

A13 Antrag Elektromobilität

Antragsteller*in: Michael (Labetzke)

Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 68 • die Fahrzeugflotten der kommunalen und Landesverwaltungen, der
69 Verkehrsbetriebe, der Müllabfuhr, etc. auf alternative Antriebe umgestellt
70 werden,
- 71 • die Lade- und Tankinfrastruktur in Bremen und Bremerhaven bereitgestellt
72 bzw. ausgebaut wird,
- 73 • die Betriebshöfe dafür umgerüstet und das Personal entsprechend geschult
74 wird,
- 75 • Modellprojekte (z. B. den Umbau der Antriebe der Weserfähren) gefördert
76 werden,
- 77 • ein Modellprojekt Umrüstung eines Schiffsantriebes initiiert und gefördert
78 wird.
- 79 • die Vorgabe erfolgt, die Antriebe im Regionalverkehr (VBN) mindestens auf
80 der Strecke Bremen-Bremerhaven auf alternative Antriebe umzustellen,
- 81 • ein Landesförderprogramm für die Umstellung der Antriebe von
82 Fahrzeugflotten (beispielsweise Fahrdienste, Taxen, Krankentransporte,
83 Zusteller, etc.) aufgelegt wird
- 84 • die Studiengänge „Speicher-/ Umwandlung-/ Regelung-Technik“ an der
85 Hochschule in Bremerhaven ausgebaut werden,
- 86 • und konkrete Projekte unter Beteiligung der Hochschule Bremerhaven
87 initiiert werden wie beispielsweise die Umstellung auf autarke
88 Energieversorgung

89 und

- 90 • bei der Planung von Gewerbe- und Wohngebieten Elektromobilität verbindlich
91 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)