

## **Fachausschuss Mobilität der Berliner SPD**

Einstimmig beschlossen: 28.08.2019

### **E-Mobilität im Berliner ÖPNV verantwortungsvoll einsetzen**

Der Landesparteitag möge beschließen:

Das Land Berlin muss den ökologischen Vorsprung des ÖPNV, einer wesentlichen Säule im Umweltverbund, der bereits heute zu großen Teilen mit elektrischem Strom und ohne lokale Emissionen fährt und eine Vorreiterrolle bei Abgasemissionen im Mobilitätssektor hat, sichern und weiter ausbauen. Ziel muss es jetzt sein, für die Emissionen im Busverkehr bis 2030 CO<sub>2</sub>-Neutralität herzustellen. Dafür ist eine zügige Umstellung auf umweltfreundliche Antriebe erforderlich.

Um eine umfassende Verbesserung der Emissionen der gesamten Busflotte der BVG zu erreichen, sollen schnellstens alle verfügbaren und erprobten Technologien zum Einsatz kommen. Hierbei muss eine technologieoffene Strategie verfolgt werden, die auch den Wasserstoffantrieb (ggf. über eine Brennstoffzelle) im Blick behält.

Der Einsatz von Elektrobussen soll weiter im Rahmen einer klar zu definierenden Erprobungsphase fortgesetzt werden. Die bisherige Beschaffung von Elektrobussen wird dafür als ausreichend angesehen. Darüber hinaus sollen ab sofort keine Elektrobusse mehr angeschafft werden. Denn eine darüber hinausgehende Umstellung der Busflotte auf E-Antrieb vor Abschluss der Erprobungsphase wird abgelehnt.

Notwendige Ergänzungen/Neubeschaffungen im Bus-Fuhrpark sollen die aktuell geltende europäische Rechtslage abbilden. Ab 2021 ist die Clean-Vehicle-Directive der EU zu berücksichtigen.

#### **Begründung**

Die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin (Stand 20.06.2019) sieht als eine der wichtigsten Maßnahmen die Förderung von sauberen Fahrzeugen an.

Der ÖPNV löst pro Fahrgast deutlich geringere Emissionen als der motorisierte Individualverkehr (MIV) aus und fährt zu großen Teilen ohnehin mit elektrischem Strom, verursacht also keine lokale Emissionen. Nachholbedarf gibt es bei den Bussen.

Aktuell wird in Deutschland an unterschiedlichen nachhaltigen Antriebsarten geforscht, weshalb die alleinige Festlegung auf E-Busse, wie es vom BVG-Aufsichtsrat beschlossen worden ist, mit ihren hohen Anschaffungskosten und den Nachteilen bei der Verfügbarkeit durch geringere Reichweiten und dichtere Werkstattintervalle ein Fehler ist. Es gibt erhebliche Zweifel an der ökologischen Notwendigkeit einer überstürzten Komplettumrüstung der Busflotte ausschließlich mit E-Bussen. Die Gesamtbilanz der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei E-Bussen ist gegenüber herkömmlichen Euro VI-Dieselnissen kaum besser. Hinzu kommen der problematische Einsatz seltener Erden und das noch ungeklärte Recycling der Batterien.

Daher erscheint eine maßvolle, technologische Entwicklungen einbeziehende Umrüstung, die die europäischen Vorgaben ab 2021 abbildet, sinnvoll. Hierbei soll eine technologieoffene Strategie verfolgt werden, die auch den Wasserstoffantrieb (ggf. über eine Brennstoffzelle) im Blick behält.