

Antrag

**der Abgeordneten Heike Sudmann, Stephan Jersch, Norbert Hackbusch,
Cansu Özdemir, Dr. Carola Ensslen, Sabine Boeddinghaus, Deniz Celik,
Martin Dolzer, Christiane Schneider und Mehmet Yildiz (DIE LINKE)**

**Betr.: Umstellung des östlichen Abschnitts der Buslinie M15 auf Hybrid-O-Bus
(Streckenlader) prüfen – Luftqualität an der Max-Brauer-Allee verbessern**

Die Luftqualität an der Max-Brauer-Allee hat sich durch das Durchfahrverbot für ältere Dieselfahrzeuge nur minimal verbessert. Der Busverkehr mit vier Buslinien gehört dort zu den bedeutendsten lokalen Emissionsquellen. Im Gegensatz zum Batteriebetrieb kann durch Hybrid-O-Busse der Strom direkt bezogen werden. Das erspart nicht nur Gewicht, sondern auch Ladezeiten. Daher wird in vielen Städten der Einsatz dieser Busse geprüft.

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans hat das Land Berlin verschiedene Varianten für die Elektrifizierung des Busverkehrs betrachtet und kommt für stark belastete Linien zu dem Schluss, dass der Hybrid-Oberleitungsbus auf absehbare Zeit die realistischste Option zur Elektrifizierung solcher Strecken ist.¹ Dort kam man zu dem Ergebnis, dass eine Ausstattung von rund 60 Prozent der Linienlänge mit Oberleitung erforderlich ist. Diese Oberleitung kostet rund 1 Million Euro pro Kilometer.

Auch Zürich und Marburg planen Netze auf der Basis dieser Technologie.

Der Senat lehnte bisher eine vertiefte Untersuchung der Möglichkeiten des Einsatzes von Hybrid-O-Bussen ab. Dies wurde pauschal mit einer vermeintlichen Stadtbildungsverträglichkeit begründet.²

Angesichts der Schwierigkeit, alltagstaugliche Batteriegeleitenbusse zu beschaffen, ist es angezeigt, alternative Optionen zu prüfen. Aufgrund der Schadstoffproblematik in der Max-Brauer-Straße bieten sich die dort verkehrenden Buslinien an. Von diesen bietet sich aufgrund des relativ kurzen Laufwegs die M15 besonders für eine solche Untersuchung an. Die Streckenlänge vom Paul-Neumann-Platz bis zur Endhaltestelle Alsterchaussee beträgt 4,8 km. Die Elektrifizierung des 2,9 km langen Abschnitts Altona-Schlump eventuell zuzüglich der Überliegerplätze an der Alsterchaussee würde ausreichen, diese Buslinie umzustellen. Die hierfür erforderliche Teilung der Linie M15 in einen Ost- und Westabschnitt kann aufgrund des hohen Fahrgastwechsels am Bahnhof Altona hingenommen werden.

Für die Investitionen ist aktuell eine hohe Förderung von bis zu 80 Prozent der Mehrkosten durch die Bundesregierung möglich.³

¹ https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/download/nvp2019-2023/Anlage7-MigrationdesBusverkehrsaufnicht-fossileAntriebsenergien.pdf.

² Drs. 21/10035 und Drs. 21/11129.

³ <https://www.bmu.de/pressemitteilung/bundesumweltministerium-erhoeht-foerderung-von-elektrobussen-auf-fast-300-millionen-euro/>.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. der Bürgerschaft darzulegen, wie ein Konzept für den Betrieb mit Hybrid-O-Bussen in Hamburg aussehen könnte,
2. unverzüglich eine Machbarkeitsuntersuchung für eine Umstellung des östlichen Astes der MetroBus-Linie 15 auf den Betrieb mit Hybrid-O-Bussen in Auftrag zu geben,
3. der Bürgerschaft über die Ergebnisse bis zum 31.12.2019 zu berichten.