Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Ansgar Schledde (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung

Einsatz von Hybrid-, Elektro- und Wasserstoffbussen im ÖPNV in Niedersachsen (Teil 1)

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Ansgar Schledde (AfD), eingegangen am 31.01.2023 - Drs. 19/457
an die Staatskanzlei übersandt am 02.02.2023

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 03.03.2023

Vorbemerkung der Abgeordneten

Ein Linienbus der Firma ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe fing am 23.01.2023 während einer innerstädtischen Fahrt Feuer und brannte aus. Der Fahrer bemerkte den ausbrechenden Brand noch rechtzeitig und konnte sich und die Fahrgäste in Sicherheit bringen.[1] Der Busbrand ereignete sich unmittelbar vor einem Supermarkt und einer Kunststoff-Fabrik, deren Fassade ebenfalls Feuer- und Hitzeschäden erlitt. Bei dem Fahrzeug handelte es sich um einen hybriden Gelenkbus mit Diesel-Elektro-Antrieb.

Wie die *HAZ* am 25.01.2023 berichtete, kam es seit 2009 allein in der Region Hannover zu zehn ähnlichen Bränden, sowohl in Fahrzeugen als auch in Fahrzeughallen. Das größte Feuer mit einer Schadenshöhe von 4,8 Millionen Euro ereignete sich am 05.06.2021 in einem Bus-Depot der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft. Damals brannten neun Busse aus: fünf Elektrobusse, zwei Hybridbusse, ein Dieselbus und ein Reisebus. Die Löschung und anschließende Untersuchung der Brandursache gestalteten sich schwierig, weil von den brennenden Batterien eine hohe Wärmestrahlung ausging. Zudem war die Lade-Infrastruktur zerstört und die Halle zunächst einsturzgefährdet. Nur Regen verhinderte schlimmere Brandfolgen.

Wiederholt kam es auch im übrigen Deutschland zu Bränden von Elektrobussen. In Stuttgart, Regensburg und München wurden Elektrobusse zeitweilig außer Betrieb genommen.

Die ÜSTRA gibt auf ihrer Website an, in ihrer Busflotte insgesamt 80 Hybridbusse der Hersteller Solaris und MAN zu unterhalten, die *HAZ* spricht von 97 Bussen. Auch andere Verkehrsbetriebe in Niedersachsen betreiben Hybrid- und Elektrobusse, u. a. in Braunschweig, Verden, Osnabrück und Goslar, Planungen bestehen auch für Holzminden.

Das niedersächsische Verkehrsministerium verlängerte im Jahr 2022 die Förderung für die Anschaffung von Omnibussen mit alternativen Antriebstechnologien im ÖPNV mit einem Planungszeitraum bis 31.12.2026.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Landesregierung hat ihre Kenntnisse zu dem Brand des Busses am 23.01.2023 bei den nachfolgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 ausschließlich durch die Informationen der üstra AG.

---

[1] Bericht der HAZ vom 24.01.2023, https://www.haz.de/lokales/hannover/feuerwehreinsatz-in-hannover-wuelfel-bus-der-uestra-brennt-am-brabrinke-XKMDPECF4BFX7L7W4WMKHEICEM.html

1. War für den Ausbruch des Busbrandes am 23.01.2023 nach Kenntnis der Landesregierung der Hybridantrieb, der Elektromotor oder die Batterie ursächlich?

Das Hybridsystem besteht aus einem Dieselmotor, einem Elektromotor und einer Batterie. Einen Hybridantrieb an sich gibt es somit nicht.

Die Brandursache wurde durch ein Gutachten ermittelt. Das Ergebnis des Gutachtens vom 28.02.2023 führt zur Brandursache einen technischen Defekt in Form eines elektrischen Kurzschlusses mit einer Funken- und anschließender Flammenbildung aus. Als wahrscheinlich gilt eine Stelle zwischen Kühlerpaket und Motorraum, wo eine elektrische Leitung über eine Blechkante geführt wird. Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Gutachten der DEKRA wurde die Leitung bei allen baugleichen Fahrzeugen geprüft, von der Blechkante distanziert und die Blechkante mit einem Kantenschutz versehen. Die Brandursache ist somit unabhängig von der Antriebsart des Busses.

2. Handelte es sich bei dem Solaris-Fahrzeug um ein Urbino H12 mit Wasserstoff-Brennstoffzelle?

Es handelte sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Fahrzeug mit Wasserstoff-Brennstoffzelle. Die üstra AG setzt keine Wasserstoff-Busse ein. Folglich hat die üstra AG auch keine Brennstoffzellen im Einsatz.

