A13 Antrag Eletromobilität

Antragsteller*in:	Michael (Labetzke)
Tagesordnungspunkt:	2. Anträge

Die Energiewende kommt nicht voran. Im Gegenteil, es wird in Deutschland aktuell wieder mehr CO2 ausgestoßen, insbesondere durch den Kraftfahrzeugsektor. (0,4% gegenüber 2016, Nahzeitprognose des Umweltbundesamtes). Gleichwohl gilt das vereinbarte Ziel der Pariser Klimakonferenz, die Erderwärmung auf mindestens 2, im besten Fall sogar auf 1,5 Grad zu begrenzen. Der Ausstoß von CO2 durch Verbrennung von fossilen Brennstoffen soll bis 2050 im Idealfall auf 0 reduziert werden. Gerade in den Anfangsjahren konnten bei CO2-Reduzierungen, wie sie auch im Klimaschutz- und Energieprogramm (KEP) Bremen festgeschrieben wurden, einige gute Erfolge erzielt werden, die jedoch überwiegend auf Einmaleffekten beruhten. Nun müssen weitere Schritte zu einer deutlichen und vor allem deutlich schnelleren CO2-Reduzierung folgen.

Dabei kommt dem Sektor Mobilität eine Schlüsselrolle zu. Jedoch kommt die Elektromobilität - aus verschiedenen Gründen - nicht voran. Ein wesentliches Hemmnis ist, dass Elektromobilität ausschließlich auf Batterie betriebene Pkw reduziert wird. Unabhängig von der Tatsache, dass Mobilität weg vom individuellen Pkw-Verkehr hin zu einem integrierten Konzept mit mehr Fuß- und Fahrradverkehr sowie eines erheblichen Ausbaus des ÖPNV und Carsharing kommen muss, ist es für ein Gelingen der Energiewende zwingend erforderlich, über das Auto hinaus den gesamten Mobilitätssektor zu erfassen.

Batterie betriebene Pkw, Lkw und Busse haben, gerade wenn sie auf Kurzstrecken und im innerstädtischen Bereich eingesetzt werden, ihre Stärken. Der Personen- und Warenverkehr insgesamt stellt uns jedoch vor weitere Herausforderungen, was Distanz, Leistung und Nutzung der Fahrzeuge angeht. Neben den rund 46 Millionen in Deutschland zugelassenen Pkw betrifft dies vor allem Lkw (zurzeit rund 3 Millionen) Kraftomnibusse, Krafträder (zurzeit über 4 Millionen), bau-, land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge, Schiffe, Züge und selbst Fahrräder. Jedes dieser Fahrzeuge ist marktfähig auch mit Brennstoffzellen entwickelt. Um beiden Antriebsmodellen den Markteintritt zu ermöglichen bzw. die Chancen für einen Markteintritt zu erhöhen, müssen Marktbarrieren abgebaut werden. Dabei geht es nicht um die Konkurrenz der beiden Systeme, sondern um ein Miteinander der Technologien, die sich gut ergänzen.

Ein gutes Beispiel ist der mit Wasserstoff und Brennstoffzelle angetriebene Zug Coradia iLint, der im nächsten Jahr im Dreieck Bremerhaven-Buxtehude-Cuxhaven völlig emissionsfrei zum Einsatz kommt.

Das Entwicklungspotential der Brennstoffzellen-Technologie in den Bereichen Antrieb, Umwandlung und Speicherung ist enorm. Ihr entscheidender Vorteil ist, dass Sektoren übergreifend Elektrizität, Wärme und Industrie versorgungsicher eingebunden werden. So ist eine völlig emissionsfreie Energiewende möglich, da es sich um ein in Gänze geschlossenes System handelt. Dieses dient dann auch dazu, den benötigten Bedarf an Strom für Batterie betriebene Fahrzeuge zu erzeugen und bereitzustellen.

Auch in wirtschaftlicher Hinsicht bietet die Wasserstofftechnologie große Möglichkeiten, was wiederum zu einer Vielzahl von - auch zusätzlichen - Beschäftigungsverhältnissen insbesondere von Fachkräften führen wird. Diese

Chancen sollte das Land Bremen nutzen, um ein Innovationszentrum für diese Technologie werden. Andere Bundesländer sind hier schon weiter. Neben Baden-Württemberg fördert beispielweise Thüringen die Umstellung von Diesel getriebenen Bussen im ÖPNV auf alternative Antriebe. Mecklenburg-Vorpommern hat dazu ebenfalls schon ein Landesprogramm aufgelegt. Auch in Hessen, Hamburg und Berlin wurden ähnliche Programme initiiert. Es geht darum, hier nicht den Anschluss zu verlieren.

Bremen hat für die Förderung und Nutzung der Wasserstofftechnologie nicht nur als Stadtstaat gute Bedingungen, sondern auch durch seine Seehäfen. So sieht der nationale Strategierahmen über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Nationales Investitionsprogramm II [NIP II]) der nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie [NOW] sowohl ein hohes Potential beim Kombinierten Verkehr (KV-Terminals) wie auch bei Rangierbahnhöfen. Hier liegen die Chancen in der ganzen Palette der Logistik-Branche.

Eine konsequente Umstellung einer gesamten Fahrzeugflotte wäre ein Meilenstein GRÜNER Politik. Die Bremer GRÜNEN wären damit bundesweiter Vorreiter und Impulsgeber. Ein echter New Green Deal könnte seinen Anfang in Bremen nehmen. Dieser Schritt wäre ein Novum in der Bundesrepublik Deutschland. Bremen würde damit zum Leuchtturm der Energiewende, Bremerhaven könnte sich endlich zur echten Klimastadt entwickeln.

Die Landesmitgliederversammlung fordert die GRÜNE Fraktion in der Bremischen Bürgerschaft auf, sich dafür einzusetzen, dass

- die Fahrzeugflotten der kommunalen und Landesverwaltungen, der Verkehrsbetriebe, der Müllabfuhr, etc. auf alternative Antriebe umgestellt werden,
- die Lade- und Tankinfrastruktur in Bremen und Bremerhaven bereitgestellt bzw. ausgebaut wird,
- die Betriebshöfe dafür umgerüstet und das Personal entsprechend geschult wird,
- Modellprojekte (z. B. den Umbau der Antriebe der Weserfähren) gefördert werden,
- ein Modellprojekt Umrüstung eines Schiffsantriebes initiiert und gefördert wird.
- die Vorgabe erfolgt, die Antriebe im Regionalverkehr (VBN) mindestens auf der Strecke Bremen-Bremerhaven auf alternative Antriebe umzustellen,
- ein Landesförderprogramm für die Umstellung der Antriebe von Fahrzeugflotten (beispielsweise Fahrdienste, Taxen, Krankentransporte, Zusteller, etc.) aufgelegt wird
- die Studiengänge „Speicher-/ Umwandlung-/ Regelung-Technik“ an der Hochschule in Bremerhaven ausgebaut werden,
- und konkrete Projekte unter Beteiligung der Hochschule Bremerhaven initiiert werden wie beispielsweise die Umstellung auf autarke Energieversorgung

und

- bei der Planung von Gewerbe- und Wohngebieten Elektromobilität verbindlich vorgeschrieben wird

Unterstützer*innen

Julia Stephan; Bärbel Schuldt; Dr. Jeanne-Marie Ehbauer; Claudius Kaminiarz; Joachim Marx; Maurice Müller; Harald Stelljes; Frank Lamy; Hans Peter Behrens; Firmian von Peez; Jan Schmidt; Claas Schott; Hans-Gerhard Schmidt; Maike Schaefer; Carsten Werner (Bremen-Mitte KV)