

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dennis Thering, Franziska Grunwaldt, Denis Gladiator,  
Carsten Ovens, Michael Westenberger (CDU) und Fraktion**

**Betr.: Bei der Elektromobilität den Turbo zünden – Austragung eines Formel-  
E-Rennens in Hamburg prüfen**

Alternative Antriebsformen sind für die Gestaltung moderner Mobilität in einer Millionenmetropole wie Hamburg von überragender Bedeutung. Diese sind, anders als klassische Verbrennungsmotoren, ideal geeignet, das ungebrochene Bedürfnis der Menschen nach Mobilität einerseits und das Erfordernis der umweltverträglichen Fortbewegung andererseits in Einklang zu bringen.

Trotz dieses Alleinstellungsmerkmals bleibt ausgerechnet die Verbreitung von Autos mit Elektroantrieb (E-Autos) in Hamburg weit hinter den Erwartungen zurück. Laut Angaben des Kraftfahrtbundesamtes wurden 2016 gerade einmal 358 Autos mit einem reinen Elektroantrieb angemeldet. Das entspricht bei den Neuzulassungen für Hamburg einem Marktanteil von gerade einmal 0,26 Prozent (Bundesdurchschnitt: 0,34 Prozent, Berlin: 0,37 Prozent). Selbst unter Berücksichtigung der sogenannten Hybrid-Fahrzeuge, die Elektro- und Verbrennungsmotor in einem Antriebssystem vereinen, liegt Hamburg mit einem Anteil von 1,03 Prozent deutlich unter dem Durchschnitt aller Bundesländer von 1,77 Prozent.<sup>1</sup>

Der zu langsam voranschreitende Ausbau der Landeinfrastruktur ist ein zentraler Faktor, der die Schleichfahrt der Elektromobilität, kurz E-Mobilität, in Hamburg erklärt. Statt wie im Koalitionsvertrag von SPD und GRÜNEN angekündigt, „600 öffentlich zugängliche Ladepunkte bis Mitte 2016 bereitzustellen“, existieren auch über ein halbes Jahr später davon nur knapp die Hälfte (327). Diese Ladestationen werden allerdings dringend benötigt, um das Problem der im Vergleich zu Verbrennungsmotoren noch deutlich niedrigeren Reichweite von E-Fahrzeugen auszugleichen.

Diese und weitere Kinderkrankheiten der E-Mobilität haben zu einem gravierenden Akzeptanzproblem in der Gesellschaft geführt. Nur ein Bruchteil der Halter der aktuell 765.000 in Hamburg gemeldeten Pkws kann sich überhaupt die Anschaffung eines E-Autos vorstellen. Kurzum: Die E-Mobilität leidet unter einem gravierenden Image- und Akzeptanzproblem.

Die Förderung der E-Mobilität muss allerdings mit Augenmaß und ohne Zwang, sie muss mit Angeboten und darf nicht mit der Brechstange erfolgen. Die CDU-geführte Bundesregierung hat dies bereits verstanden und mit der „Kaufprämie für E-Autos“ auf Bundesebene einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung unternommen. Solche Schritte müssen auf Landesebene allerdings durch zusätzliche Maßnahmen unterstützt werden, um ihre volle Wirkung entfalten zu können. Bislang ist vollkommen offen, ob aus der E-Mobilität in Hamburg doch noch eine Erfolgsgeschichte wird.

Die internationale Motorsport-Rennserie „Formel E“ ist das ideale Instrument, um nicht nur die Elektromobilität auf einen Schlag im Bewusstsein der Menschen zu verankern,

---

<sup>1</sup> <http://www.abendblatt.de/hamburg/article209400647/Warum-Elektroautos-in-Hamburg-so-selten-sind.html>.

sondern zugleich deren Vorteile gegenüber Verbrennungsmotoren für jedermann erlebbar zu machen. Die Rennserie wurde 2014 auf Initiative des früheren Formel 1 Teamleiters von Ferrari, Jean Todt, gestartet. Die dort eingesetzten Rennwagen stoßen keinerlei Luftschadstoffe aus und erzeugen eine Lärmbelastung von gerade einmal 80 Dezibel. Bei den Boliden der Formel 1 sind es 120 – 130 Dezibel. Durch die Einbettung in das Format eines Formel-Autorennens entsteht so eine einzigartige Symbiose, um einerseits für das „Produkt“ E-Mobilität und andererseits für die Ausrichterstadt selbst zu werben. Eine Übertragung in 190 Länder garantiert globale Aufmerksamkeit und eine maximale Werbewirkung.

