

U1

Titel Voll geladen! – Mobilität von morgen

AntragstellerInnen Thüringen

Zur Weiterleitung an

Voll geladen! – Mobilität von morgen

1 Die Jusos erkennen den unbedingten Bedarf nach einer Wende im gesellschaftlichen und globalen Mobilitäts-
2 verhalten der Menschen. Wir setzen uns dafür ein, unsere Lebensqualität zu verbessern und die eine gesunde
3 Umwelt zu erhalten. Dafür werden wir die Elektromobilität und andere alternative Antriebe und Brennstof-
4 fe bei allen Verkehrsträgern gezielt vorantreiben. Als Verband, der sich dem nachhaltigen Denken verpflichtet
5 hat, müssen wir die Mobilität als essentielles Segment des menschlichen Zusammenlebens zukunfts- bzw. um-
6 weltorientiert und unseren Ansprüchen gerecht werdend weiterentwickeln. Das gesamte Mobilitätsverhalten
7 des Menschen und die Denkweisen sind dabei zu überdenken und globalen Nachhaltigkeitszielen sowie ei-
8 ner sozialen Ausgewogenheit entsprechend auszurichten. Nicht erst im 21. Jahrhundert offenbaren sich dem
9 Menschen, die von ihm verursachten Umweltbelastungen und -verschmutzungen. Teils irreparable Auswirkun-
10 gen und Schäden beeinflussen Menschen, Tiere, Vegetation und letztlich das gesamte Natur- und Ökosystem
11 weltweit. Von Jahr zu Jahr und von Jahr zu Jahr wird der Kampf gegen die Klimaerwärmung drängender. Der
12 Verkehrs- und Mobilitätssektor zählt zu den größten Verursachern von Umweltverschmutzung überhaupt: In
13 Europa werden allein hier fast ein Viertel aller Emissionen generiert. Im Gegensatz zu nahezu allen anderen
14 Sektoren konnte der umweltschädliche Ausstoß seit 1990 nicht reduziert werden und stieg zuletzt wieder an.
15 Wenn die EU ihre eigenen Klimaziele bis 2050 erreichen will, muss es schnellstmöglich zu einem Umdenken
16 in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft kommen, sodass diesem Problem entschieden entgegengewirkt wer-
17 den kann. Die Elektromobilität bietet hierfür die vielversprechende Lösungsmöglichkeiten, daher müssen die
18 notwendigen Rahmenbedingungen gesetzt werden – politisch, regulatorisch, technisch und wirtschaftlich. Die
19 Umsetzung muss gesamtgesellschaftlicher Natur erfolgen und sowohl Straße, Schiene, Luft und Wasser betref-
20 fen. Gleichzeitig darf der soziale Aspekt beim Thema Mobilität nicht außer Acht gelassen werden. So müssen
21 die Ziele und Maßnahmen sozialverträglich angegangen und umgesetzt werden. Uns ist klar, dass Teilhabe
22 an Mobilität für jedeN möglich sein muss. Daher sind Schnellschüsse, die gravierende Änderungen von heute
23 auf morgen herbeiführen wollen nicht in unserem Sinn. Mobilität darf nicht vom Geldbeutel abhängen, Pri-
24 vilegierte dürfen nicht in der Position sein, durch ihre Stellung in moralische Überlegenheit zu gelangen. Wir
25 sehen deshalb gerade in alternativen Verkehrskonzepten Chancen die Mobilität sozialer, effizienter und um-
26 weltfreundlicher zu gestalten – aber nur wenn alle Aspekte aufeinander abgestimmt zusammenwirken.

27 **1. Elektromobilität als Komponente der Energiewende**

28 Zunächst ist festzustellen, dass noch viel getan werden muss. Sowohl bei der Entwicklung der Elektromobi-
29 lität als auch bei der Energiewende mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien. Elektromobilität ohne En-
30 ergiewende ist jedoch nur unzureichend, da sie essentiell für die Erfüllung der Nachhaltigkeitsstandards ist.
31 Dennoch ist klar, dass elektrische Antriebe leise sind und sie stoßen lokal keine Schadstoffe aus. Allerdings
32 darf ihr „Treibstoff“, der Strom, nicht außer Acht gelassen werden. Der bisher übliche Strommix enthält noch
33 immer großen Zulauf aus Braunkohle und Steinkohle sowie Erdgas und Kernenergie, wenngleich der Anteil an
34 erneuerbarer Stromerzeugung steigt. Solange jedoch der Anteil an fossilen Energieträgern solche Ausmaße
35 beibehält, würde die Elektrifizierung der herkömmlichen Mobilität keine signifikante Verringerung der generel-
36 len Schadstoffbelastung nach sich ziehen. Ein Ausbau der Elektromobilität der nicht durch massive zusätzliche
37 und zweckgebundene Investitionen in die erneuerbare Stromerzeugung für den Transportsektor verbunden
38 ist, wird laut einer Studie des Ökoninstituts sogar zum Anstieg der Kohleverstromung führen. Es wäre vorrangig
39 lokal eine Verringerung der Schadstoffbelastung in stark befahrenen Gegenden zu spüren. Daher muss es ganz
40 klar das übergeordnete Ziel sein, die Energiewende vollumfänglich durchzuführen und die Energieproduktion

