

**Antrag**

Fraktion der SPD  
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Hannover, den 15.04.2015

**Alternative Antriebstechnik fördern - Klimafreundliche Mobilität von morgen**

Der Landtag wolle beschließen:

**Entschließung**

Zwei Rahmenbedingungen beeinflussen die zukünftige Mobilität in Niedersachsen maßgeblich: Die Endlichkeit fossiler Kraftstoffe und die Notwendigkeit der Begrenzung der globalen Erderwärmung auf zwei Grad Celsius. Je früher und effektiver es gelingt, das postfossile Zeitalter einzuleiten und zu gestalten und den Verkehr auf der Basis regenerativer Energien neu zu organisieren, desto erfolgreicher und selbstbestimmter ist Niedersachsen für die Zukunft aufgestellt.

Für den umweltschonenden Betrieb von Fahrzeugen wird es in der Zukunft immer wichtiger, alternative Antriebe zu fördern und deren Markteinführung zu unterstützen. An Alternativen im Kraftfahrbereich sind hohe Anforderungen zu stellen: Alternative Kraftstoffe müssen in großen Mengen und zu erschwinglichen Preisen bereit stehen und zugleich eine bessere Umweltbilanz aufweisen als konventionelle Stoffe wie Benzin und Diesel. Zudem müssen alternative Kraftstoffe zur Einhaltung geringerer Emissionen eine hohe Qualität haben und kompatibel zur existierenden und absehbaren Infrastruktur und Fahrzeugtechnologie sein. Elektro-Pkw, windgas-, autogas- und erdgasbetriebene, Hybrid- oder mit Brennstoffzellen betriebene Fahrzeuge sind Modelle für Antriebstechniken und alternative Kraftstoffe. Fahrräder sind mit ihrer kraftstofffreien und CO<sub>2</sub>-neutralen Antriebstechnik in die Überlegungen einzubinden. Elektromotorgestützte Fahrräder und Lastenräder für Personen- und Gütertransporte sind bereits faktische Alternativen.

Niedersachsen und das produzierende Fahrzeuggewerbe sind in diesem Sinne gemeinsam gefordert, den Produktionsstandort und die Infrastruktur für alternative Antriebstechniken zukunftsweisend auszurichten.

Der Landtag begrüßt,

- dass die rot-grüne Landesregierung Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion in die Förderrichtlinie für die neue EU-Förderperiode 2014 bis 2020 aufgenommen hat,
- die Bemühungen und Maßnahmen der Landesregierung, alternative Antriebstechniken in Niedersachsen zu unterstützen und auszubauen,
- die Landesinitiativen „Mobilität Niedersachsen“ und „Energiespeicher und -systeme“,
- die Aktivitäten im Rahmen der Modellregion Elektromobilität Bremen-Oldenburg und des Schaufensters Elektromobilität in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg,
- auch konkrete Maßnahmen, wie die Anschaffung von Hybrid-Bussen durch die LNVG im vergangenen Jahr, durch die die Landesregierung ihre Vorbildfunktion wahrnimmt.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. sich weiter bei der Erforschung alternativer Antriebe einzubringen, u. a.
  - a) die Forschung bei Entwicklung kleinerer und leistungsfähiger Batterien der nächsten Generation zu unterstützen, um so das Reichweitenproblem zu lösen sowie die Ladevorgänge zu vereinfachen und zeitlich zu verkürzen,

