EV-01-137-2 Energiewende retten, Verkehrswende einleiten

Antragsteller*in: Raimund Nowak (Regionsverband Hannover)

Änderungsantrag zu EV-01

Von Zeile 137 bis 168:
~~Verbrennungsmotor abschalten: So retten wir die Autoindustrie~~

~~Mit dem Festhalten am Verbrennungsmotor hat sich die deutsche Autoindustrie in eine Sackgasse manövriert. Immer mehr Autos weltweit sind eine der größten Bedrohungen für das Klima und für die menschliche Gesundheit. Der Dieselgate-Skandal ist ein Weckruf: Wer sich über Gesetze hinwegsetzt, Verbraucher*innen täuscht und statt innovativer Antriebe illegale Techniken einbaut, muss einen grundlegenden Neustart hinlegen. Die Automobilwirtschaft hat nur dann eine Zukunft, wenn sie Fahrzeuge entwickelt, die sauber und leise sind und kein CO_2 mehr verursachen. Sie muss neue Geschäftsmodelle entwickeln und sich mehr als Mobilitätsdienstleister verstehen. Ein „Weiter so“ führt unweigerlich zum Verlust von Arbeitsplätzen. Wir Grüne wollen, dass Deutschland vorangeht und das Jahr 2030 als Zeitpunkt definiert, ab dem kein Auto mit Verbrennungsmotor mehr neu zugelassen wird. So stärken wir diejenigen, die an der Zukunft der emissionsfreien und nachhaltigen Mobilität mitwirken wollen, indem wir ihnen durch klare Ziele Planungssicherheit verschaffen. Für uns ist klar: Nicht nur die Klimakrise, auch der internationale Wettbewerb mahnt zur Eile. Von Norwegen über die Niederlande bis Österreich werden in Europa gesetzliche Auslaufdaten für Verbrennungsmotoren diskutiert. In Norwegen haben Elektroautos schon einen Marktanteil von 23%, in Deutschland sind es weniger als ein Prozent. Und bei der Herstellung von Elektromobilen haben Autobauer aus China, Japan und den USA großen Vorsprung.~~

~~Hier versagt die Bundesregierung auf ganzer Linie. Sie hat die Vorgaben für emissionsarme Mobilität stets aufgeschoben und aufgeweicht. Und die beschlossene Kaufprämie für Elektroautos kann nicht wirken, solange die Steuer- und Ordnungspolitik noch immer schwere Verbrennungslimousinen begünstigt. Wir Grüne wollen deshalb die Kfz-Steuer mit einem Bonus-Malus-System konsequent an Verbrauch und CO_2-Grenzwerten ausrichten. Ökologisch schädliche Subventionen, etwa für Dieselkraftstoff, wollen wir schrittweise abbauen und die Dienstwagenbesteuerung technologieneutral, ökologisch und sozial gerechter gestalten. Ladesäulen für Elektromobile wollen wir flächendeckend ausbauen – und dafür sorgen, dass sie bequem mit einer einzigen Karte oder App genutzt werden können.~~

~~Um auch den ÖPNV und den städtischen Verkehr insgesamt auf emissionsarme Alternativen umzustellen, werden wir Elektrobusse, E-Taxis und elektrische Nutzfahrzeuge für die städti-sche Logistik mit Förderprogrammen unterstützen. Die öffentliche Hand wollen wir weiter bestärken, vorzugsweise E-Autos oder Pedelecs in ihre Flotten zu integrieren.~~

Engagement für mehr Elektrofahrzeuge auf zwei, drei, vier und mehr Rädern vollelektrisch – 100% erneuerbar – multimodal – digital vernetzt

Um auch den den ÖPNV und den städtischen Verkehr insgesamt auf emissionsarme Alternativen umzustellen, werden wir Elektrobusse, E-Taxis und elektrische Nutzfahrzeuge für die städtische Logistik mit Förderprogrammen unterstützen. Die öffentliche Hand wollen wir weiter bestärken, vorzugsweise E-Autos, Pedelecs und elektrisch betriebene „Lastenräder“ in ihre Flotten zu integrieren.
Das heißt konkret:

Die Klimaschutzziele können wir nur dann erreichen, wenn wir den Verkehr anders organisieren und die

Chancen alternativer Antriebe und moderner Kommunikations-technologien konsequent nutzen. Wir wollen weniger Autos und ab 2030 keine Autos mit Verbrennungsmotoren neu zulassen. Dadurch gewinnen unsere Städte an Lebensqualität. Weniger Lärm, bessere Luft und mehr Raum sind ebenso erstrebenswerte Ziele wie die Kappung der Abhängigkeit von Ölimporten.