41 zu dekarbonisieren. Letztlich sollten 100 Prozent des Stroms aus erneuerbaren Energien generiert werden.
42 Um das zu ermöglichen, müssen infrastrukturelle Großmaßnahmen geleistet und technische Probleme ge-
43 löst werden – beides funktioniert nur, wenn jetzt investiert wird. Je länger wir warten, desto teurer werden
44 die Folgen für die künftigen Generationen. Besonders die Speicherung von Strom bringt Schwierigkeiten mit
45 sich, auch hier könnte Elektromobilität und die Nutzung von Power2Fueltechnologien Abhilfe leisten. Mit den
46 Akkumulatoren kann sie die schwankende Zufuhr von Strom in ihren Spitzen abfangen werden, so dass sie
47 als mobile Energiespeicher dienen können. Ausgediente alte Batterien könnten zudem als Secondhand-Akkus
48 zu neuem Leben kommen. Letztlich ist aber nicht nur die Umwandlung der Energiequellen auf nachhaltige
49 Standards wichtig, gleichzeitig müssen Möglichkeiten der Stromeinsparung in den Vordergrund gerückt wer-
50 den. Nur das Zusammenspiel von erneuerbaren Energien, Energieeffizienz und nicht-fossilen ‚Kraftstoffen‘ ist
51 im Endeffekt ökologisch, nachhaltig und zukunftssträchtig. Zudem muss dafür gesorgt werden, dass die Wert-
52 schöpfungskette zur Herstellung der Akkus nachhaltig ausgestaltet ist.

53 **2. ÖPNV statt MIV – in Stadt und Land**

54 Während es in vielen Städten einen vergleichsweise gut ausgebauten ÖPNV gibt, wird er in anderen Kom-
55 munen finanziell ausgetrocknet und zurückgefahren, mancherorts – gerade auf dem Land – stellt sich die
56 Problematik noch schwieriger dar. Die Elektromobilität und andere alternative Antriebsformen kann hier An-
57 knüpfungspunkte zu bereits bestehenden Verkehrsangeboten nutzen und darüber hinaus weiterentwickelt
58 werden.

59 **Ausgangslage**

60 Der öffentliche Nahverkehr steht immer in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr, kann jedoch im
61 direkten Vergleich schon jetzt deutliche Vorteile für sich verbuchen: Bei allen Antriebsarten ist der öffentliche
62 Verkehr energieeffizienter und umweltschonender, das gilt für den Bus gegenüber dem PKW sowie für den E-
63 Bus gegenüber dem E-PKW. Gleiches gilt auch für Anrufsammeltaxen und Rufbusse, die gerade im ländlichen
64 Raum eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen. Die Belastung durch Straßenlärm, die
65 Unfallgefährdung, der große Flächenverbrauch und die fehlenden Kapazitätsmöglichkeiten des motorisierten
66 Individualverkehrs sind nur einige Argumente für den öffentlichen Verkehr. Elektromobilität existiert im Nah-
67 verkehr bereits seit über einem Jahrhundert in Form von Straßenbahnen, S-Bahnen und U-Bahnen, später
68 kamen noch Oberleitungsbusse hinzu – sodass heute bis zu zwei Drittel der ÖPNV-Leistungen (Personen je
69 Kilometer) in Deutschland elektrisch betrieben werden. In den letzten Jahren wurden zudem ÖPNV-Systeme
70 auf Kraftstoffe aus durch in Power2Fuel-Anlagen aus überschüssiger Elektrizität erzeugten Kraftstoffen und
71 lokal erzeugte Biokraftstoffe, etwas aus der städtischen Biomüllsammlung, umgestellt.

72 **Ziel des Nahverkehrs**

73 Das vorrangige Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsstadtplanung muss ein Nahverkehrskonzept sein, dass res-
74 sourcenschonend, umweltfreundlich, fortschrittlich und allumfassend ist. FußgängerInnen- und RadfahrerIn-
75 nenzonen müssen mit dem öffentlichen Verkehr und Bike + Ride bzw. Park + Ride zu einem vernetzten System
76 mit nahtlosen Übergängen verbunden werden. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs muss gesenkt
77 werden, dafür muss u.a. der elektrifizierte ÖPNV mit Straßen-, S- und U-Bahn sowie Elektrobussen ergänzt
78 durch Anrufsammeltaxen, Rufbusse, sowie weitere Modellkonzepte zur Neugestaltung des ÖPNVs Mobilitäts-
79 denken und Handeln erhalten, so müssen die Möglichkeiten von Leihfahrrädern und Leihelektroautos erörtert
80 und ausgeschöpft werden. Auch die ländlichen Strukturen können und sollen vom Umstieg auf die Elektromob-
81 ilität profitieren. Ziel muss hier eine effizientere Abdeckung und bessere Mobilitätsvoraussetzung für die
82 dünnere Besiedlung und die disperse Nachfragestruktur außerhalb der Städte sein. In diesem Zusammen-
83 hang wird die soziale Komponente unabdingbar, denn die Menschen müssen sich den ÖPNV auch leisten
84 können. Die Möglichkeit weitestgehend kostengünstig im Nahverkehr unterwegs zu sein, gilt dahingehend
85 als Argument für die Nutzung und als Hauptumsetzungskriterium gleichermaßen. So sind Sozialtickets bzw.
86 SchülerInnen-, Azubi- und Studierendentickets nur einige exemplarische Ausgestaltungsideen. Langfristig ver-
87 folgen wir dabei das Ziel eines fahrscheinlosen ÖPNV – denn schon jetzt hängt es vom Einkommen der Men-
88 schen ab, auf welches Mobilitätsangebot sie zugreifen. Je niedriger das Einkommen, desto eher ist man auf
89 öffentliche Lösungen angewiesen – daher sind Investitionen in einen nachhaltigen ÖPNV immer als Umvertei-
90 lungaspekt zu begreifen.

