B2-138-1 Kapitel 2: In die Zukunft wirtschaften - Zeilen 138-144: Ladesäulen

Gremium:	AK Mobilität
Beschlussdatum:	08.04.2021
Tagesordnungspunkt:	TOP 5. nicht-priorisierte Anträge

Antragstext

Die KMV möge beschließen, dass von Kapitel 2, Zeile 138-144 der Abschnitt

"Jetzt braucht es Entschlossenheit und Zusammenarbeit, damit unsere Autobauer in Zukunft wieder die Nase vorn haben. Klar ist: Der fossile Verbrennungsmotor hat keine Zukunft. Wir wollen ab 2030 nur noch emissionsfreie Autos neu zulassen. Wir unterstützen bei Forschung und Innovation und sichern einen schnellen Aufbau der Ladesäuleninfrastruktur und eine weitere Förderung des Markthochlaufs von emissionsfreien Fahrzeugen zu."

ersetzt werden soll durch

"Jetzt braucht es Entschlossenheit und Zusammenarbeit, damit unsere Autobauer durch exzellente Forschung und Innovation in Zukunft wieder die Nase vorn haben. Klar ist: Der fossile Verbrennungsmotor hat keine Zukunft. Wir wollen ab 2025 keine fossilen Verbrenner mehr neu zulassen. Wir ermöglichen einen schnellen Aufbau der Ladesäuleninfrastruktur und begrüßen den Markthochlauf von emissionsfreien Fahrzeugen. Unverhältnismäßige einseitige finanzielle Förderung des (E-)Autoverkehrs à la "Investitionen vergesellschaften, Gewinne privatisieren" lehnen wir entschieden ab."

Begründung

Es gibt keine emissionsfreien Autos. Daher ist die Formulierung diese nicht neu zuzulassen unzutreffend. Gemeint sind hier offensichtlich Elektroautos ohne lokale CO2-Emissionen. Diese sorgen dennoch weiterhin für Lärm- und Feinstaubemissionen, die wir ebenfalls vermeiden wollen. Die Reduzierung auf das Ende des Verbrenners ist daher angemessen. Der Zusatz „fossil“ erlaubt Technologieoffenheit, falls technologische Sprunginnovation bspw. eine sinnvolle Nutzung von synthetischen Kraftstoffen in naher Zukunft ermöglicht. Falls es irgendwann einmal emissionsfreie Autos geben sollte, begrüßen wir natürlich auch deren Markthochlauf.

Das primäre Interesse am Ausbau der Ladeinfrastruktur haben die Hersteller von E-Autos und andere Mobilitätsdienstleister selbst und sie sollten daher auch primär die Investitionen für die Einführung übernehmen, da sie die Gewinne aus dem Verkauf der Autos bzw. der Dienstleistung erhalten. Das alte Märchen, Autofahrer*innen dienten dem Gemeinwohl dadurch, dass sie Steuern zahlen und Wirtschaftswachstum generieren, hat sich viele Male als falsch herausgestellt und entspricht auch nicht unserem Verständnis von Wohlstand. Der gesellschaftliche Schaden und die Folgekosten des Autoverkehrs, z.B. im Gesundheitssystem oder in Zukunft zunehmend durch Klimafolgekosten, generell überwiegen auch die Vorteile von Elektroautos. Gewinne werden nur in der Bilanzierung von VW und Co. erreicht, nicht im Gemeinwohl. Daher tut der Staat gut daran sich nicht an dieser Investition zu beteiligen. Sie bringt keine „Gemeinwohl-Rendite“. Subventionen der Automobilindustrie (unabhängig von der Antriebstechnik) dient nur dem Partikularinteresse der Automobilindustrie und der (künftig noch weniger) Autofahrer*innen anstelle dem Gemeinwohl.

Die Automobilindustrie sollte den Aufbau der Ladeinfrastruktur selbst und zu 100% finanzieren. VW & Co. stehen ohnehin im internationalen Wettbewerb und haben ein hohes Eigeninteresse daran die

Infrastruktur auszubauen und wettbewerbsfähig zu bleiben. Die hohen Gewinne (und ausgezahlten Dividenden), die die erhaltenen Corona-Hilfen sogar übertroffen haben, zeigen, dass mehr Eigeninvestitionen mehr als zumutbar sind.

Elektroautos werden von besser- und bestverdienenden gekauft und gefahren. Die Förderung erreicht also nicht diejenigen, die von staatlicher Hilfe am meisten profitieren würden: Menschen in prekären Arbeits- oder Lebensverhältnissen. Statt der Handwerkerin oder dem Krankenpfleger, der auf das Auto angewiesen ist, profitieren die Unternehmensberaterin oder der Banker, für deren Kaufentscheidung die staatliche Förderung nur eine untergeordnete Rolle spielt. Es gibt keinen Trickle-Down-Effekt. Den Kauf eines einzelnen Autos mit 10.000€ Prämie zu unterstützen ist absurd und steht in keinem Vergleich mit anderen umweltfreundliche(re)n Mobilitätsformen. Hiervon könnten 27 Jahre lang ein 365€-Jahresticket für den ÖPNV bezahlt werden. Elektroautos lösen nur ein einziges Problem - das der lokalen CO2-Emissionen - und schaffen gleichzeitig neue Probleme und Ungerechtigkeiten, global und lokal.

Angemessen sind selbstverständlich nicht-finanzielle Unterstützungen im Rahmen von effizienteren Prozessen von Amtsseite oder in der Planung oder Umsetzung von Modellprojekten. Ebenfalls wünschenswert wären Beteiligungen bei Sanierungen oder dem Umbau von Bahnhofsgebäuden und -plätzen, bei denen Ladeinfrastruktur auf Kosten der Autohersteller unkompliziert und kosteneffizient direkt mit verbaut werden kann. Diese Art öffentlich-privater Partnerschaft wird durch die Formulierung im ÄA nicht beschränkt. Allerdings suggiert der Ausdruck „Wir unterstützen“ bzw. „Wir sichern … zu“ der Bund sei hier selbst Treiber, was nicht der Fall ist.

Wir sehen keinen sachlichen Grund beim Zieljahr 2030 zu bleiben, da die BAG MoVe selbst 2025 vorschlägt. Hier geht es ohnehin nur um Neuzulassungen. Verbrenner werden dadurch deutlich länger als 2025 auf unseren Straßen gefahren werden.