Kostbare Zeit wurde zur Etablierung längst bekannter Maßnahmen vergeudet. Deshalb wollen wir mit der Verkehrswende sofort beginnen und die richtigen Anreize und rechtlichen Rahmenbedingungen schaffen. Wir wollen die Menschen für die neue Mobilität gewinnen und motivierende Vorbilder liefern.

Für uns ist die Verkehrswende ein Projekt von europäischer Bedeutung, das wesentlich zur Zukunftsfähigkeit der Fahrzeugindustrie und der Entwicklung marktfähiger Mobilitätsdienst-leistungen beitragen soll. Deshalb streben wir die Zusammenarbeit der EU-Staaten und der für die Entwicklung bedeutenden Unternehmen und Forschungseinrichtungen an. Die Europäische Union soll Leitmarkt und Leitanbieter im Bereich der Elektromobilität werden. Die damit verbundenen Investitionen in die Entwicklung, Produktion und Beschaffung von insbesondere gemeinsam und gemeinschaftlich zu nutzende Fahrzeugen in den Aufbau von Ladeinfrastruktur sowie die Errichtung von Anlagen zur Erzeugung und Speicherung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen leisten wichtige Beiträge zum sozial-ökologischen Umbau der Industriegesellschaft.

Wir wollen die Innovationsmüdigkeit überwinden und die Interessenskonflikte verschiedener Branchen zu Gunsten der neuen Mobilität auflösen. Motoren mit Strom, statt mit Benzin oder Diesel anzutreiben schafft lokale Emissionsfreiheit, die insbesondere in den urbanen Zentren von hoher Bedeutung ist. Stammt der Fahrstrom aus erneuerbaren Energiequellen, leistet Elektromobilität einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Vor diesem Hintergrund fassen wir folgende Beschlüsse:

Wir bekräftigen das Ziel[1], bis zum Jahr 2020 mindestens eine Million Elektrofahrzeuge in Deutschland auf den Straßen zu haben. Um dies zu erreichen fordern wir Veränderungen bei der Ausgestaltung der Kaufpreisprämie (Umweltbonus). Die Förderung von vollelektrischen[2] Fahrzeugen soll verbessert werden. Bei Stilllegung eines Dieselfahrzeuges, das vor dem Jahr 2006 gebaut wurde, soll ein zusätzlicher Bonus von 2.000 Euro gewährt werden[3]. In die Förderung sollen auch vollelektrische Leichtfahrzeuge (z.B. der RENAULT TWIZY oder das TWIKE)[4] aufgenommen werden. Vollelektrische Fahrzeuge für den Taxibetrieb sollen mit einem Betrag von zusätzlich 2.000 Euro gefördert werden.

Die KFZ-Steuer soll sich an dem Energieverbrauch und dem Schadstoffausstoß orientieren. Die Begünstigung des Dieselkraftstoffes muss beendet werden. Die Dienstwagenbesteuerung ist den Erfordernissen des Klimaschutzes anzupassen. Die Mehreinnahmen sollen der Finanzierung der Wir kritisieren die Konzentration der Elektromobilitätspolitik auf den Bereich der PKW. Mit einem Förderprogramm für vollelektrische Busse wollen wir bis zum Jahr 2025 in Deutschland mindestens 10.000 E-Busse[5] im Linienbetrieb in den deutschen Städten im Einsatz zu haben. Im Zweiradbereich soll der Kauf von elektrischen Rädern, Lastenrädern, E-Scootern und E-Motorrädern[6] mit einer Kaufpreisprämie gefördert werden.

Wir ermuntern die Städte:

~~Mobilität intelligent vernetzen~~

- von den Möglichkeiten des Elektromobilitätsgesetzes Gebrauch zu machen und befristet bis zum Jahr 2020 E-Fahrzeuge von den Parkgebühren (entsprechend der Höchstparkdauer) zu befreien[7]. Eine Freigabe der Busspuren halten wir für wenig zielführend.

- Stellplätze für vollelektrischen Car-Sharing Autos bevorzugt auszuweisen,

- elektrische Lieferfahrzeuge[8] zu bevorzugen;

- Anteil an E-Fahrzeugen in den kommunalen Fuhrparks[9] bis zum Jahr 2020 einen Anteil von mindestens 30% zu erreichen.

