

A N T R A G

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

Einzelplan 7.1

Betr.: Mehr Dieselbusse als Elektrobusse anschaffen

Berlin plant seine Linienbusflotte in den nächsten 15 Jahren komplett auf emissionsfreien Elektroantrieb umzustellen. Der Hamburger Senat will dies bereits bis 2030 schaffen und hat daher beschlossen, seit letztem Jahr nur noch klimaneutrale Modelle zu bestellen. Mit kaufmännischem Sachverstand ist dieser Entschluss nicht zu erklären, denn Elektrobusse weisen gegenüber Dieselbetriebebenen einige erhebliche Nachteile und nur sehr geringe Vorteile auf. Zunächst haben die Elektrobusse eine deutlich kürzere Reichweite und können daher auf langen Strecken nicht so effizient eingesetzt werden wie dieselbetriebene. Dies räumt der Senat in seiner Antwort auf die Drucksache 22/3412 auch selber ein. Zusätzlich benötigen die Elektrobusse eine kostspielige Ladeinfrastruktur und brauchen trotzdem deutlich länger zum Auftanken als herkömmliche Busse. In der Konsequenz müssen deutlich mehr Elektrobusse angeschafft werden, um die gleiche Netzabdeckung im ÖPNV zu gewährleisten.

Die Emissionsvorteile der Elektrobusse beschränken sich im Wesentlichen auf Lärmemissionen. Weniger Lärmemissionen sind zwar schön, Buslärm stellt in einer modernen Großstadt aber kein nennenswertes Problem dar und fällt als Anschaffungsargument somit aus. Die Feinstaubemissionen werden bei beiden Fahrzeugtypen hauptsächlich über Reifen und Bremsen erzeugt und sind somit praktisch gleich, die Dieselmotoren verfügen allerdings über Partikelfilter, die einen gewissen Teil der in der Umgebungsluft vorhandenen Partikel wieder aufnehmen und diese somit reinigen. Die Menge der übrigen Gasemissionen hängt von der Art der verwendeten Energieträger ab, der Elektrobus wird gemäß dem europäischen Strommix Abgase produzieren; der herkömmliche Bus kann dies bei Verwendung von synthetischen Kraftstoffen allerdings auch. Hinzu kommt, dass die in Hamburg verwendeten Elektrobusse über ein dieselbetriebenes Heizaggregat verfügen, um bei kalten Temperaturen die Batterien und die Fahrgastzelle zu heizen, ein herkömmlicher Bus erledigt dies über die Motorabwärme. Die erheblich größere Umweltzerstörung für die Gewinnung der Batterierohstoffe sei an dieser Stelle ebenfalls noch einmal erwähnt.

Der größte Nachteil der Elektrobusse ist jedoch ihr Preis. Ein Elektrobus kostet laut Herstellerangaben etwa das Doppelte eines herkömmlichen Busses gleicher Größe. Hinzu kommen die Anschaffungs- und Betriebskosten für die notwendige Ladeinfrastruktur. Gemäß unterschiedlichen Zeitungsberichten wird der Umstieg auf eine elektrisch betriebene Busflotte - entgegen einer Flottenerneuerung mit herkömmlichen Bussen - für Berlin Mehrkosten in Höhe von 2 bis 3 Milliarden Euro verursachen. Etwa die gleiche Summe wird auf Hamburg zukommen, da die Busflotten beider Städte mit ca. 1.400 Fahrzeugen etwa gleich groß sind. Die Entscheidung des Senates, komplett auf elektrische Busse umzusteigen, kann vor diesem Hintergrund nur als symbolpolitischer Akt verstanden werden, denn selbst die dogmatischen EU-Pflichtquoten fordern, bis Ende 2025 lediglich 22,5 Prozent der Neuanschaffungen „emissionsfrei“ sprich mit elektrischem Antrieb umzusetzen.

Als letztes Argument sei auf die Sicherheitsgefahren bei der Verwendung elektrischer Busse hingewiesen. Die in den modernen Modellen verbauten Akkus lassen sich nur unzureichend löschen. Aufgrund regelmäßiger Neuentzündungen und extrem hoher Brandtemperaturen von einmal in Brand geratenen Elektrofahrzeugen, dürfen diese vielerorts bereits nicht mehr in Tiefgaragen oder Parkhäusern parken. Als einzige sichere Löschmethode für elektrische PKW hat sich ein mehrtägiges Tauchbad in einem mit Wasser gefülltem Container erwiesen. Für einen brennenden Elektrobus hat die Hamburger Feuerwehr nach Angaben des Senates jedoch keine geeignete Löschmethode.

**Die Bürgerschaft möge daher beschließen:
Der Senat wird ersucht,**

1. aufgrund der vorgebrachten Argumente lediglich den durch EU-Richtlinien geforderten Mindestsatz von 22,5 Prozent der Neuanschaffungen an elektrisch betriebenen Linienbussen zu bestellen;
2. eine Bundesratsinitiative mit dem Ziel einzuleiten, auch die EU-Vorgaben von 22,5 Prozent auf Bundesgebiet für unwirksam zu erklären;
3. die frei gewordenen Steuermittel zur Tilgung von Schulden zu verwenden.