

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Kramer (AfD)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Digitales und Infrastruktur

Folgekosten der Elektrifizierung von Busbetriebshöfen in Thüringen

Die Umstellung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs auf batterieelektrische Busse erfordert neben der Beschaffung der Fahrzeuge erhebliche Anpassungen der Betriebshöfe. Hierzu zählen insbesondere Ladeinfrastruktur, Netzanschlüsse, Brandschutzmaßnahmen und gegebenenfalls bauliche Veränderungen. Hinzu können veränderte Anforderungen der Versicherer sowie Risiken für die Betriebsfähigkeit bei technischen Störungen oder Großschäden kommen.

Das **Thüringer Ministerium für Digitales und Infrastruktur** hat die **Kleine Anfrage 8/3113** vom 11. September 2026 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 22. Oktober 2026 beantwortet:

1. Welche zusätzlichen Investitionen sind bei den seit dem Jahr 2020 geförderten Elektrobustprojekten neben der Fahrzeugbeschaffung entstanden oder vorgesehen (bitte nach Netzanschlüssen, Ladeinfrastruktur, Betriebshofumbauten, Werkstätten und Brandschutz aufschlüsseln und, soweit möglich, die jeweiligen Kosten darstellen)?

Antwort:

Der Landesregierung liegen nur Daten zu den durch das Land geförderten Elektrobustprojekten vor. Daten zu Bundesförderprojekten oder zu Beschaffungen ohne Förderung sind nicht vorhanden.

Neben der Fahrzeugbeschaffung sind bei den Landesförderungen seit dem Jahr 2020 folgende Investitionen entstanden beziehungsweise vorgesehen:

Entstandene Investitionen:

- | | |
|---|----------------|
| - Netzanschlüsse: | 2 600 000 Euro |
| - Ladeinfrastruktur: | 3 252 800 Euro |
| - Absicherung Wartung und Reparatur im Depot: | 1 300 000 Euro |

Vorgesehene Investitionen:

- | | |
|---|-----------------|
| - Ladeinfrastruktur: | 12 100 000 Euro |
| - Absicherung Wartung und Reparatur im Depot: | 800 000 Euro |

Eine weitergehende Aufschlüsselung ist auf Grundlage der vorhandenen Daten nicht möglich.

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den dargestellten Zahlen um die beantragten Investitionen im Rahmen von Förderprogrammen handelt. Rückschlüsse auf die tatsächlichen Investitionen für Netzanschlüsse, Ladeinfrastruktur oder der Absicherung von Wartung und Reparatur im Depot lassen sich daher aus den Zahlen nur eingeschränkt ziehen.

2. Welche Auswirkungen hat die Elektrifizierung auf Versicherungen und den Brandschutz bei Busbetriebshöfen in Thüringen (bitte insbesondere darstellen, ob sich Versicherungsprämien oder Selbstbehalte verändert haben, welche zusätzlichen Auflagen der Versicherer bestehen und welche zusätzlichen baulichen, technischen oder organisatorischen Brandschutzmaßnahmen erforderlich wurden beziehungsweise vorgesehen sind und welche Kosten damit verbunden sind)?
3. Wie wird bei Ausfällen oder Schäden an Ladeinfrastruktur und Betriebshöfen die Aufrechterhaltung des Linienverkehrs sichergestellt (bitte insbesondere darstellen, welche Vorsorgekonzepte für längerfristige Ausfälle durch Brand, technische Störungen oder Stromausfälle bestehen und in welchem Umfang Reservefahrzeuge, Ausweichstandorte und alternative Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen)?

Antwort zu den Fragen 2 und 3:

Der Landesregierung liegen zu den Auswirkungen der Elektrifizierung auf Versicherungen und Brandschutz bei Busbetriebshöfen in Thüringen sowie zur Sicherstellung der Aufrechterhaltung des Linienverkehrs bei Ausfällen oder Schäden an Ladeinfrastruktur und Betriebshöfen keine Kenntnisse vor. Es handelt sich hierbei um Daten und Szenarien der einzelnen Verkehrsunternehmen, für welche keine Auskunftspflicht gegenüber dem Land besteht.