- Wir erwarten, dass die Fuhrparks von Bund und Ländern sich an den für die Kommunen vorgesehenen Elektrifizierungsquoten orientieren

Wir fordern die Automobilhersteller auf, kurzfristig ihr Modellangebot an Mobilitätskonzeptangeboten für den ländlichen und urbanen Raum, vollelektrischen Fahrzeugen und deren Lieferfähigkeit zu ergänzen und zu verbessern [10].

Wir erwarten, dass an jedem Autohaus eine Möglichkeit des Stromladens [11] geschaffen wird.

In der Forschungs- und Investitionsförderung sollen neue Schwerpunkte gesetzt werden. Dazu gehören:

- die Entwicklung von Elektroautos mit einem niedrigen Anschaffungspreis in einem Verbund europäischer Fahrzeughersteller [12];

- der Aufbau einer global wettbewerbsfähigen Batteriezellfertigung (im EU-Raum) [13];

- den Einsatz von Fahrzeugbatterien als Energiespeicher;

- die Entwicklung von Second-Life- und Recyclingkonzepten für Batterien [14];

- der Umbau in Häfen zugunsten einer dekarbonisierten Nutzung der Hafenmobilität;

- EU- und weltweite Absprachen zur einheitlichen Ausgestaltung des Landstroms in der Binnen- und Seeschifffahrt.

Wir wollen, dass in Deutschland zügig „Räume für besondere Innovationen“ im Bereich der Mobilität geschaffen werden. Dazu zählen Vorhaben wie der Bau einer Oberleitungsstrecke für Elektrische LKW, die Ausweisung von Stadtquartieren in denen spezielle Teil-Auto-Konzepte erprobt werden sowie Modelle urbaner Logistik.

Zur Deckung des Strombedarfs für Elektrofahrzeuge wollen wir die Möglichkeiten der Stromerzeugung (und Speicherung) entlang von Fernstraßen nutzen und die Idee der Energiealleen[15] wieder aufgreifen.

Das Haupthindernis des Markthochlaufs bei den Elektrofahrzeugen liegt im mangelhaften Fahrzeugangebot und nicht bei fehlender Ladeinfrastruktur. Gleichwohl fordern wir ein höheres Tempo beim Aufbau von Stromtankstellen. Die für die nächsten drei Jahre vom Bund bereitgestellten Fördermittel von 300 Millionen Euro sollen insbesondere an den Fernstraßen für eine zukunftsfähige Ladeinfrastruktur eingesetzt werden. Dabei gehen wir davon aus, dass an den vom Bund geförderten Säulen allen gängigen E-Fahrzeugtypen das Laden ermöglicht wird. In den Städten setzen wir auf das

Engagement von Handel, Gastronomie und Wohnungswirtschaft. Arbeitgeber sollen von der Möglichkeit der Bereitstellung von Lademöglichkeiten für Fahrzeuge von Beschäftigten offensiv Gebrauch machen. Von den Kommunen erwarten wir die Bereitstellung geeigneter Flächen für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum.

Als Zeichen der Glaubwürdigkeit unseres Engagements empfehlen wir unseren örtlichen Gliederungen (Orts-, Kreis- und Landesverbänden, Wahlkreisbüros):

- an den von ihnen genutzten Gebäuden einfache Lademöglichkeiten zur Verfügung zu stellen (soweit baulich sinnvoll und rechtlich zulässig)
- bei Kommunikationsaktivitäten, die den Einsatz von PKW oder Bussen erfordern vollelektrische Fahrzeuge einzusetzen;
- den über ihre Parteizugehörigkeit in Leitungsämtern gelangten Personen – als persönlich zugeordnete Dienstfahrzeuge – ab Mitte 2017 ausschließlich vollelektrische Fahrzeuge einzusetzen[16];
- ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gute Möglichkeiten des Stromladens am Arbeitsplatz zu ermöglichen;
- an Dienstgebäuden Lademöglichkeiten für BesucherInnen zu schaffen.

Wir wollen in einem jährlichen Statusbericht die Zielerreichung und die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüfen.

[1]Eine Million Elektroautos bis 2020 ist eine Idee von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die von der Nationalen Plattform für Elektromobilität „übernommen“ wurde. GRÜNE sollten das Festhalten der am Ziel thematisieren.