91 **Umsetzung**

92 Die Erweiterung der Bahnnetze und des Busverkehrs, idealerweise mit Elektrobussen oder Bussen die emis-
93 sionsfreie Kraftstoffe nutzen, hat im innerstädtischen Nahverkehr Priorität. Hier kann die nötige Kapazität
94 erreicht werden, um genügend Menschen zu transportieren. Dabei ist eine Ausfinanzierung des ÖPNV mit zu-
95 sätzlichen Mitteln unabdingbar. Auch die Möglichkeit von extra Fahrspuren für Busse sollte bedarfsgerecht
96 in Betracht gezogen werden. Um die mit herkömmlichen Kraftstoffen betriebenen PKWs mit Verbrennungs-
97 motoren aus den Stadtzentren bzw. zentrumsnahen Stadtteilen fern zu halten, sollten Umweltqualitätszonen
98 eingerichtet werden, die von diesen Autos nicht befahren werden dürfen. Das Ziel einer sozialen und ökologi-
99 schen Stadt kann dagegen nicht mit Übervorteilung und zu großen Anreizen für Elektroautos erreicht werden:
100 Weder die Subventionierung von Elektro-PKWs noch die Befreiung von der Kfz-Steuer oder spezielle Parkplätze
101 sind daher in diesem Zusammenhang langfristig sinnvoll. 96Da der Zugang zum ÖPNV und allen Verkehrsan-
102 bindungen noch ausbaufähig ist und um mehr Menschen daran zu beteiligen, müssen zusätzlich gemeinsame
103 Informationsplattformen entstehen. Erst wenn der ÖPNV für alle attraktiv gestaltet und intelligent verknüpft
104 ist, verliert das eigene Auto an Attraktivität. Schnelle Verbindungen, bezahlbare Preise und ein guter Service
105 müssen dabei im Vordergrund stehen. Die Mobilität im ländlichen Raum sorgt für schwierigere Umsetzungs-
106 möglichkeiten. Das Zusammenspiel von öffentlichem Verkehr und neuen Antriebsformen ist trotzdem mög-
107 lich. Die Anbindungen mit S-Bahnen und Bussen mit Elektromotoren oder emissionsfreien Kraftstoffen muss
108 ausgebaut werden. Durch die Nutzung von Biokraftstoffen oder Kraftstoffen aus Power2 Fuelanlagen wird der
109 Reichweiteproblematik von Elektrobussen im ländlichen Raum begegnet. Bike + Ride und Park + Ride sollten
110 systematisch in die Verkehrsplanung einbezogen werden.

111 **Unsere Forderungen:**

112 • Wir fordern die komplette Umstrukturierung des Nahverkehrs. Wir müssen wegkommen vom motorisierten
113 Individualverkehr, der unsere Städte verstopft und die Umwelt belastet. Stattdessen muss der ÖPNV allum-
114 fassend ausgestaltet werden und weitestgehend elektrifiziert werden. Bis dahin sollen Umweltqualitätszonen
115 eingerichtet werden.

116 • Es braucht ein allgemeines Umdenken, das Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ sollte unsere Handlungsmaxime
117 sein.

118 • Der moderne ÖPNV muss E-Mobilität und die Nutzung alternativer Technologien auf Straße und Schiene ein-
119 binden: E-Busse, Oberleitungsbusse, ÖPNV-Systeme, die emissionsfreie Treibstoffe, etwa Biogas oder solche
120 aus Power2Fuelanlagen verwenden, Straßenbahnen und S-Bahnen, sowie weitere Modellkonzepte zur Neu-
121 gestaltung des ÖPNVs sollen die Menschen der Stadt und auf dem Land von A nach B bringen.

122 • Der ÖPNV muss ausfinanziert sein, um eine gute Taktung und eine bessere Anbindung zu realisieren. Gleich-
123 zeitig müssen nahtlose Anschlussmöglichkeiten installiert werden, insbesondere Bike&Ride und Park&Ri-
124 de.

125 • Es darf nicht zu einer innerstädtischen Übervorteilung für E-Autos kommen – der ÖPNV hat Vorrang.

126 • Die soziale Komponente darf nicht vernachlässigt werden: Je niedriger das Einkommen, desto eher ist man
127 auf öffentliche Lösungen angewiesen – daher sind Investitionen in einen nachhaltigen ÖPNV immer als Umver-
128 teilungsaspekt zu begreifen. Zugang zu Mobilität muss für all möglich sein. Daher fordern wir die kurzfristige
129 Ausweitung von Sozialtickets (Azubi-, SchülerInnen-, StudentInnentickets). Langfristig verfolgen wir das Ziel
130 eines fahrscheinlosen ÖPNV.

