

Antrag 287/II/2019

KDV Spandau

Der Landesparteitag möge beschließen:

Förderung von Wasserstoff im Verkehrssektor

1 Die Mitglieder der SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus
2 werden aufgefordert, sich für Wasserstoff als alternativen
3 Antrieb für landeseigene Fahrzeuge einzusetzen.

4

5 Daher fordert die SPD Berlin die

6

- 7 • Umstellung der stadteigenen Fahrzeugflotte (so-
- 8 weit möglich) auf Wasserstoff-Antriebe
- 9 • Überprüfung Erdgasspeichers im Brandsteinweg in
- 10 Spandau für die Lagerung von Wasserstoff
- 11 • und den Ausbau von Wasserstoff-Tankstellen in Ber-
- 12 lin.

13

14

15 **Begründung**

16 Der Begriff Elektromobilität (auch E-Mobilität) steht für
17 Fortbewegung mithilfe von Elektromotoren. Autos, Busse,
18 Nutzfahrzeuge, Züge, Fahr- und Motorräder, Schiffe und
19 kleinere Flugzeuge – sie alle können mit elektrischer Ener-
20 gie angetrieben werden. Ein elektrisch betriebenes Fahr-
21 zeug im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes ist ein rei-
22 nes Batterieelektrofahrzeug, ein von außen aufladbares
23 Hybridelektrofahrzeug oder ein Brennstoffzellenfahrzeug
24 (Wasserstoff).

25

26 E-Mobilität ist eine Schlüsseltechnologie für die Gestal-
27 tung eines sauberen und effizienten Verkehrssystems. So-
28 genannte fossile Energieträger wie Erdöl oder Erdgas füh-
29 ren in unserem Straßenverkehr seit Jahren zu hohen CO₂-
30 Emissionen und zu einer zunehmenden Belastung des Kli-
31 mas. Der Strom, den Elektrofahrzeuge benötigen, wird von
32 einer Brennstoffzelle bereitgestellt. In der Brennstoffzel-
33 le wird die chemische Energie von Wasserstoff direkt in
34 Strom umgewandelt. Wasserstofffahrzeuge tanken gas-
35 förmigen Wasserstoff an Tankstellen, sind leise und sto-
36 ßen lokal keine klima- und gesundheitsschädlichen Emis-
37 sionen aus.

38

39 Wasserstoff ist eine der Möglichkeiten, um das Kraftstoff-
40 angebot im Verkehrssektor zu diversifizieren. Ihr Vorteil
41 liegt in der deutlichen Minderung von CO₂-Emissionen;
42 der Betrieb eines Brennstoffzellenfahrzeugs gilt als lokal
43 emissionsfrei.

44

45 Die heute bevorzugte E-Mobilität mit Elektromotoren aus
46 Batterien ist allein keine Alternative. Der Stromverbrauch
47 würde in immense Höhen steigen und so die Nullemission
48 des Ottomotors durch die Emission bei der Stromherstel-

Empfehlung der Antragskommission

Erledigt bei Überweisung 215/II/2018 (Konsens)

49 lung wieder aufheben. Des Weiteren produziert die bat-
50 teriebetriebene E-Mobilität einen hohen Verbrauch selte-
51 ner Erden und hochwertiger Metalle wie z.B. Kupfer, Gold,
52 Silber u.v.m. Auch ist die Entsorgung verbrauchter Batte-
53 rien in keiner Weise geregelt. Weiter ist noch zu beden-
54 ken, dass für die Schaffung von Ladestationen eine erheb-
55 liche Infrastruktur geschaffen werden muss, die erhebli-
56 che Kosten verursacht.

57

58 Die Wasserstoff-Technologie bietet hingegen eine echte
59 Alternative. Bedeutende Vorteile lassen sich leicht erken-
60 nen:

- 61 • Der Ausstoß ist klimaneutraler Wasserdampf und
62 auch bei der Herstellung gibt es keine schädlichen
63 Emissionen
- 64 • Die Lärmemission ist gleich null, lediglich die Rollge-
65 räusche der Räder sind hörbar.
- 66 • Mit einer Tankfüllung gibt es eine hohe Reichweite
67 von 500 Kilometer.
- 68 • Das bestehende Tankstellennetz braucht nur um ei-
69 ne Wasserstoffgasanlage erweitert zu werden.
- 70 • Die Betankungszeiten sind ähnlich kurz wie die heu-
71 tigen. Das Fahrverhalten entspricht den heutigen
72 Standards.
- 73 • Es liegt keine Abhängigkeit mehr von fossilen Ener-
74 geträgern vor.

75

76 Zudem wird in Zukunft immer mehr Ökostrom produziert
77 und dessen Überproduktion, die nicht gespeichert werden
78 kann, wird dann für die Erzeugung von Wasserstoffgas
79 nutzbar. Hier kann dann eine Speicherung erfolgen und
80 die Wirtschaftlichkeit beider Energieträger wird so noch
81 verbessert werden.