

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Detlef Ehlebracht (AfD) vom 26.03.19

und Antwort des Senats

Betr.: Oberleitungsomnibusbetrieb in Hamburg

„ZEIT ONLINE“ berichtet am 22.11.2018: „Hamburg feiert seinen ersten serienmäßigen Elektrobuss. Er ist fast so gut wie die vor 50 Jahren abgeschaffte Straßenbahn.“¹ Aber nicht nur die Straßenbahn wurde abgeschafft, am 18.01.2019 jährte sich zum 61. Mal die Einstellung des Oberleitungsomnibusbetriebs im Hamburger Bezirk Harburg.

Die Geschichte des Oberleitungsomnibusses geht auf Werner von Siemens zurück, der am 29.4.1882 in Berlin-Halensee ein als „Elektromote“ bezeichnetes Versuchsfahrzeug der Öffentlichkeit vorstellte, das seine Fahrenergie aus einer zweipoligen Fahrleitung bezog.

Viele Jahre lang war der umweltfreundlich fahrende Oberleitungsbus ein unflexibles Auslaufmodell. Doch es findet in immer mehr Städten ein Umdenken statt, da diese Technologie viele Vorteile hat. So sagte die Sprecherin der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) – AöR –, Petra Reetz, da die Zukunft dem Elektrobuss gehöre, da Batterien für große Fahrzeuge wie den Doppeldecker oder den Gelenkbus noch nicht ausreichend Strom liefern könnten, sei die Idee entstanden, den Einsatz von O-Bussen zu prüfen.² Auch in Dresden hält man eine Rückkehr des O-Busses nicht für ausgeschlossen.³

Durch neueste Technik muss der Fahrdraht für den Strom nicht überall über den Straßen und Kreuzungen gespannt werden. Die Lücken würden die Busse dann mit Strom aus der Batterie überwinden, die nicht so leistungsfähig sein müsste wie bei einem Antrieb, der ausschließlich auf diese Technik setzt. Im nordrhein-westfälischen Solingen stellten die Stadtwerke im Jahr 2018 ihren neuesten Vorzeigebus Trollino vor. Dieser kann sich per Knopfdruck vom Stromnetz lösen – und trotzdem weiterfahren. Der Akku des Busses lädt immer dann, wenn eine Verbindung mit der Oberleitung besteht.⁴

Allein in Solingen könnten pro Jahr bis zu 147 000 Liter Diesel und 334 Tonnen CO₂ durch die Umrüstung der Flotte auf den Trollino eingespart werden, heißt es vonseiten des Verkehrsbetriebs.

¹ <https://www.zeit.de/2018/48/elektrobusse-hochbahn-gruene-busflotte-serienproduktion-oepnv>.

² <https://www.tagesspiegel.de/berlin/oeffentlicher-verkehr-in-berlin-bvg-setzt-in-zukunft-wieder-auf-busse/20693296.html>.

³ <http://www.dnn.de/Dresden/Lokales/DVB-halten-Rueckkehr-des-Obusses-nach-Dresden-nicht-fuer-ausgeschlossen>.

⁴ <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/solingen-setzt-innovative-elektro-oberleitungsbusse-ein-a-1227491.html>.

Dies vorausgeschickt frage ich den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) und der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) wie folgt:

1. *Hat der Senat sich in der Vergangenheit mit der Frage befasst, ob der Einsatz strombetriebener Busse, versorgt per Oberleitung, zumindest auf bestimmten Strecken im Hamburger ÖPNV einen sinnvolle Alternative zu den derzeitigen mit Diesel betriebenen Bussen wäre?*
 - a) *Wenn nein, warum nicht?*
 - b) *Wenn ja, mit welchem Ergebnis/welchen Erkenntnissen?*

Das System Oberleitungsbus hat wesentliche Nachteile, die eine sinnvolle Anwendung in Hamburg erschweren:

- Es entstehen im Vergleich zu Alternativsystemen hohe Infrastrukturkosten für die Errichtung und Wartung eines solchen Systems.
- Das System hat einen hohen Platzbedarf für die benötigte Infrastruktur in der Stadt. Eine Neuordnung des Straßenraumes wäre für dessen Einführung notwendig.
- Das System ist mit geringer Flexibilität und mit hohen betrieblichen Einschränkungen insbesondere bei Umleitungen aufgrund von Baustellen, Unfällen et cetera verbunden und daher nicht für die Anwendung in Hamburg geeignet.

Vor diesem Hintergrund wurde diese Technologie nicht weiter berücksichtigt.

2. *Hat sich der Senat mit der Frage befasst, ob der Einsatz strombetriebener Busse, versorgt per Oberleitung und zusätzlich unterstützt durch im Bedarfsfall umschaltbaren batteriebetriebenen E-Betrieb, für Teilstrecken, auf denen keine Oberleitungen zu Verfügung stehen, im Hamburger ÖPNV eine sinnvolle Alternative zu den derzeitigen mit Diesel betriebenen Bussen wäre?*
 - a) *Wenn nein, warum nicht?*
 - b) *Wenn ja, mit welchem Ergebnis/welchen Erkenntnissen?*

Durch die genannten Hybridsysteme (Oberleitungsbus mit Batterie) können die wesentlichen infrastrukturellen und betrieblichen Nachteile zwar reduziert, aber nicht gänzlich abgeschafft werden. Vor diesem Hintergrund wurde auch diese Technologie nicht weiter berücksichtigt.

3. *In dem Bemühen den busbetriebenen ÖPNV umweltfreundlicher zu gestalten, wurden bisher Brennstoffzellenbusse und batteriebetriebene Busse getestet beziehungsweise bereits in den Regelbetrieb aufgenommen oder im Fall des Wasserstoffbusses wieder abgeschafft. Warum wurde bisher davon abgesehen Oberleitungsbusse für den Einsatz im Hamburger ÖPNV zu testen?*

Siehe Antworten zu 1. und zu 2.

4. *Gibt es Pläne in Hamburg, ein Oberleitungsbusssystem zukünftig zu testen?*

Wenn nein, warum nicht?
5. *Liegen dem Senat Erkenntnisse aus Versuchen oder dem Betrieb in anderen Städten von strombetriebenen (Oberleitung oder Batterie und Oberleitung) Bussen vor?*
 - a) *Wenn nein, warum hat sich der Senat bisher nicht mit dieser Thematik auseinandergesetzt?*
 - b) *Wenn ja, wie ist die grundsätzliche Haltung des Senats gegenüber diesen Verkehrsmitteln?*

Nein. Im Übrigen siehe Antworten zu 1. und zu 2.

6. *Welche Gründe sprechen gegen den Einsatz von strombetriebenen Bussen in Hamburg, die ausschließlich mit Strom aus Oberleitungen betrieben werden können?*
7. *Welche Gründe sprechen gegen den Einsatz von strombetriebenen Bussen in Hamburg, die sowohl mit Strom aus Oberleitungen als auch umschaltbar mit Strom aus Batterien betrieben werden können?*

Siehe Antworten zu 1. und zu 2.

8. *Gibt es Argumente, die für einen Betrieb eines Oberleitungsbussystems im ÖPNV sprechen?*

Während die Ausweitung bestehender Systeme für andere Städte zielführend sein kann, ist der vollständige Neuaufbau eines Oberleitungsbussystems unter anderem aufgrund von hohen Anfangsinvestitionen in Hamburg nicht sinnvoll.