

Antrag

Initiator*innen: AGS Sachsen

Titel: **Zukunft des Wirtschaftsstandortes Sachsen -
Neue Mobilität und Umweltschutz miteinander
verbinden**

Votum der Antragskommission

Konsens

Antragstext

1 Der Landesparteitag der SPD-Sachsen möge beschließen und an die SPD-
2 Bundestagsfraktion und die SPD-Landtagsfraktionen weiterleiten:

3 **Um den Umbruch der Mobilitätswende erfolgreich zu gestalten, sind die folgenden**
4 **Dinge notwendig:**

5 1. Die Erstellung von **Masterplänen zur Elektromobilität** in den Staatskanzleien
6 der einzelnen Bundesländer, die eng mit der Nationale Leitstelle
7 Ladeinfrastruktur zusammenarbeiten, die im Dezember 2019 ins Leben gerufen
8 wurde.

9 2. Bei der Erarbeitung der Masterplänen zur Elektromobilität sind
10 insbesondere die **Kommunen, Energieanbieter und regionale und**
11 **Branchenverbände einzubeziehen**, um eine schnelle und praxisorientierte
12 Umsetzung von Maßnahmen und die Bereitstellung ausreichender Mengen an
13 regenerativen Energie zu gewährleisten.

- 14 3. Die Ergebnisse und Erfahrungen auf Ebene der einzelnen Bundesländer sind –
15 vergleichbar mit dem Ansatz des im Aufbau befindlichen Zentrums für
16 digitale Arbeit des BMAS - untereinander **auszutauschen**. Ziel ist die
17 Erstellung – und in einer späteren Phase die Umsetzung – von konkreten
18 Maßnahmen, um den Strukturwandel aktiv und sozialverträglich zu gestalten.
- 19 4. Bei allen Initiativen in Richtung der Weiterentwicklung elektromobiler
20 Pkws muss eine **Technologieoffenheit** gewährleistet sein, so dass die
21 unterschiedlichen Antriebssysteme auch dort eingesetzt werden können, wo
22 sie am sinnvollsten sind und möglichst effektiv zur CO₂ und NO_x-Reduktion
23 beitragen. So sind im **LKW-Bereich** aufgrund der Laufleistungen und des
24 Batteriegewichtes andere CO₂-neutrale Lösungen vermutlich
25 wettbewerbsfähiger und praxisnäher. Besonders in Sachsen können durch die
26 Förderung von Reallaboren, einer Wasserstoffstrategie und dem
27 Kompetenzzentrum für Brennstoffzellen (HZwo), neben batteriegetriebenen
28 Automobilen besonders Technologie, die CO₂-neutrale
29 Wasserstoffverbrennung, Wasserstoff-Brennstoffzellen und/ synthetische
30 Kraftstoffe vorangetrieben werden.
- 31 5. Für eine effektive Umkehr in Richtung einer batteriegetriebenen
32 Automobilflotte brauchen wir dringend **mehr Ladestationen** in den Betrieben,
33 bei den Menschen zu Hause mit einfachen Regeln für die Installation
34 privater Wallboxen und – wo es Sinn macht – im öffentlichen Raum. Alle
35 Beteiligten sollten sich im Klaren darüber sein: Der Zugang zur einer
36 ausreichenden Energie- und Ladeinfrastruktur wird über den Erfolg –
37 zumindest der batteriebetriebenen - Elektromobilität entscheiden! Dabei
38 gilt es, so verbraucherfreundlich wie möglich zu denken. Je einfacher das
39 Laden, desto höher die Akzeptanz der klimafreundlichen Technologie. Deshalb
40 braucht es konzertierte Aktionen, um Erfahrungen und best-practice-
41 Beispiele auszutauschen, zu entscheiden, wo die Ladeinfrastruktur und wie
42 die dafür notwendige Energieinfrastruktur (Leitungsnetzte, regenerative
43 Energie etc.) aktiv aufgebaut wird, wie man konkret Eigeninitiativen beim
44 Aufbau von Ladepunkten unterstützen kann und wie der rechtlich,
45 administrative Rahmen schnellere Handlungsfähigkeit ermöglicht. Autos
46 stehen heute vor allen Dingen über Nacht zu Hause und am Tag am
47 Arbeitsplatz. Daher sind dies auch die Orte, die sich für komfortables
48 Laden anbieten. Stärker als bisher sind deshalb Unternehmen zu
49 unterstützen, die ihren Mitarbeitern Ladepunkte anbieten wollen. Die
50 Erfahrung zeigt, dass ein solches Angebot Pendler in die Situation
51 versetzt, fast vollständig ohne externes Tanken auszukommen. Ohne
52 Förderung wird es zig tausende neue Ladesäulen in den Unternehmen
53 allerdings nicht geben, denn es gehört schlicht und einfach nicht zur

54 Aufgabe von Unternehmen ihren Mitarbeitern „Sprit“ fürs Auto zur Verfügung
55 zu stellen. Dies gelte umso mehr, wenn neben dem Aufbau der Ladesäulen
56 auch noch die Stromleitungen und damit das Netz erweitert werden müssten.