131 **3. Schiene vor Straße**

132 Allorts wird die Elektromobilität als Projekt der Zukunft angepriesen – zurecht. Oft wird dabei allerdings
133 vernachlässigt, dass der Eisenbahn-Verkehr auf Schienen schon eine lange Tradition in diesem Spektrum der
134 Mobilität aufzuweisen hat.

135 **Ist-Zustand**

136 Die Elektromobilität auf der Schiene ist ein funktionierendes System. Die Elektrifizierung ist hier am weitesten
137 fortgeschritten. In Deutschland wird der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene nur noch zu zehn
138 Prozent mit Verbrennungsmotoren mit konventionellen Kraftstoffen befördert. Dieser Rest resultiert aus den
139 verbliebenen Dieselinselfen, an denen die Schienen nicht mit Oberleitungen ausgestattet wurden. Die Eisen-
140 bahn ist je Kilometer um circa 70 Prozent umweltschonender als der PKW-Verkehr. Im Vergleich ist die Bahn
141 auch deutlich energieeffizienter.

142 Ausbau

143 Das Stichwort Investitionen greift hier vollumfänglich. Die restlichen, nicht elektrifizierten Strecken müssen
144 mit Oberleitungen ausgestattet werden. Hierbei gilt es, nicht nur die vom Bundesverkehrswegeplan bevor-
145 zugten Hauptstrecken zu modernisieren, sondern auch die vielen wichtigen Nahverkehrslinien. Ziel muss es
146 sein, eine Elektrifizierung von 100 Prozent zu erreichen,- nicht jedoch ohne auch hier die nötigen zweckge-
147 bundenen Investitionen in zusätzliche erneuerbare Stromerzeugungskapazität zu tätigen. Außerdem muss die
148 Verlagerung großer Verkehrsanteile in Richtung Schiene auf die Agenda. Ein modernes und nachhaltiges Mobi-
149 litätskonzept sieht einen Rückgang des Individual- und Autoverkehrs vor und begünstigt die Schiene. Deshalb
150 muss mehr und mehr der Güterverkehr auf die Eisenbahn umgelagert und auch der Personenfernverkehr
151 erweitert werden. Das wiederum kann nur durch Investitionen in ein größeres und besseres Schienennetz ge-
152 schehen. Es braucht mehr Strecken und Zweigleisigkeit, um das größere Verkehrsaufkommen bewältigen zu
153 können. So sollten grundsätzlich alle Städte über 50.000 EinwohnerInnen an das IC-Netz angebunden werden
154 und differenziert davon muss auch das ICE-Netz ausgebaut werden. Zusätzlich müssen neue Güterbahnhöfe
155 entstehen bzw. bestehende ausgebaut werden und die Abtrennung ganzer Ortschaften vom Schienenverkehr
156 muss rückgängig gemacht werden. Zudem beanspruchen Bahnanlagen und Gleise nur einen Bruchteil der
157 Fläche für den Verkehr und sind damit deutlich umweltschonender als die für den Straßenverkehr erforder-
158 lichen Straßen und Parkplätze. Für viele Menschen ist der Schienenfernverkehr momentan zu teuer. Da wir
159 ein Umdenken fordern, weg vom motorisierten Individualverkehr, müssen Angebote geschaffen werden. Die
160 Menschen, die es sich nicht leisten können, dauerhaft auf das Auto zu verzichten und bspw. ICE zu fahren,
161 würden sonst von der Teilhabe an Mobilität ausgegrenzt. Dahingehend müssen kurzfristig Tarifstrukturen im
162 Fernverkehr entstehen, die Menschen ohne oder mit geringem Einkommen begünstigen.

163 Technik und Überholung

164 Da bei Elektromobilität viele zu allererst an PKWs denken, fließt in diese Entwicklung auch das allermeiste Geld.
165 Dieser Gedankengang muss aufgebrochen werden, es braucht insbesondere eine Modernisierung der Eisen-
166 bahntechnik. Die Anlagen in Deutschland sind teilweise veraltet und neuere nachhaltigere Technologie stünde
167 zur Verfügung. Beispielsweise können durch moderne Systems wie bei der Rückspeisung von Bremsenergie
168 schätzungsweise bis zu zehn Prozent Energie eingespart werden. Auch Fahrassistenzsysteme helfen zusätz-
169 lich beim effizienteren Fahren. Zwar gibt es inzwischen auch angestoßene Projekte für Akku-Elektrotrieb
170 und Wasserstoffbetrieb, allerdings sollten diese Entwicklungen nicht vordergründig verfolgt werden. Die Aus-
171 stattung der Strecken mit Oberleitungen ist zwar nicht billig, aber deutlich nachhaltiger als diese Formen der
172 Elektromobilität.

173 Unsere Forderungen:

174 • Wir fordern die Verlagerung großer Verkehrsanteile des Güter- und Personenverkehrs von der Straße auf die
175 elektrifizierte Schiene.

176 • Für uns ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur unabdingbar: Wir brauchen Mehrspurigkeit der Strecken,
177 mehr und größere Züge, moderne Güterbahnhöfe und Anbindungen an Industriegebiete.

