M20

Antrag

Initiator*innen: AGS Sachsen

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

Votum der Antragskommission

Konsens

Antragstext

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

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

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

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

3. Die Ergebnisse und Erfahrungen auf Ebene der einzelnen Bundesländer sind – vergleichbar mit dem Ansatz des im Aufbau befindlichen Zentrums für digitale Arbeit des BMAS - untereinander **auszutauschen**. Ziel ist die Erstellung – und in einer späteren Phase die Umsetzung – von konkreten Maßnahmen, um den Strukturwandel aktiv und sozialverträglich zu gestalten.

4. Bei allen Initiativen in Richtung der Weiterentwicklung elektromobiler Pkws muss eine **Technologieoffenheit** gewährleistet sein, so dass die unterschiedlichen Antriebssysteme auch dort eingesetzt werden können, wo sie am sinnvollsten sind und möglichst effektiv zur CO_2 und NO_x-Reduktion beitragen. So sind im **LKW-Bereich** aufgrund der Laufleistungen und des Batteriegewichtes andere CO2-neutrale Lösungen vermutlich wettbewerbsfähiger und praxisnäher. Besonders in Sachsen können durch die Förderung von Reallaboren, einer Wasserstoffstrategie und dem Kompetenzzentrum für Brennstoffzellen (HZwo), neben batteriegetriebenen Automobilien besonders Technologie, die CO2-neutrale Wasserstoffverbrennung, Wasserstoff-Brennstoffzellen und/ synthetische Kraftstoffe vorangetrieben werden.

5. Für eine effektive Umkehr in Richtung einer batteriegetriebenen Automobilflotte brauchen wir dringend **mehr Ladestationen** in den Betrieben, bei den Menschen zu Hause mit einfachen Regeln für die Installation privater Wallboxen und – wo es Sinn macht – im öffentlichen Raum. Alle Beteiligten sollten sich im Klaren darüber sein: Der Zugang zur einer ausreichenden Energie- und Ladeinfrastruktur wird über den Erfolg – zumindest der batteriebetriebenen - Elektromobilität entscheiden! Dabei gilt es, so verbraucherfreundlich wie möglich zu denken. Je einfacher das Laden, desto höher die Akzeptanz der klimafreundlichen Technologie Deshalb braucht es konzertierte Aktionen, um Erfahrungen und best-practice-Beispiele auszutauschen, zu entscheiden, wo die Ladeinfrastruktur und wie die dafür notwendige Energieinfrastruktur (Leitungsnetzte, regenerative Energie etc.) aktiv aufgebaut wird, wie man konkret Eigeninitiativen beim Aufbau von Ladepunkten unterstützen kann und wie der rechtlich, administrative Rahmen schnellere Handlungsfähigkeit ermöglicht. Autos stehen heute vor allen Dingen über Nacht zu Hause und am Tag am Arbeitsplatz. Daher sind dies auch die Orte, die sich für komfortables Laden anbieten. Stärker als bisher sind deshlab Unternehmen zu unterstützen, die ihren Mitarbeitern Ladepunkte anbieten wollen. Die Erfahrung zeigt, dass ein solches Angebot Pendler in die Situation versetzt, fast vollständig ohne externes Tanken auszukommen. Ohne Förderung wird es zig tausende neue Ladesäulen in den Unternehmen allerdings nicht geben, denn es gehört schlicht und einfach nicht zur

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

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

Begründung

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

Auch wenn Deutschland sich in den letzten Jahren deutlich dem Ziel einer 40%igen Reduktion der CO_2-Emsissionen (Bezug: 1990) genähert hat ([1]), sind insbesondere im Bereich der Mobilität noch enorme Potenziale durch den Einsatz der batterie- und wasserstoffgetriebenen Elektromobilität und der Verwendung klimaneutraler synthetischer Kraftstoffe zu heben.

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

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

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

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

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

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

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

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

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