Die Abkürzung H12 bedeutet: H: Hybrid und 12: Fahrzeuglänge 12 m, also ein Solobus.

3. Welche genauen Ursachen konnten nach Kenntnis der Landesregierung für den Vorfall am 05.06.2021 bezüglich der beschleunigten Brandausbreitung festgestellt werden?

Es handelte sich bei dem Brand um eine „normale“ Brandausbreitung. Die Brandlasten eines Diesel-, Hybrid- oder Elektrobusses sind in etwa gleich groß, da diese im Wesentlichen von den verbauten Materialien abhängig sind (Karosserie, Sitze, Isolation, etc.).

4. Auf welche Fehlfunktion bezieht sich der Begriff „technischer Defekt“ in Bezug auf die Elektromotoren und Brennstoffzellen?

Siehe Antwort zu Frage 1.

5. Wie viele Hybridbusse und Elektrobusse sind derzeit bei der ÜSTRA noch im Einsatz? Ist ein weiterer Einsatz vorgesehen oder sicherheitstechnisch gestattet?

Bei der üstra AG kommen aktuell 97 Hybridbusse und 51 Elektrobusse zum Einsatz.

Nach dem Brand am 23.01.2023 wurden alle Hybridbusse der Firma Solaris überprüft. Ein sicherheitstechnischer Mangel hinsichtlich des Antriebs wurde nicht festgestellt. Ein weiterer Einsatz ist vorgesehen und sicherheitstechnisch mit dem gewöhnlichen allgemeinen Betriebsrisiko verbunden.

6. Sind die Feuerwehren und Rettungsdienste auf Busbrände vorbereitet und für solche ausgerüstet, insbesondere für Fahrzeugbrände in Betriebshallen, Tiefgaragen und Parkhäusern?

Die Feuerwehren in Niedersachsen werden im Rahmen der kommunalen Aus- und Fortbildung und an der zentralen Ausbildungseinrichtung (Niedersächsisches Landesamt für Brand-. und Katastrophenschutz, NLBK) auch auf Brandereignisse mit Fahrzeugen vorbereitet. Die Inhalte der Ausbildung sind in Feuerwehrdienstvorschriften beschrieben und bundesweit abgestimmt. Dabei werden im Rahmen des Führungsvorgangs bis hin zur Einsatzentscheidung mögliche Gefahren der jeweiligen Einsatzstellen kategorisiert. Darüber hinaus kommen am NLBK verschiedene Modelle (sowohl Anschauungsmodelle als auch Fahrzeuge mit Elektro- und Hybridantrieb) in Einsatzszenarien zur Anwendung, um im Rahmen der praktischen Ausbildung auf unterschiedliche Einsatzsituationen eingehen

zu können. Die erforderliche Ausrüstung ist Bestandteil der genormten Fahrzeugbeladung der Hilfeleistungs- und Löschfahrzeuge.

Der Rettungsdienst in Niedersachsen wird bei jeglichen Bränden immer gemeinsam mit der zuständigen Feuerwehr alarmiert. Diese nimmt grundsätzlich die Personenrettung aus brennenden Fahrzeugen für den Rettungsdienst vor. Der Rettungsdienst übernimmt anschließend die medizinische Versorgung der geretteten Personen, für die sie entsprechend aus- und fortgebildet ist.

7. Inwieweit sind nach Einschätzung der Landesregierung Busfahrzeuge, in denen eine schnelle Brandentwicklung aus dem Antriebsbereich möglich ist, für den öffentlichen Personennahverkehr geeignet?

Nach Kenntnis der Landesregierung ist eine schnellere Brandentwicklung aus dem Antriebsbereich bei Bussen gegenüber anderen Fahrzeugen nicht festzustellen.

8. Bleibt die Omnibus-Förderrichtlinie der Landesregierung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, insbesondere E-Busse, in der gegenwärtigen Ausrichtung bestehen?

Die Landesregierung hat aufgrund der bisherigen Untersuchungsergebnisse des Brandes des Busses am 23.01.2023 keine Veranlassung, die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) - Erl. d. MW v. 2. 3. 2022 - (Nds. MBl. 2022, S. 302) zu ändern. Deshalb bleibt die Richtlinie in der bisherigen Fassung, in der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben wegen der höheren Anschaffungskosten mit einer höheren Zuwendung gefördert werden, bestehen.

Siehe auch Antwort zu Frage 5.