[2] Wir sollten den Fokus auf vollelektrische Fahrzeuge legen – die Hybridfahrzeuge verlieren angesichts der Fortschritte bei den Reichweiten der reinen Batteriefahrzeuge und besserer Ladetechniken an Attraktivität. Die angegebenen Verbrauchswerte sind wohl im Realbetrieb schwer zu erreichen.

[3] Vorschlag orientiert sich an der Förderpraxis in Frankreich

[4] Schwer zu begründen, dass die umweltfreundlichsten Elektrofahrzeuge (außer Zweiräder) nicht gefördert werden.

[5] Ein Elektrobus (15 t) benötigt auf 100 km etwa 110 kWh Strom - das vergleichbare Dieselfahrzeug verbrennt auf der gleichen Strecke etwa 40 Liter Diesel - das entspricht einer Energie von 400 kWh. Die Entwicklung bei E-Bussen wurde in Deutschland von Industrie, Politik und Verkehrsbetrieben verschlafen. Analog zu den PKW sollte eine Zielzahl formuliert werden. Die Stadt Paris will übrigens ihre Dieselbusflotte (4.500 Stück) bis 2025 komplett gegen E-Busse austauschen.

[6] Auch diese E-Zweiräder verdienen eine Förderung. Schwer zu verstehen, dass sich die deutschen Hersteller bei den E-Zweirädern so zurückhalten.

[7] Ein kleiner Anreiz als Zeichen des guten Willens. Dass auch die großen Plug-Ins in den Genuss kommen muss man aushalten.

[8] Die Elektrifizierung des Lieferverkehrs wurde – wie beim Bus – bisher sträflich vernachlässigt.

[9]Die Stadt Hameln hat heute schon 30% vollelektrischer Fuhrpark geschafft. Warum sollten es die anderen Städte nicht auch schaffen?

[10]Hoffen wir, dass Appelle an die heimische Industrie nützen. Bald kommen ganz neue Akteure(Google, Apple, chinesische Hersteller etc.) ins Spiel.

[11] Diese kleine Gegenleistung zur Kaufpreisprämie kann man wohl erwarten.

[12] Auf dem Klimagipfel in Paris forderte die französische Umweltministerin ein E-Auto unter 6.500 Euro. Ist machbar, wenn man Batteriekapazität und Fahrkomfort auf geringe Reichweiten (die meist ausreichen) anpasst. Solche Fahrzeuge wären die oft geforderten „Weltautos".

[13] Bei der Schlüsseltechnologie Batterie ist eine europäische Unabhängigkeit nicht unklug.

[14] Zur Umweltverträglichkeit der Elektromobilität zwingend erforderlich

[15] Eine gute Idee des Solarpioniers Hermann Scheer, die im Zuge der Elektrifizierung der Fahrzeugantriebe wieder aufgegriffen werden sollte.

[16] Ab Mitte nächsten Jahres gibt es bei auch in der Mittelklasse der Fahrzeuge mit ausreichender Reichweite. Mehr Auto als ein e-Golf, BMW i3 oder Opel Ampera-e braucht kein Mensch (außer aus Sicherheitsgründen). Wäre ein gutes Zeichen grüner Politik – sie lebt auch von Symbolen – wenn die Dienstwagenberechtigten bescheiden und vollelektrisch unterwegs wären.

Mobilität intelligent vernetzen

Weitere Antragsteller*innen

Susanne Menge (KV Oldenburg); Viola von Cramon (KV Göttingen); Manfred Ebeling (KV Lüchow-Dannenberg); Karen Pollok (KV Northeim); Axel Bosse (KV Wolfsburg); Hans Jörg Kohlenberg (KV Schaumburg); Uwe Lötzerich (Regionsverband Hannover); Dr. Godehard Kass (Regionsverband Hannover); Rolf Rehfeldt (KV Lüneburg); Ina Korter (KV Wesermarsch); Falk Huneke (KV Nienburg); Julia Maulhardt (KV Hameln); Ercan Kilic (KV Salzgitter); Sybille Mattfeldt-Kloth (KV Helmstedt); Melanie Dieckmann- Kirks (KV Lüneburg); Hans Herrmann Hoff (KV Uelzen); Frank van der Hulst (Uckermark); Dragos Pancescu (KV Wesermarsch); Ana Isabel König-Graziano (KV Goslar)