

Hamburg geht bei Elektrobussen voran

Frank Horch,
Senator für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation
der Freien und Hanse-
stadt Hamburg



Hamburg ist eine moderne Metropole mit ungebrochenem Wachstumspotenzial und hoher nationaler und internationaler Anziehungskraft. Die Stadt liegt an einem der bedeutendsten Verkehrsknotenpunkte regional, national und international und ist dadurch einer der dynamischsten Logistikstandorte Deutschlands. Die Bevölkerung Hamburgs, nicht zuletzt aufgrund der Standortattraktivität der Stadt, wird bis zum Jahr 2030 auf etwa 2 Millionen Menschen anwachsen. Das erzeugt ein wachsendes und vielschichtiges Mobilitätsbedürfnis. Dabei liegt es in der Verantwortung von Politik, den Lebensraum „Stadt“ so zu gestalten, dass die Belastungen für Menschen und Klima möglichst gering ausfallen. Wenn die Busse keine Abgase mehr verursachen, könnte auch das Problem mit der seit Jahren zu hohen Belastung der Hamburger Luft mit giftigem Stickoxid gemildert werden. Zudem verursachen Elektrobusse weniger Lärm. In den Jahren bis etwa 2030 soll die gesamte in Hamburg fahrende Busflotte von HOCHBAHN und Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein von rund 1.500 Bussen von Diesel auf Elektroantrieb umgestellt werden.

Um der Industrie die nötige große Nachfrage zu garantieren, die eine schnelle Entwicklung profitabel macht, hat Hamburg gemeinsam mit Berlin und weiteren Verkehrsunternehmen aus fünf weiteren Metropolen eine Beschaffungs-kooperation gegründet. Ziel der Beschaffungsinitiative ist es, eine Standardisierung bei der Fahrzeugtechnik zu erreichen, denn hier liegt der Schlüssel, damit die Busse künftig nicht mehr teurer sind als heute die Dieselbusse. Noch sind keine serienreifen Fahrzeuge lieferbar. Wir arbeiten mit sogenann-

ten Vorserien. Damit bietet Hamburg den Herstellern auch die Möglichkeit, mit den neuen Modellen Erfahrungen im Busbetrieb zu sammeln.

Hamburg ist schon sehr vorangegangen. Wir haben in Deutschland mit über 60 Fahrzeugen die größte Flotte mit innovativen Antrieben, wie fünf Batteriebusse, zwei Batteriebusse mit Brennstoffzellen als Range Extender, vier Brennstoffzellen-Busse, drei Plug-In Busse und rund 50 Hybridbusse (**siehe dazu auch Nahverkehrs-praxis 3/4-2017**).

Wir würden in Hamburg für den Aufbau des E-Bus-Systems gerne Busse aus deutscher Produktion anschaffen. Ob das aber gelingt, hängt von den Herstellern ab. Wichtig ist dabei nicht nur die rechtzeitige Verfügbarkeit der Busse, sondern auch ihre Zuverlässigkeit und Energieeffizienz.

Unser erklärtes Ziel ist, dass bis Ende der jetzigen Dekade elektrisch angetriebene Busse – sei es mit einer Brennstoffzelle und Wasserstoff, sei es mit einer Batterie oder einer Kombination aus beidem – alltagstauglich werden und dass sie auch im Linieneinsatz die erforderliche Wirtschaftlichkeit erreichen. Was wir vorhaben, ist eine große Herausforderung. Ich bin aber überzeugt davon, dass es gelingen wird. Und dann wird Hamburg ein Vorbild für viele Metropolen in Europa und der Welt sein.

In der November/Dezember-Ausgabe der Nahverkehrs-praxis erfahren Sie in einem Special alles über den aktuellen Stand der Dinge zum Thema „Elektrobuse“.