178 • Der ländliche Raum darf nicht vom Schienennetz abgekoppelt sein. Wir fordern die Anbindung kleinerer
179 Städte und Ortschaften.

180 • Alle Ausbauschritte müssen mit einer Modernisierung einhergehen: Wir streben 100% Elektrifizierung an
181 und wollen die Fahrzeugflotte sukzessive 175überholen lassen. Dabei bevorzugen wir Varianten, die ohne
182 Akkubetrieb auskommen.

183 • Ähnlich zum Umdenken bezüglich des ÖPNVs fordern wir auch hier die Ausweitung sozialverträglicher An-
184 gebote. Es braucht ein Tarifsysteem, das den Zugang für alle ermöglicht und nicht die Privilegierten bevor-
185 zugt.

186 4. Umdenken in der Luftfahrt

187 Während eine moderne Mobilität wie die Elektromobilität und die Nutzung alternativer Kraftstoffe auf der
188 Straße bzw. auf der Schiene und über Oberleitungen – zumindest theoretisch – relativ fortgeschritten scheint,
189 ist sie im Flugverkehr quasi noch nicht existent. Dabei (f)liegt hier eines der Hauptprobleme einer nachhaltigen
190 Mobilität in der globalisierten Welt.

191 Umweltproblematik

192 Die Zeiten, in denen Flugzeuge nur für reiche Menschen und Geschäftsreisende zur Verfügung standen sind
193 vorbei. Durch fallende Preise eröffnen sich breiteren Gesellschaftsschichten die Möglichkeit, die Welt kennen-
194 zulernen. Als internationalistischer Verband begrüßen wir diese Entwicklung. Doch dieser Boom im Flugver-
195 kehr führt ebenfalls zu einem massiven Anstieg an umweltschädlichen Emissionen. Allein in Deutschland ha-
196 ben sich die Emissionen seit 1990 verdoppelt und ein Ende dieser anhaltend wachsenden Umweltverschmut-
197 zung ist nicht in Sicht. Durch das Verbrennen des Flugzeug-Treibstoffs Kerosin werden Wasserdampf, Koh-
198 lenstoffdioxid und Stickoxide freigesetzt – besonders problematisch ist dabei nicht nur die extreme Menge,
199 sondern auch die Höhe, in der die Stoffe ausgesetzt werden. Der Treibhauseffekt wird dadurch deutlich spür-
200 bar verstärkt: Der Flugverkehr allein hat wohl einen Anteil von fünf Prozent an der globalen Erwärmung. So
201 liegt der CO₂-Ausstoß bei einem Urlaubsflug von Frankfurt in die Dominikanische Republik pro Person bei 2,8
202 Tonnen. Für das Erreichen, der für den Kampf gegen den Klimawandel elementar wichtiger Pariser Klimaziele,
203 dürfte ein Mensch jedoch jährlich nur drei Tonnen CO₂ verursachen.

204 Entwicklung und Forschung

205 Um nun im Flugverkehr auf Elektromobilität umzurüsten, müssen Probleme bewältigt werden, die auf dem
206 Boden in dieser Form nicht auftreten. Flugzeuge müssen insbesondere im Startprozess enormen Schub leisten
207 und im weiteren Verlauf große Massen in erhöhter Geschwindigkeit über weite Strecken transportieren.

208 Zusätzlich begrenzen für den Flugverkehr ungleich wichtigere Probleme mit Stromspeichertechnologien, z.B.
209 der Masse von Speichern, und die Energiedichte, die Nutzbarkeit von Elektrizität im Flugverkehr. Hier bietet
210 insbesondere der Umweg über Power2Fueltechnologien eine Lösung. Die Nutzung erneuerbarer Elektrizität
211 zur Erzeugung hochkalorischer Brennstoffe ist seit langem erforscht und fortgeschritten. Neuentwicklungen
212 im Bereich der Elektrodenbeschichtungen mit günstigeren Katalysatoren senken auch die Preise. Die resultie-
213 renden Brennstoffe, z.B. Wasserstoff oder auch flüssige Kraftstoffe, lassen sich mit bestehenden Technologi-
214 en speichern und schaffen in umgerüsteten Turbinen die entsprechende Schubleistung. Darüber hinaus sind
215 gerade für den regionalen Flugverkehr Hybridlösungen möglich, die Solarzellen, Stromrückgewinnungstech-
216 nologien oder andere Quellen nutzen. Der Einsatz von Solarzellen auf den Tragflächen oder die Stromrückge-
217 winnung über Generatoren im Sinkflug sollten weiter erforscht werden. Die finanzielle Förderung muss dabei
218 sowohl national als auch europäisch bzw. international erfolgen, um die gesamte Branche zum Umdenken zu
219 bewegen. Die Finanzierung der Forschungsideen könnte zumindest teilweise über eine Kerosinsteuer gesche-
220 hen, die europaweit erhoben werden muss. Um einen weiteren Anreiz für die Forschung zu setzen, sollte die
221 Luftverkehrssteuer für Elektroflugzeuge abgeschafft werden.