Nicht von ungefähr reißen sich Städte von Brüssel und Paris über Montreal und New York bis Buenos Aires und Hongkong um die Austragung eines Formel-E-Rennens. In Deutschland wird Berlin in diesem Jahr zum dritten Mal einen Formel-E-Grand-Prix ausrichten. Aufgrund der erheblichen Turbulenzen der vergangenen Wochen – die Grüne Berliner Verkehrssenatorin hatte die erteilte Startgenehmigung trotz des bereits angelaufenen Ticketverkaufs zwischenzeitlich widerrufen – ist allerdings offen wie nie zuvor, in welcher Stadt die Deutschland-Rennen der Formel-E-Serie in den kommenden Jahren stattfinden werden. Hier gibt es keinen Automatismus. Hinzukommt, dass nach jetzigem Stand das für Anfang Juli geplante Rennen in Brüssel nicht stattfinden wird. Kurzum: Im Rennkalender der Formel-E haben sich mit Blick auf die Zeit ab dem Jahr 2018 gleich mehrere „Fenster der Möglichkeiten“ geöffnet.

Diesen Handlungsspielraum muss Hamburg nutzen. Der Senat muss im Schulter-schluss mit den Bezirken die Möglichkeiten der Ausrichtung eines Formel-E-Rennens in den kommenden Jahren ernsthaft prüfen. Die Prüfung muss eine Reihe wichtiger Kriterien umfassen, die es zu berücksichtigen gilt.

Die Belastungen für Anwohner und den Warenwirtschaftsverkehr sind sowohl vor, während und nach dem eigentlichen Rennen so weit wie möglich zu minimieren. Einige besonders innenstadtnahe, der auf Basis eines CDU-Antrages (Drs. 18/1716) in der 18. Wahlperiode im Rahmen der Diskussion über die Bewerbung um die Austragung eines Rennens der Deutschen-Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) geprüften, Streckenverläufe (siehe Drs. 18/3626) kommen daher wohlmöglich nicht infrage. Einige hingegen schon. Weil sich in den elf Jahren seit damals zudem das Stadtbild in vielfältiger Hinsicht gewandelt hat, gilt es auch, Streckenverläufe zu prüfen, die damals gar nicht auf der Agenda standen.

### **Die Bürgerschaft möge beschließen:**

#### **Der Senat wird aufgefordert,**

1. die Möglichkeiten der Durchführung eines Formel-E-Rennens in Hamburg in den kommenden Jahren zu prüfen und hierbei in enger Abstimmung mit den Bezirken nach geeigneten Strecken zu suchen.
2. bei der Prüfung von Möglichkeiten zur Durchführung eines Formel-E-Rennens folgende Kriterien zu berücksichtigen:
  - a) Sowohl das Rennen selbst als auch der mehrtägige Trainingsbetrieb, der Auf- und Abbau der Anlagen der Rennmannschaften, der Auf- und Abbau der Publikumsanlagen und der Besucherverkehr sind als Einflussfaktoren zu betrachten.
  - b) Die Zahl der von rennbedingtem Lärm betroffenen Anwohner ist möglichst klein zu halten.
  - c) Belastungen und Behinderungen des Waren- und Wirtschaftsverkehrs sind möglichst gering zu halten.
  - d) Ein vorgelagertes, stadtweites Vermarktungs- und Werbekonzept ist gemeinsam mit dem Veranstalter, Vertretern der Automobilwirtschaft, Vertretern von Verkehrsverbänden und Vertretern von Verkehrsbetrieben zu erarbeiten. Hauptzielsetzung sollen Bekanntmachung und Imageaufwertung alternativer Antriebsformen im motorisierten Individual-, öffentlichen Personennah- und Warenwirtschaftsverkehr sein.

3. der Bürgerschaft bis zum 30. Juni 2017 über das Prüfergebnis zu berichten.