

**Betreff:****Ist das Emil-Bussystem am Ende seiner technischen  
Lebenserwartung?****Organisationseinheit:**  
Dezernat III  
0600 Baureferat**Datum:**  
10.12.2025**Beratungsfolge**  
Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)**Sitzungstermin**  
09.12.2025      **Status**  
                         Ö**Sachverhalt:**

Die Anfrage der AfD-Fraktion vom 26.11.2025 hat die Verwaltung an die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) übermittelt. Von dort wurde Folgendes mitgeteilt:

Die Emil-Busse des Baujahres 2014 sind Ergebnis eines Forschungsprojektes und weisen somit erwartbar nicht die betriebliche Reife wie die ausgiebig getesteten, marktverfügablen Elektrobusse aus 2025 auf, von ausentwickelten Dieselbussen ganz abgesehen.

Die BSVG bewirtschaftet die induktiv geladenen Busse ohne die damaligen Partner bei eingeschränkter Ersatzteilverfügbarkeit. Gesamthaft ist dem Emil-System technisch ein positives Ergebnis zu konstatieren, da die induktiv geladenen und seit 12 Jahren nur von der Werkstatt der BSVG gewarteten Emil-Elektrobusse ein praktikables System darstellen und im Braunschweiger ÖPNV weiter noch eine Rolle einnehmen.

Dies vorausgeschickt beantwortet die Verwaltung die Anfrage der AfD-Fraktion wie folgt

Zu 1. und 2.:

Die BSVG erhebt derzeit keine Ausfalldaten, die deziert einzelnen Baujahren zugeordnet werden können. Ein erhöhter Ausfall der Emil-Busse ist betrieblich nicht erkennbar.

Zu 3.:

Zur Wirtschaftlichkeit ist auszuführen, dass die geförderte Induktionsladetechnik samt der Elektrobusse emissionsfrei betrieben werden und aus Kundensicht keines Austauschs bedürfen, da sie den aktuellen Kundenansprüchen mit 100%iger Niederflurigkeit, Klimaanlage etc. entsprechen.

Im Ergebnis würden sich mit der Außerbetriebsetzung des Emil-Systems wirtschaftliche, technische, ggf. ökologische Nachteile einstellen.

Eine Einstellung des E-Bus-Systems „Emil“ würde Folgendes nach sich ziehen:

1. Die Emil-Fahrzeuge würden vor Ende ihrer technischen Lebensdauer außer Betrieb genommen und müssten durch Neufahrzeuge ersetzt werden. Dies bindet vorzeitig Investitionsmittel und vernichtet parallel ein nicht zu Ende genutztes Anlagegut. Das Ergebnis der BSVG würde zusätzlich belastet, was in der Folge dann auch den städtischen Haushalt belastet.
2. Monetäre Folgen der Außerbetriebsetzung der vier Elektro-Gelenkbusse:
  - a. Ersatz durch 4 Elektrobusse: das erfordert ohne eine derzeit existierende Förderzusage einen Investitionsmehrbedarf von rund 3 Mio. Euro bei

gleichbleibendem Emissionsausstoß.

- b. Ersatz durch 4 Dieselbusse: das erfordert ohne eine derzeit existierende Förderzusage einen Investitionsmehrbedarf von rund 1,3 Mio. Euro. Zudem würde sich die Energiebilanz der BSVG verschlechtern, was nicht konform zum „Saubere Fahrzeug Gesetz“, dem Öffentlichen Dienstleistungsvertrag der BSVG sowie dem gesetzlich verpflichtenden Energiemanagementsystem DIN ISO 5001 wäre.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Systeme zur Induktionsladung in Europa und Deutschland aktuell in Entwicklung und Umsetzung sind. Dazu zählen Anwendungen in Turin, Lommel, Autobahn bei Mailand, Autobahn A6 Bayern, Stuttgart, E-Taxi Hannover etc. Das Unternehmen, welches im Jahr 2011 das Braunschweiger System entwickelte, plant dieses zeitnah technisch angepasst für E-Busse auszurollen. Zudem ist eine induktive Ladung essenziell für den autonomen ÖPNV. Durch die Induktionsladung können fahrerlose Verkehre auch bezogen auf die Ladung optimiert werden.

Leuer

**Anlage/n:**

keine