222 **Anwendung** spielen. Hier sind die Entfernungen nicht so groß wie auf Langstreckenflügen und die Reichweite
223 den Systemen angemessen. Beispielsweise sollten Elektroflugzeuge im innereuropäischen Regionalflugver-
224 kehr die kerosingespeisten Maschinen ablösen, so dass man beispielsweise emissionsarm von Berlin nach
225 Mallorca fliegen könnte. Durch das hohe Drehmoment der Elektroflugzeuge reichen auch schon kleinste Start-
226 und Landebahnen aus – damit würden allein in Deutschland 250 Flughäfen in Frage kommen. Allerdings müs-
227 sen die Flughäfen infrastrukturell an die Anforderungen von Elektromobilität und die Nutzung alternativer Kraft-
228 stoffe angepasst werden.

229 Unsere Forderungen:

230 • Wir fordern massive Investitionen in den Ausbau und die Forschung für eine Weiterentwicklung der Luft-
231 fahrt. Elektromobilität und alternative Treibstoffe sollte Einzug in den fliegenden Güter- und Personenverkehr
232 erhalten. Dabei müssen innovative Ideen vorangetrieben und umgesetzt werden.

233 • Als Anreize für den Umstieg in der Luftfahrt fordern wir eine europäische Kerosinsteuer und die Aussetzung
234 der Luftverkehrssteuer für Elektro- bzw. Hybridflugzeuge auf Langstreckenflügen. Die anfallenden Gelder kön-
235 nen gleichzeitig in die Forschung investiert werden.

236 • Der Luftverkehr ist ein weltweites Netz, deshalb fordern wir ein koordiniertes europäisches und internationa-
237 les Vorgehen bei Investitionsprogrammen. Außerdem fordern wir die Prüfung in wie weit auch ein elektrisch
238 und autonom gesteuerter und zumindest technisch umsetzbarer Kommunal-Flug-Verkehr mit Hilfe sogenann-
239 ter Elektro-Multikopter zu einer Entlastung im Straßenverkehr großer Städte führen kann. Dies soll zusätzlich
240 zum konventionellen ÖPNV und vor allem im Bereich des Gütertransports Anwendung finden.

241 5. Alternative Antriebsformen ja, aber...

242 Beim Thema Mobilität denken viele Menschen zunächst an die Straße, das Auto oder den LKW. Betrachtet
243 man das derzeit gängige Mobilitätsverhalten, verwundert das auch nicht. So gelten PKWs für viele immer
244 noch als Statussymbol, aber in jedem Fall als einzig flexibilisierender Mobilitätsanker, der es ermöglicht, je-
245 derzeit von A nach B zu gelangen. In einem nachhaltigen Mobilitätskonzept steht das Elektroauto und Autos
246 mit alternativen Kraftstoffen allerdings bewusst nicht an erster Stelle. Ein 1:1-Umstieg von fossil zu nachhaltig
247 angetriebenem Individualverkehr ist weder nachhaltig noch zielführend. Die vorrangegangenen Abschnitte
248 dieses Mobilitätskonzeptes zeigen deutlich die besseren Alternativen auf. Auch wenn viele Menschen noch
249 auf das Auto angewiesen sind, müssen die erwähnten Ausweichmöglichkeiten im ÖPNV und im Schienenver-
250 kehr ausgebaut werden, damit der Umweltgedanke mit dem sozialen Gedanken einhergeht. In Städten muss
251 in urbanen Gegenden die Bedeutung des Autos als Fortbewegungsmittel zugunsten eines stärkeren ÖPNV und
252 Fahrrädern deutlich abnehmen. Nichtsdestotrotz sind alternative Lösungen auch hier erforderlich.

