PB.L-01-428-4

Kapitel 1: Lebensgrundlagen schützen

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

46. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz
11. - 13. Juni 2021

Antragsteller*in: Stephan Rupp (KV Tübingen)

Änderungsantrag zu PB.L-01

Von Zeile 427 bis 428 einfügen:
ländlichen Raum. Laden muss flächendeckend in Deutschland und Europa schnell und bequem möglich sein. Dabei sollte im Bewußtsein, daß Emissionsfreiheit allein das Auto nicht ökologisch macht und daß bei den reinen E-Autos die Batterieherstellung und -entsorgung einen nicht zu vernachlässigenden ökologischen und sozialen Fußabdruck hinterläßt, trotz des noch geringeren Wirkungsgrades auch die Brennstoffzellentechnologie vor allem für größere PKWs und Transporter verstärkt in den Blick genommen werden. Über die gezielte Förderung der Forschung und Entwicklung im Bereich der Brennstoffzellentechnologie sichert sich unser Land mittelfristig auch eine deutlich größere wirtschaftliche Autarkie, als dies bezüglich der Rohstoffe für die Batterien reiner E-Autos der Fall sein kann. Mittelfristiges Ziel sollte auch ein flächendeckendes H_2-Tankstellennetz in Deutschland und in der EU sein.

Begründung

Hochproblematisch ist beim (nur batteriegetriebenen) E-Auto, auch wenn man dies im ersten euphorischen Elan nicht gerne sehen möchte, v. a. die Entsorgung der Batterien nach deren Lebensende.

Doch auch deren Produktion ist alles andere als unkritisch: Die für die aktuell vorherrschende Batterietechnik notwendigen Rohstoffe Lithium und Kobalt werden unter z. T. höchst prekären und fragwürdigen Bedingungen bereitgestellt: Die Förderung der zunehmend knapper werdenden Rohstoffe verursacht große Umweltschäden, und die sozialen und gesundheitlichen Bedingungen für die Menschen, die in der Förderung arbeiten, sind mitunter verheerend.

Hinzu kommt, daß die Verfügbarkeit der für die Batterieproduktion notwendigen Rohstoffe eben in absehbarer Zeit endlich ist (begleitet von zunehmenden Preissteigerungen!), während für die Produktion von Wasserstoff nur Wasser und (grüner) Strom erforderlich sind.

Auch wenn es richtig ist, daß zum jetzigen Forschungsstand der energetische Wirkungsgrad eines Brennstoffzellenautos gegenüber einem (nur batterieangetriebenen) E-Auto noch geringer ist, ist mittel- und langfristig der ökologische Fußabdruck der Brennstoffzelle deutlich besser.

Voraussetzung ist immer – das ist aber bei den (nur batteriegetriebenen) E-Autos auch nicht anders –, daß der Strom zur Produktion des Wasserstoffs im Elektrolyseprozeß ausschließlich aus erneuerbaren Energien kommen muß.

Brennstoffzellenfahrzeuge werden seit einigen Jahren bereits in Serie gefertigt, auch wenn die Zahl der Hersteller und Modelle noch sehr überschaubar ist; in der Liste ist bezeichnenderweise kein einziger deutscher Hersteller (mehr) vertreten.

Kaum minder problematisch ist, daß wir uns mit der Batterieproduktion u. a. noch mehr von totalitären Staaten wie China abhängig machen und deshalb so früh wie möglich auf Technologien setzen sollten, mit denen Deutschland bzw. die EU autark ist.

weitere Antragsteller*innen

Peter Heiter (KV Köln); Krystyna Grendus (KV Odenwald-Kraichgau); Beate Hoeft (KV Ettlingen); Eberhard Müller (KV Ortenau); Walther Moser (Freiburg KV); Erich Hinderer (KV Main-Spessart); Gustav Lorenz (KV Ebersberg); Christoph Lederle (KV Tübingen); Martin Greifenstein (KV Landsberg-Lech); Thomas Hoffer (KV Bremen-Nordost); Martin Eiselt (KV Havelland); Günter Mader (KV Ebersberg); Bernd Albani (KV Berlin-Pankow); Elisabeth Mundelius (KV Ebersberg); Florian Reichelt (KV Tübingen); Simon Hummler (KV Tübingen); Niklas Dehne (KV Würzburg-Stadt); Holger Eschmann (KV Reutlingen); Deniz Ertin (KV Köln); Oliver Linsel (KV Mülheim); Verena Putzo-Kistner (KV Landshut-Stadt)