- b) Möglichkeiten zu prüfen, inwieweit Forschungsmittel für die Recyclingfähigkeit von Elektrobatterien bereitgestellt werden können,
  - c) Möglichkeiten zu prüfen, inwieweit Forschungsmittel für die Entwicklung der Brennstoffzellentechnik bereitgestellt werden können,
  - d) die Forschung zu intelligenten Steuerungssystemen zu unterstützen, um die Batterieladung von Elektrofahrzeugen sowie die Erzeugung von Wasserstoff für Brennstoffzellenantriebe zum Ausgleich fluktuierender Stromerzeugung durch erneuerbare Energien zu nutzen,
2. sich gegenüber dem Bund dafür einzusetzen, Anreize für die Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken zu schaffen, u. a.
- a) indem private Fahrzeughalter beim Kauf eines Fahrzeugs mit alternativem Antrieb unterstützt werden,
  - b) sich im Bund dafür einzusetzen, für die Länder Fördermittel zu sichern und bereitzustellen, damit diese selbst durch Förderprogramme und Anreize in alternative Antriebe und die Nutzung des ÖPNV investieren können,
3. die Infrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu fördern und auszubauen, insbesondere
- a) sich beim Bund mit geeigneten Fördermaßnahmen, z. B. in der Städtebaufinanzierung, dafür einzusetzen, alternativ gestützte Mobilitätskonzepte zu belohnen. Hierzu zählt auch der Bau der Infrastruktur für alternative Mobilität,
  - b) ein eigenes Programm zur Schaffung von Modellkommunen, die ein eigenes Klimaschutzprogramm verkehrstechnisch umsetzen wollen, aufzulegen,
  - c) sich beim Bund dafür einzusetzen, einen Fonds zur Finanzierung der Infrastruktur- und Sanierungskosten aufzulegen,
  - d) die Bundesregierung aufzufordern, im Bundeshaushalt ein Investitionsprogramm Elektromobilität aufzulegen und so den Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur, die auf erneuerbarem Strom basiert und ein nutzerfreundliches eRoaming beinhaltet, steuerlich zu fördern,
  - e) sich gegenüber dem Bund dafür einzusetzen, die Entwicklung von Standards zu unterstützen (z. B. Elektroladesysteme, Tarife und Gebühren sowie Tankeinheiten),
  - f) für eine flächendeckende Versorgung von Ladestationen in Niedersachsen zu werben,
  - g) die Planung länderübergreifender Radschnellwege beim Bund mit dem Ziel anzuregen, ein bundesweites Modellprogramm für die Weiterentwicklung der Elektromobilität im Pedelec-Bereich aufzulegen sowie Pedelecs und E-Bikes im betrieblichen Einsatz von einer Besteuerung des geldwerten Vorteils zu befreien,
  - h) als Land das Gespräch mit den Kommunen zu suchen, wie weiterhin sichere Abstellplätze und Fahrradstraßen für Pedelecs und E-Bikes geschaffen werden können,
4. Car-Sharing zu unterstützen, indem das Land gegenüber dem Bund dafür eintritt, unverzüglich eine rechtssichere und bundeseinheitliche Grundlage für Kommunen zu schaffen, um Carsharing-Stationen für stationsbasierte Carsharing-Anbieter, insbesondere in Verbindung mit Ladesäulen für Elektroautos, im öffentlichen Straßenraum einrichten zu können,
5. weiter eine engagierte Vorbildfunktion einzunehmen, indem u. a.
- a) das Land prüft, in welcher Weise Pkw-Fuhrparks der Landesverwaltungen sich eignen, ambitionierte Flottenverbrauchswerte und einen angemessenen Anteil an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben anzustreben,

- b) das Land im Gespräch mit den Aufgabenträgern prüft, in welcher Weise und mit welchem Ziel im ÖPNV und SPNV Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechnik eingesetzt und die Anschaffung solcher Fahrzeuge gefördert werden kann,
6. beim Einsatz und bei der Förderung von alternativen Antrieben grundsätzlich darauf zu achten, dass die Klimabilanz gegenüber herkömmlichen Antrieben gesenkt wird, insbesondere bedeutet das für die E-Mobilität, als Quelle für den Strom erneuerbare Energie zu verwenden.