253 Ist-Zustand:

254 Derzeit fahren allein über 45 Mio. zugelassene PKW nur auf Deutschlands Straßen. Und diese verursachen
255 zusammen mit den ebenso konventionell angetriebenen LKWs und Bussen u.a. Kohlenstoffdioxid, Kohlen-
256 stoffmonoxid, Stickoxide und Feinstaub, was besonders in Städten und Ballungsgebieten zu enormen Um-
257 weltbelastungen und gesundheitsschädlichen Folgen führt. Außerdem beansprucht die gesamte Verkehrs-
258 infrastruktur, besonders im dicht besiedelten Europa, eine beachtliche Fläche: Schon fünf Prozent der Fläche
259 Deutschlands sind demnach mit Straßen belegt und aus dem normalen Ökokreislauf dauerhaft ausgeschlos-
260 sen. Nicht zuletzt verursacht der Verkehr auf der Straße enormen Lärm und andauernde Hintergrundgeräu-
261 sche, die sich negativ auf Mensch und Umwelt auswirken. Elektromobilität wurde viel zu lang nur halbherzig
262 in Erwägung gezogen, gerade von den deutschen Automobilkonzernen. Weltweit gab es 2016 erst circa 1,3
263 Mio. Elektroautos, führend sind asiatische Konzerne sowie ein amerikanisches Unternehmen. Die Marktantei-
264 le sind dementsprechend gering, so sind in Deutschland und den USA nicht mal ein Prozent elektrifiziert. Auch
265 die ersten zaghaften Versuche mit einzelnen Modellen ändern nichts an der Tatsache, dass Elektromobilität
266 in Deutschland ein Nischendasein führt. Und dass, obwohl die Bundesregierung ursprünglich die Zielsetzung
267 verfolgte, im Jahr 2020 eine Million und 2030 sechs Millionen Elektroautos auf den Straßen zu haben. Aktuelle
268 Studien gehen zwar in der Markt-Entwicklung der Elektromobilität davon aus, dass sie ähnlich der Ausbrei-
269 tung von Digitalkameras und Flachbildschirmen mit einem Tipping-Point verläuft, aber dieser Punkt ist noch
270 nicht absehbar. Auch die Hybrid-Modelle, die vielfach entwickelt wurden und werden, sind zumeist wenig um-
271 weltschonender, da sie nach wenigen Kilometern auf die konventionellen Antriebsstränge wechseln, wobei
272 der Nachhaltigkeitsaspekt schnell verpufft. Wir können nicht länger warten, ein Eingreifen ist jetzt notwendig!
273 Die Elektrofahrzeuge, die momentan auf dem Markt sind, können trotz ihrer zugegebenermaßen begrenzten
274 Reichweite theoretisch bereits über 80 Prozent aller Fahrtstrecken absolvieren. Lediglich die Langstrecken wer-
275 den nicht ohne Zwischenladen erreicht. Außerdem sind die Akkumulatoren relativ langlebig und können nach
276 100.000 km noch immer circa 80 Prozent ihrer Anfangskapazität abrufen. Grundsätzlich sind Elektroautos also
277 durchaus marktreif, allein ihr hoher Preis, die zu geringe Ladeinfrastruktur und die fehlende Produktpalette
278 sprechen gegen einen Durchbruch auf dem Fahrzeugmarkt. Neben der Forschung und Weiterentwicklung der
279 Technologie müssen deshalb die Anschaffungskosten für die NutzerInnen drastisch gesenkt werden, damit
280 Elektroautos keine Luxusgüter bleiben, sondern einer viel größeren Anzahl an Menschen die Möglichkeit ge-
281 geben wird, persönlich auf Elektromobilität umzusteigen.

282 Vorteile:

283 Bei Nutzung 100% erneuerbarer Elektrizität oder 100% erneuerbarer Kraftstoffe reduzieren sich die ausgesto-
284 ßenen umweltschädlichen Emissionen durch den Verzicht auf Verbrennungsmotoren mit fossilen Brennstof-
285 fen gen Null. Durch den Einsatz von Elektromotoren ergeben sich aber noch zahlreiche andere Vorteile. Die
286 einfache Bauweise der Elektromotoren und die geringere Anzahl an Komponenten im Antriebssystem verän-
287 dert zunächst das Packaging: Die Motoren- und Kühlertechnik sind kleiner, alles kann dezentral montiert und
288 die Fahrzeuge können crash-sicherer ausgestaltet werden. Zudem entfällt der Ölwechsel und die Schaltung
289 vereinfacht sich. Da sich die Motoren auch für den Generatorbetrieb eignen, kann durch Rückwandlung von ki-
290 netischer in elektrische Energie durch eine Nutzbremse bis zu 30 Prozent der Energie zurückgeholt werden. Bei
291 Autos, die alternative Kraftstoffe nutzen, ist diese rückgewonnene Energie in Zukunft im Hybridbetrieb zu nutzen.
292 Der tank-to-wheel-Wirkungsgrad von Elektroantrieben liegt mit 65 bis 80 Prozent letztlich deutlich über Otto-
293 und Dieselmotoren mit 35 bzw. 45 Prozent. Im Gesamtvergleich, d.h. der primärenergetischen Gegenüberstel-

294 lung (Dwell-to-Wheel) schneiden Elektroautos aber zur Zeit auf Grund des Strommixes noch schlechter ab als
295 herkömmlich betriebene Autos. Der Verschleiß ist geringer als bei konventionellen Antrieben, sodass weniger
296 Servicedienste notwendig sind und teure Reparaturen seltener durchgeführt werden müssen. Auch der Lärm
297 beschränkt sich fast ausschließlich auf die Reibungsgeräusche der Reifen. Insgesamt wird der Fahrkomfort
298 deutlich gesteigert, da der vibrationsärmere Antrieb einerseits leiser ist – sowohl innen als auch außen – und
299 andererseits, weil der Innenraum durch die strukturellen Änderungen effektiver genutzt werden kann.

