

Antrag

**der Abgeordneten Detlef Ehlebracht, Dr. Alexander Wolf, Dirk Nockemann,
Krzysztof Walczak, Olga Petersen, Thomas Reich und Marco Schulz (AfD)**

Betr.: Oberleitungsomnibusbetrieb in Hamburg

„ZEIT ONLINE“ berichtete 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 Hamburg.

Die Geschichte des Oberleitungsomnibusses geht auf Werner von Siemens zurück, der am 29.04.1882 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 Verkehrsgesellschaft (BVG) Petra Reetz, dass die Zukunft dem Elektrobuss gehöre, da Batterien für große Fahrzeuge wie den Doppeldecker oder den Gelenkbus noch nicht ausreichend Strom liefern könnten. Daher sei die Idee entstanden, den Einsatz von Hybrid-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. Eine Installation an besonders aufwendigen Stellen wäre daher überflüssig, würde dadurch günstiger ausfallen und auch das Stadtbild weniger beeinflussen. 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.

In Solingen (NRW) stellten die Stadtwerke im Jahr 2018 ihren neuesten Vorzeigebuss *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>.

Darüber hinaus ist auf der BAB A 1 eine Teststrecke in Vorbereitung, bei der Elektro-Lkws die Strecke Hamburg – Lübeck zurücklegen. Dabei sollen die Fahrzeuge genau den zuvor beschriebenen Mix aus Strom- und Batteriebetrieb in Anspruch nehmen. Zu diesem Zweck wurde die Strecke mit entsprechenden Oberleitungen ausgestattet und das gesamte Projekt mit Bundesmitteln in Höhe von 14 Millionen Euro gefördert.

Vor diesem Hintergrund möge die Bürgerschaft beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel in Auftrag zu geben, zu eruieren, auf welcher Buslinie eine Umstellung für den Betrieb mit Hybrid-O-Bussen am Erfolg versprechendsten wäre,
2. darauf basierend einen Vorschlag für die technische Umsetzung einer solchen Strecke zu erarbeiten,
3. ein Konzept für den Betrieb mit Hybrid-O-Bussen in Hamburg zu erstellen,
4. der Bürgerschaft über die Ergebnisse bis zum 30.09.2020 zu berichten.