#### Begründung

Bis 2020 plant die Bundesregierung, 1 Million Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen. Bislang sind laut der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) nur rund 24 000 solcher Autos unterwegs. Im Jahr 2014 wurden 8 522 Elektroautos neu zugelassen. Eigentlich sollten es bereits 100 000 sein. Gerade einmal 0,35 % aller in Deutschland jährlich neu zugelassenen Fahrzeuge sind E-Fahrzeuge. Zwar nimmt Niedersachsen bei der Zulassung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb bundesweit einen Spitzenplatz ein, gleichwohl sind auch hierzulande viele Menschen noch nicht bereit, auf ein E-Auto umzusteigen. Neben höheren Anschaffungspreisen, die sich durch geringere Betriebskosten erst nach rund 200 000 gefahrenen Kilometern amortisieren, schrecken auch eine noch lückenhafte Infrastruktur und die geringe Reichweite von derzeit ca. 200 km vor dem Kauf ab. Gleichzeitig braucht die alternative Antriebstechnologie das Erreichen einer kritischen Masse, um sich durchsetzen zu können. Ein solcher Markthochlauf für Elektroautos kann über eine merkbar gesteigerte Anschaffung in öffentlichen und gewerblichen Fahrzeugflotten sowie im Rahmen von Car-Sharing-Initiativen gelingen. In Deutschland sind rund 3 Millionen Fahrzeuge in öffentlichen Fuhrparks und Flotten zugelassen. Hier bietet sich ein großes Potenzial für Elektromobilität. Im privaten Bereich kann eine Kaufprämie eine deutliche Ansatzsteigerung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ermöglichen.

Das Gesetz zur Förderung der Elektromobilität lässt weitere Möglichkeiten offen. So ist es vernünftig, die Elektromobilität nicht nur auf den privaten PKW zu beschränken, sondern Elektromobilität in einem verkehrsträgerübergreifenden Konzept zu denken und mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien zu verbinden.

Klimaschutz ist eine globale und lokale Aufgabe. Die führenden Industrienationen müssen ihre Möglichkeiten nutzen, Wissenschaft und Forschung in Richtung einer umweltverträglichen und enkeltauglichen Mobilitätspolitik auszurichten. Forschungsanreize und Produktionserfolge sind eng verknüpft mit einer Forderung nach bezahlbarer Mobilität für alle. Mobilität ist eine Grundlage für das Funktionieren von arbeitsteiliger Wirtschaft und modernen Gesellschaften. Erst Mobilität garantiert die Erreichbarkeit und Teilhabe an alltäglichen Bedürfnissen wie Arbeit, Kultur und sozialen Bedürfnissen. Dem wachsende Bedarf einer funktionierenden Mobilität als Daseinsvorsorge müssen die politisch Verantwortlichen im Interesse des Klima- und Ressourcenschutzes gerecht werden. Sie sind aufgefordert, die serienmäßige Produktion klimafreundlicher Antriebssysteme und ihrer Infrastruktur mit geeigneten Instrumentarien zu unterstützen.

Die EU hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 23 % des europäischen Treibstoffbedarfs aus alternativen Quellen zu decken. Um diese Zielvorgabe umzusetzen, werden in vielen Ländern alternative Kraftstoffe steuerlich begünstigt.

Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass derzeit keine Variante der Alternativen allein die genannten Anforderungen erfüllen kann. Auch die Umweltbilanz mancher Alternativen fällt eher durchwachsen aus, da ihre Produktion mit hohen Treibhausgas- und Schadstoffemissionen sowie dramatischem Ressourcenabbau verbunden ist. Um nennenswerte Ziele zum Schutz des Klimas zu erreichen, müssten innerhalb der kommenden 30 Jahre die konventionellen Fahrzeuge wie Busse, Pkw, die sie produzierenden Fabriken sowie die Infrastruktur wie Tankstellen komplett ausgetauscht sein zugunsten alternativer Produktionen und Anlagen.

Aktuell klaffen die erfolgreichen Ergebnisse aus Forschungsprojekten wie z. B. dem CEP (Clean Energy Partnership) und bezahlbaren Angeboten an die Verbraucher weit auseinander. Insbesondere deutsche Automobilhersteller, die u. a. innerhalb der Initiative aus Politik und Industrie wichtige und umsetzbare Ergebnisse seit 2004 über den Einsatz von Wasserstoff in Pkw und Bussen in

den Städten Hamburg und Berlin erzielt haben, liefern außer Absichtserklärungen und Studien kaum Zählbares.