- 57 6. Neben der Energieinfrastruktur sind die Weiterentwicklung der
58 **Batterietechnologie** in Richtung einer größeren Reichweite, schnellere
59 Ladezeiten etc. sowie die Weiterentwicklung der **Wasserstofftechnologie**
60 weitere Schlüsseltechnologien, die für die Elektrifizierung der
61 Verkehrssysteme unentbehrlich sind. Auch für die **Speicherung erneuerbaren**
62 **Stroms** im Rahmen der Energiewende spielen Batterien zukünftig eine
63 wichtige Rolle als stationäre und mobile Speicher. Insofern sollten wir
64 eher von der Bereitstellung einer **Energieinfrastruktur und weniger von**
65 **einer Ladeinfrastruktur** sprechen.

Begründung

66 Die in Paris beschlossenen Klimaziele sind Leitbild des aktuellen
67 Klimaschutzgesetzes, das unter Federführung von Bundesumweltministerin Svenja
68 Schulze erarbeitet worden und von der Bundesregierung getragen wird.

69 Auch wenn Deutschland sich in den letzten Jahren deutlich dem Ziel einer 40%igen
70 Reduktion der CO₂-Emissionen (Bezug: 1990) genähert hat ([\[11\]](#)), sind
71 insbesondere im Bereich der Mobilität noch enorme Potenziale durch den Einsatz
72 der batterie- und wasserstoffgetriebenen Elektromobilität und der Verwendung
73 klimaneutraler synthetischer Kraftstoffe zu heben.

74 Ohne den Einsatz der Elektromobilität wird es kein Erreichen der Klimaziele
75 geben! Umso wichtiger ist es, dass wir diese Innovation zu einem Erfolg führen –
76 was nur zusammen mit der gerade in Sachsen so starken und innovativen
77 Automobilbranche geht. Gleichzeitig hängt der Erfolg einer solchen
78 Mobilitätswende auch von der erfolgreichen Einbindung neuer Player – wie etwa
79 den Energieversorgern – und der Politik ab, die insbesondere bei der Schaffung
80 von Voraussetzungen für den raschen Ausbau der Lade- und Energieinfrastruktur
81 eine zentrale Rolle besitzt.

82 Gerade für uns in Sachsen und in Ostdeutschland ist der Erfolg des Umbaus der
83 Mobilität von großer Bedeutung. Nicht nur vor dem Hintergrund der angestrebten
84 CO-Reduktionsziele, sondern auch, weil gerade in unserer Region nach den
85 industriellen Umbrüchen im Nachgang zur friedlichen Revolution, der
86 Wiedervereinigung und dem aktuellen Braunkohleausstieg eine sehr große

87 Sensibilität bei den Menschen gegenüber einem wiederholten Umbau der
88 Gesellschaft besteht. 1990 hat sich, aufbauend auf einer langen
89 Industrietradition und Innovationskultur in Mitteldeutschland, eine Automobil-
90 und Automobilzulieferindustrie in ganz Ostdeutschland entwickelt, die heute zu
91 einer der zentralen Schlüsselindustrien in unserer Heimatregion gehört.

92 Die Menschen haben schlicht Angst, das Erreichte – erneut – zu verlieren. Eine
93 Befürchtung, die durch die enormen Belastungen der Corona-Pandemie, die in Gänze
94 unser Land fast 1 Jahr im Griff halten wird, weiter genährt wird. Dem
95 Entgegenzutreten und konkret Handlungsoptionen aufzuzeigen ist originär
96 sozialdemokratische Politik!

97 Das solche Befürchtungen nicht aus der Luft gegriffen sind, zeigen Studien auch
98 der IGM, die nachweisen, dass in Folge dieser Entwicklungen die Beschäftigung im
99 bisherigen konventionellen Verbrennerantrieb, mitsamt der zugeordneten
100 Komponenten, abnehmen wird.

101 Der Strukturwandel muss deshalb aktiv und langfristig von der Politik gestaltet
102 und begleitet werden, um auch in der Zukunft eine innovationsfähige und vor
103 allen Dingen wettbewerbsfähige Automobilindustrie in Ostdeutschland zu haben.

104 Die aktuelle Debatte um Restrukturierungen in den Braunkohlerevieren
105 Ostdeutschlands zeigt, dass aktive Industriepolitik wirkungsvoll sein kann und
106 von den Menschen auch erwartet wird. Dabei darf man nicht „klein denken“,
107 sondern wir müssen uns vor Augen halten, dass in 20 Jahren die letzten Fahrzeuge
108 mit reinen Verbrennungsmotoren in den Verkauf kommen und die Zahl der
109 betriebenen Elektroautos in Ostdeutschland unvergleichlich höher liegen
110 werden, als dies heute der Fall ist.

111 Auch die Weiterentwicklung des autonomen Fahrens kann aus unserer Sicht einen
112 Beitrag für eine Verbindung von Umweltschutz und neuer Mobilität leisten.

113 [\[1\] Die Energiewende im Stromsektor - Stand der Dinge 2019 \(https://www.agora-energieende.de/presse/neuigkeiten-archiv/co2-preis-drueckt-treibhausgasemissionen-und-kohleverstromung-2019-auf-rekordtiefs/](https://www.agora-energieende.de/presse/neuigkeiten-archiv/co2-preis-drueckt-treibhausgasemissionen-und-kohleverstromung-2019-auf-rekordtiefs/)