4. Welche zusätzlichen Betriebs- und Schadensrisiken werden bei der Planung, Wirtschaftlichkeitsbewertung und Förderung der Elektrifizierung von Busbetriebshöfen berücksichtigt, und wie werden diese Risiken gegenüber dem Betrieb mit Dieselmotoren bewertet (bitte insbesondere auf Risiken durch Ausfälle der Ladeinfrastruktur, Stromausfälle, technische Störungen sowie Schäden an wesentlichen Teilen des Betriebshofs eingehen)?

Antwort:

Bei der Förderung der Elektrifizierung von Busbetriebshöfen werden zusätzliche Betriebs- und Schadensrisiken nicht berücksichtigt.

Die Planung und die Wirtschaftlichkeitsbewertung der Elektrifizierung von Busbetriebshöfen erfolgen in Eigenregie durch die Verkehrsunternehmen. Es liegen der Landesregierung daher keine belastbaren Erkenntnisse zu zusätzlichen Betriebs- und Schadenrisiken vor.

Grundsätzlich wird durch die Landesregierung jedoch eingeschätzt, dass sich die Betriebs- und Schadenrisiken zwischen Diesel- und Elektrobussen bei im allgemeinen identischen technischen Komponenten (zum Beispiel Fahrwerk und Karosserie) nicht unterscheiden. Bei den abweichenden Komponenten werden Elektrobusse als grundsätzlich vergleichbar mit Straßenbahnen bewertet. Die gegenüber Dieselmotoren unterschiedlichen Risiken durch die Elektrifizierung werden bei entsprechender Ausstattung der Betriebe und einem dazugehörigen Risikomanagement als beherrschbar und zwar anders, aber nicht größer als bei Dieselmotoren bewertet.

5. In welchem Umfang werden zusätzliche Reservefahrzeuge, Ausweichstandorte, mobile oder alternative Lademöglichkeiten sowie sonstige Maßnahmen zur Sicherstellung des Fahrbetriebs bei der Planung und Förderung der Elektrifizierung berücksichtigt und welche entsprechenden Vorgaben oder Förderbedingungen bestehen seitens des Landes?

Antwort:

Bei der Förderung der Elektrifizierung werden zusätzliche Reservefahrzeuge und -geräte, Ausweichstandorte, mobile oder alternative Lademöglichkeiten sowie sonstige Maßnahmen nicht berücksichtigt.

Vorgaben und Förderbedingungen seitens des Landes bestehen für die genannten Sachverhalte nicht.

Die Planung der Elektrifizierung von Busbetriebshöfen und der eventuell benötigten zusätzlichen Reservefahrzeuge und -geräte, Ausweichstandorte, mobile oder alternative Lademöglichkeiten sowie sonstige Maßnahmen erfolgt in Eigenregie durch die Verkehrsunternehmen.

6. Werden bei den Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen der Landesregierung zur Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse neben den Fahrzeug- und Energiekosten auch Netzanschlüsse, Ladeinfrastruktur, Betriebshofumbauten, Brandschutz, Versicherungsmehrkosten, Reservekapazitäten sowie Wartungs- und Ersatzinvestitionen über die gesamte Nutzungsdauer berücksichtigt; falls ja, wie verändern diese Kostenpositionen die Wirtschaftlichkeitsbewertung gegenüber dem Betrieb mit Dieselmotoren?

Antwort:

Die Landesregierung hat eine thüringenweite Machbarkeitsstudie zur Umstellung der öffentlichen Personennahverkehrs-Busflotten auf emissionsfreie und saubere Antriebe über die landeseigene Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur beauftragt. Neben den Fahrzeug- und Energiekosten werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie auch Netzanschlüsse, Ladeinfrastruktur und Betriebshofumbauten berücksichtigt. Mit Ergebnissen wird im 2. Quartal 2027 gerechnet. Die dort gewonnenen Erkenntnisse werden anschließend berücksichtigt.

Schütz
Minister