Die öffentliche Hand hat dabei eine Vorbildfunktion zu erfüllen. Über den Tellerrand der kommunalen Fuhrparks hinaus zu blicken, heißt u. a. auch, die sogenannten Small Fleets stärker in den Fokus zu stellen. In diesem Geschäftsbereich sind weder Automobilindustrie noch Kfz-Gewerbe in nennenswerten Volumina aufgestellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch den Wegfall von wichtigen Wartungs- und Produktleistungen im Service signifikante Umsatzausfälle und damit Gefahren für den Arbeitsmarkt entstehen können. Diese gilt es zu vermeiden.

Neben den kommunalen Fuhrparks müssen daher auch die „kleinen Flotten“, die mehrheitlich beispielsweise von mittelständischen Handwerksunternehmen genutzt werden, bei Beschaffungsprogrammen berücksichtigt werden. Daher sind vielfältige Maßnahmen für die Produkte und die Dienstleistungen rund um die Elektromobilität unverzichtbar. Die hohen Batteriegewichte oder Erdgastanksysteme führen bei kleinen Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht zu Problemen bei der erforderlichen Führerscheinklasse. Über einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t ist der Führerschein der Klasse B nicht mehr ausreichend, sondern Klasse 1 C erforderlich.

Bei der Diskussion über neue Marktchancen und die Schaffung innovativer Arbeitsplätze sind erfolgreiche Zwischenbilanzen, wie jüngst der SchaufensterBlick in der Modellregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg, wichtig. Sie verkennen dennoch in der optimistischen Präsentation, dass es noch eine Vielzahl von Aufgaben in Bund und Ländern zu erledigen gibt. Dabei ist auch zu gewährleisten, dass mittelständische Strukturen im Service dieser Fahrzeuge gestärkt werden. Das Kfz-Handwerk hat mit der Weiterbildung „Arbeiten an Hochvoltanlagen“ und dem neuen Berufsbild des Kfz-Mechatronikers die Weichen für den Service an Elektro- und Hybridfahrzeugen gestellt. Die großen Ziele der Elektromobilität in Deutschland mit einer Million Pkw im Jahr 2020 können nur dann weiterhin als realistisch betrachtet werden, wenn es in 2014 und 2015 gelingt, gemeinsam mit der Industrie die richtigen Impulse zu setzen und die Nachfrage nach umweltfreundlichen Fahrzeugen zu bedienen und gleichzeitig bedarfsgerecht die notwendige Ladeinfrastruktur aufzubauen. Niedersachsen ist mit rund 1 100 Zulassungen von neuen Pkw mit Elektroantrieb im vergangenen Jahr deutschlandweit führend gewesen, fällt jedoch in der Bilanz der Eigenproduktion hinter japanischen Modellen weit zurück. Neueste Zulassungszahlen belegen, dass sich die positive Entwicklung im Jahr 2014 fortsetzt. Das für 2020 hochgerechnete Volumen von etwa 110 000 Fahrzeugen bleibt indes eine große Aufgabe.

Als Alternative zum Pkw hat sich inzwischen das Fahrrad etabliert. Ein Drittel aller jungen Menschen im Alter von 16 bis 26 Jahren macht keinen Führerschein mehr. Innovative Produktion und Weiterentwicklung der Fahrradmobilität und des Personen- und Gütertransports mit Lastenrädern bieten eine große Chance für regionale Wertschöpfung bei gleichzeitiger Investition in eine umweltfreundliche Produktionssparte.

Niedersachsen sollte als Produktionsstandort für Automobile seine führende Rolle hinsichtlich technologischer und infrastruktureller Weiterentwicklung noch weiter ausbauen. Ein regenerativ ausgerichteter Antriebstechnikmix aus Elektro, Hybrid, Erdgas, Wasserstoff und kraftstofffreiem Antrieb muss neben der Weiterentwicklung und Förderung kraftstofffreier Fahrzeuge erklärtes Ziel für die kommenden Jahre sein.

Für die Fraktion der SPD

Grant-Hendrik Tonne  
Parlamentarischer Geschäftsführer

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Thomas Schremmer  
Stv. Fraktionsvorsitzender