

## Parlamentarischer Vorstoss

2019/623

---

Geschäftstyp:	Postulat
Titel:	<b>Chance für eine regionale Leuchtturm-Zusammenarbeit? Batterie- und Wasserstoff (H2)-Brennstoffzellen-Antrieb.</b>
Urheber/in:	Jan Kirchmayr
Zuständig:	—
Mitunterzeichnet von:	Abt, Ackermann, Agostini, Bänziger, Bammatter, Boerlin, Brunner Roman, Cabdreia, Csontos, Cucé, Eichenberger, Gosteli, Grazioli, Hänggi, Kaufmann Urs, Koller, Krebs, Locher, Maag, Meschberger, Mikeler, Noack, Roth, Schürch, Strüby, Wyss, Zeller
Eingereicht am:	26. September 2019
Dringlichkeit:	—

---

Der Kanton Basel-Land hat sich längst dazu verpflichtet, dass ab 2024 Bus-Neuanschaffungen einen Anteil von mindestens 50% CO<sub>2</sub>-freiem Antrieb aufweisen müssen (Motion 2018/839, als Postulat überwiesen).

Fahrzeuge mit Batterien werden wegen der Emissionen, die bei der Produktion der Batterie anfallen und weil ihre Entsorgung nicht zufriedenstellend gelöst ist, immer wieder kritisch beurteilt. Auch die Lebensdauer der Batterien ist noch nicht befriedigend. Immerhin können viele für Fahrzeuge nicht mehr taugliche Batterien zu anderen Zwecken weiterverwendet werden.

Eine andere Variante des umweltfreundlichen, CO<sub>2</sub>-neutralen Antriebs von Fahrzeugen sind H<sub>2</sub>-Brennstoffzellen. Diverse Experten halten diese Technologie mittelfristig für sehr aussichtsreich. In Japan sollen bis 2030 800'000 Brennstoffzellen-Busse unterwegs sein, in Deutschland haben einige Städte wie Köln oder Wuppertal mit deren Beschaffung gestartet. Jüngst hat ein grosser Schweizer Detailhändler öffentlich gemacht, dass er mittelfristig für seine LKW-Flotte auf diese Antriebsvariante setzt und erste H<sub>2</sub>-Tankstellen errichten wird.

Vorteile von Wasserstoff gegenüber Strom sind, dass Wasserstoff besser (ohne Verlust) gespeichert werden kann, dass die Reichweite der Fahrzeuge höher ist und dass der Tank-Vorgang deutlich kürzer ist. Nachteile sind, dass bei der Gewinnung von Wasserstoff Energie verloren geht und dass die Betankungs-Infrastruktur neu gebaut werden muss. Zudem muss sichergestellt werden, dass genug Wasserstoff «grüner» Herkunft vorhanden ist, um zur Gewinnung von H<sub>2</sub> nicht in eine unheilige Abhängigkeit (z.B. von umweltschädlicher Abluft oder aus nicht-nachhaltigen Quellen) zu geraten.

---

In unserer Region, in Baden-Württemberg, startet im Oktober das sogenannte «WasserstoffReal-labor»-Projekt, wo Anwendungsfälle mit H<sub>2</sub>-Brennstoffzellen ausgearbeitet und für eine Projektumsetzung vorbereitet werden sollen.

Der Druck, emissionsarme Antriebs-Technologien für Fahrzeuge voranzubringen, ist hoch. Es ist der ideale Zeitpunkt für eine regionale Zusammenarbeit mit Leuchtturm-Charakter.

**Der Regierungsrat wird beauftragt zu prüfen und zu berichten,**

- **ob eine regionale Zusammenarbeit (mindestens mit D und BS) zur wissenschaftlichen Begleitung der Weiterentwicklung der Wasserstoff betriebenen Brennstoffzellen-Technologie möglich ist (weitere Zusammenarbeit z.B. auch mit <https://h2mobilitaet.ch/> o.ä.)**
- **ob sich diese Zusammenarbeit auf die Förderung und die Bemühungen emissionsfreier, erneuerbarer Flugtreibstoffe ausweiten und anwenden lässt.**
- **ob es sinnvoll und möglich ist, im Falle eines anstehenden Flottenersatzes die H<sub>2</sub>-Brennstoffzellen-Technologie neben Batterie betriebenen Fahrzeugen in den Offerten-Prozess einzubeziehen.**
- **welche Infrastruktur-Erweiterungen (Tankstellen) nötig wären, um den kantonalen Kraftfahrzeugpark auf Wasserstoff-Antrieb umzustellen.**
- **ob «grüner» Wasserstoff (z.B. aus überschüssigem Solarstrom) in genügender Menge in der Region produziert respektive bezogen werden kann.**

**Zudem wird der Regierungsrat gebeten, die Vor- und Nachteile von Batterie-Antrieb gegenüber H<sub>2</sub>-Brennstoffzellen-Antrieb darzulegen und aufzuzeigen, welche Erwägungen und Vergleiche dazu bereits gemacht wurden.**

Im Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt wurde ein gleichlautender Vorstoss eingereicht.