

**DIE LINKE  
Fraktion im Dresdner Stadtrat**

Dr.-Külz-Ring 19  
01067 Dresden

Telefon 0351 – 488 2822

Telefax 0351 – 488 2823

E-Mail [fraktion@dielinke-dresden.de](mailto:fraktion@dielinke-dresden.de)

Web [www.linke-fraktion-dresden.de](http://www.linke-fraktion-dresden.de)

Antrag Nr.: A0238/21

Datum: 09.07.2021

## **A N T R A G**

**Fraktion DIE LINKE.**

### **Gegenstand:**

Wiedereinführung von Oberleitungsbussen in Dresden

### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) im Zuge der Planung neuer bzw. der Überplanung bestehender Buslinien die Möglichkeit der Wiedereinführung eines Verkehrs mit Oberleitungsbussen in Dresden zu prüfen. Dabei ist an geeigneten Beispiellinien vertieft zu untersuchen, welche Vor- und Nachteile die Einrichtung eines O-Bus-Verkehrs im Vergleich zum herkömmlichen Busverkehr einerseits und zum Neubau von Straßenbahnstrecken andererseits in verkehrlicher, ökologischer und finanzieller Hinsicht hat.
2. Die Ergebnisse der Untersuchung sind sowohl dem Stadtrat vorzustellen, als auch zum Gegenstand eines geeigneten Bürgerempfehlungsverfahrens nach § 9 der Bürgerbeteiligungssatzung zu machen.

### **Beratungsfolge**

### *Plandatum*

Ältestenrat		nicht öffentlich	beratend
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften		nicht öffentlich	1. Lesung
Ausschuss für Umwelt und Kommunal-		nicht öffentlich	beratend

wirtschaft (Eigenbetrieb Friedhofs- und Bestattungswesen sowie Eigenbetrieb Stadtentwässerung)			
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften		nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat		öffentlich	beschließend

### **Begründung:**

In Dresden bestand seit 1947 ein O-Bus-Betrieb; dieser umfasste zeitweise zwei Linien bei einer Gesamtstreckenlänge von 16,8 Kilometern. Wegen der mangelnden Instandhaltung der Fahrleitungsanlagen und des hohen Verschleißes der Fahrzeuge stellten die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) 1975 den damaligen Verkehrsdoktrinen folgend den Betrieb auf Omnibusse mit Dieselmotor um. Aus heutiger Sicht stellt sich angesichts der Notwendigkeit, den öffentlichen Nahverkehr möglichst klimafreundlich zu gestalten, die Frage des Einsatzes von Oberleitungsbussen neu.

Bereits 2015 hat das Bundesverkehrsministerium den Wiedereinsatz von O-Bussen in einer Studie untersuchen lassen: „Durch den Einsatz von erneuerbarem Strom im Personennahverkehr können die CO<sub>2</sub>- und lokalen Schadstoffemissionen erheblich reduziert werden. Neben Straßen-, S- und U-Bahnen gibt es auch bei Bussen immer mehr Bestrebungen und Angebote zur Elektrifizierung. Eine Möglichkeit bieten dabei Hybrid-Oberleitungsbusse, deren Einsatzgebiete in einer Studie im Auftrag des BMVI untersucht wurden. Diese Busse können im Gegensatz zu klassischen Oberleitungsbussen Streckenabschnitte ohne Oberleitung batteriebetrieben zurücklegen. Das vermindert den nötigen Infrastrukturausbau und spart damit Kosten und gibt den Planern größerer Freiheiten z.B. bei historischen Innenstädten. Die Studie vergleicht den Hybrid-Oberleitungsbus (HO-Bus) mit Dieselnissen sowie anderen elektrischen Bussystemen (Gelegenheitsladern, Nachtladern und Brennstoffzellenhybridbussen).

Die Studie zeigt auf, dass der Dieselbus bis 2025 zwar das kostengünstigste System bleibt, jedoch kaum einen Beitrag zu Klimaschutz- und Energiezielen leisten kann. Mit Weiterentwicklung der Batterietechnik sowie Voranschreiten der Energiewende seien Elektrobusse und insbesondere auch HO-Busse eine relevante Technologie im Hinblick auf Klimaschutzziele, Lärmbelastung und Luftqualität. Hybrid-Oberleitungsbusse haben im Vergleich zu Dieselnissen einen um 60 Prozent niedrigeren Energieverbrauch und verursachen ca. 40 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen. Sie sind damit neben Gelegenheitsladern die emissionsärmsten Elektrobusse. Insbesondere für den Einsatz auf hochfrequentierten städtischen Linien mit hoher Kapazität stellen sie aufgrund technischer Vorteile auch das kostengünstigste und im Betrieb vorteilhafteste elektrische System dar.“<sup>1</sup> In mehreren Großstädten, u.a. in Berlin erleben O-Busse seitdem ein Comeback.

Im Zuge der Elektrifizierungspläne für die Busflotte der BVG bis 2030 wird für bestimmte Teile des Liniennetzes die Installation von Trolleybusoberleitungen vorgesehen, die von mehreren Linien gemeinsam benutzt werden sollen. Nach BVG-Angaben soll „so viel Oberleitung wie nötig und so viel wie möglich“ installiert werden. Auch die Gesamtkostenbetrachtungen zeigen, dass eine Teilelektrifizierung das wirtschaftliche Optimum zwischen Oberleitungs- und Batteriebetrieb darstellt. Moderne Batterie-Hybrid-Trolleybusse sollen etwa 50-65% des jeweiligen Liniennetzes unter Fahrleitung nutzen und dabei auch ihre Traktionsbatterien laden, während der

---

<sup>1</sup> Quelle: bmvi.de

übrige Linienweg abseits der Oberleitung von den Bussen im Batteriemodus zurückgelegt wird. In-Motion-Charging wird dies andernorts genannt, die Berliner haben dafür den Begriff „Streckenlader“ eingeführt. Das Nachladen der Batterien geschieht somit ohne Zeitverlust und erlaubt auf diese Weise effizienten Einsatz durch höhere Reichweiten speziell auch größerer Busseinheiten wie z.B. Doppelgelenkwagen, ohne dass die Tagesfahrleistung in irgendeiner Weise beschränkt wird<sup>2</sup>. Da es in Großstädten mit Straßenbahnsystemen besondere Synergieeffekte beim Einsatz von O-Bussen gibt, liegt es nahe, in Dresden die Möglichkeiten eines O-Bus-Einsatzes zu untersuchen.

Über die Schaffung eines Dresdner O-Bus-Netzes sollte jedoch nicht an den Dresdnerinnen und Dresdnern vorbei entschieden, sondern in einem Bürgerbeteiligungsverfahren abgewogen werden.

André Schollbach  
Fraktionsvorsitzender

---

<sup>2</sup> Quelle: <https://www.urban-transport-magazine.com/berlin-plant-hybrid-oberleitungsbusse/>