300 **Forschungsperspektiven**

301 Die bereits gegebenen Möglichkeiten der Elektromobilität reichen allerdings bei weitem nicht aus. Es muss
302 dringend Geld in die Forschung investiert werden, ansonsten rückt die Umstrukturierung der Mobilität in die
303 Ferne. Allerdings führen einige Entwicklungen nicht zwingend zu einer Umweltschonung, wenn der Ökologief-
304 aktor nicht gezielt gefordert und gefördert wird. An einigen Punkten muss weiterhin geforscht und gearbeitet
305 werden: Die Akkumulatoren benötigen höhere Energiedichten und müssen größere Reichweiten ermöglichen.
306 Gleichzeitig muss auch die Zyklenzahl und damit das Lebensalter gesteigert werden, damit die Akkus nicht all-
307 zu schnell auszutauschen sind. Extrem wichtig wird es sein, mittelfristig ressourcenschonendere Alternativen
308 zu den dominierenden Lithium-NCM-Zellen zu entwickeln, bei denen neben Lithium, die raren Elemente Ni-
309 ckel, Kobalt und Mangan zum Einsatz kommen. Die ebenso verwendeten Lithium-Eisenphosphat-Zellen, sind
310 zwar ressourcen-schonender, weisen dafür allerdings eine deutlich geringere Energiedichte auf. Es gilt also,
311 auf diesem Gebiet in die Forschung zu investieren. Wichtig ist hier jedoch, dass die seltenen Erden nach wie
312 vor unter miserablen Umständen größtenteils in Entwicklungsländern zu katastrophalen Umweltbedingungen
313 abgebaut werden. Die Menschen dort bekommen für ihre harte Arbeit nur einen Hungerlohn, da die multi-
314 nationalen Unternehmen oftmals mit den lokalen Regierungen Pachtverträge über mehrere Jahrzehnte abge-
315 schlossen haben und die Gewinne aus dem Verkauf der Ressourcen in Form von Dividenden an Aktienbesitzer
316 ausgezahlt werden bzw. nicht in die lokale Infrastruktur investiert werden, reproduziert sich der postkoloniale
317 Ressourcenraub. Als SozialistInnen dürfen wir das nicht hinnehmen! Wir fordern die Europäische Union auf,
318 die Vergabe von Krediten an die lokale Bevölkerung zu fördern und die Nötigung von Entwicklungsländern mit
319 Freihandelsabkommen sofort zu unterbinden.. Als SozialistInnen dürfen wir das nicht hinnehmen! Genauso
320 wie wir uns für eine Modernisierung der Mobilität einsetzen, müssen wir darauf dringen, die Arbeitsbedin-
321 gungen für die Menschen vor Ort zu verbessern. Wer die harte Arbeit verrichten, für die andere ihr modernes
322 Leben führen können, muss auch dafür entlohnt werden. Aus postkolonialistischer Sicht müssen wir auch be-
323 sonders die Ressourcenausbeutung kritisieren und uns entschieden dagegenstellen. Stattdessen sollten wir
324 den Lithium-Abbau in Deutschland (Erzgebirge) besonders fördern. Auch die Möglichkeiten der Energierück-
325 gewinnung über Rekuperationselemente und der Energie-Einsparung über effiziente Assistenzsysteme sind
326 auszuweiten. Zusätzlich sollte über moderne Batteriemangement-Systeme ein effizienter Energie-Verbrauch
327 gewährleistet werden. Auch die Ladetechniken sollten verbessert werden, um marktfähiger zu werden. Ideen
328 wie das induktive Laden und Umsetzungsmöglichkeiten mit kürzeren Ladezeiten müssen prioritär vorange-
329 bracht werden, um die Ausbreitung der Elektro-Mobilität zu fördern. Problematisch ist bei der Entwicklung
330 von Elektroautos, dass die Industrie ihre Leichtbauweise vorwiegend mit Aluminium verarbeitet. Der Abbau
331 zerstört sehr häufig Regenwaldgebiete, ist sehr umweltschädlich und verschlechtert dadurch die Öko-Bilanz.
332 Die Entwicklung muss deshalb Abstand von Aluminium nehmen. Alternativ sollte an Carbonfasern geforscht
333 werden, die eine deutlich bessere Öko-Bilanz aufweisen und ebenso als Leichtbau-Elemente genutzt werden
334 können. Zugleich müssen Anstrengungen unternommen werden, um P2F-Technologien weiter zu fördern,
335 um deren Effizienz zu steigern und die Kompatibilität mit den gebräuchlichen Antrieben weiter zu verbes-
336 sern.

337 **Lade- und Ladeinfrastruktur**

338 Einer der wichtigsten Punkte bei der weiteren Verbreitung der Elektromobilität auf der Straße ist eine umfas-
339 sende Ladeinfrastruktur. Hier liegt eines der großen Probleme, das viele InteressentInnen von Elektroautos
340 abschreckt. Zwar ist die Reichweite der Elektroantriebe teilweise bereits passabel, aber die Möglichkeit, ohne
341 größere Hürden und Zeitverluste „nachzutanken“ wie es herkömmliche Kraftstoffautos mit dem ausgebauten
342 Tankstellensystem nutzen können, gibt es bisher nicht. Zu einer umfassenden Ladeinfrastruktur können so-
343 wohl private als auch öffentliche Ladestellen gehören. Dabei bietet es sich an, öffentliche Schnellladeplätze
344 vor allem innerstädtisch bzw. auf dem Land anzubieten und den privaten Sektor beim Ausbau von Stromtank-
345 stellen an Autobahnen und Fernverkehrsstraßen zu unterstützen. Günstige Bedingungen dafür finden sich auf
346 Park-, Rast- und Stellplätzen oder in Garagen. Voraussetzung müssen einheitliche Standards sein, die es er-

347 möglichen, jedes Auto an jeder Tankstelle anzuschließen. Gleichzeitig gilt es auch einen einheitlichen Standard
348 zur Bezahlung an Elektrotankstellen einzuführen, der den aktuellen Flickenteppich ersetzt. Hier soll primär auf
349 schon vorhandene Möglichkeiten wie EC- und Kreditkarten gesetzt werden. Außerdem müssen die Ladebe-
350 dingungen am Wohnort und am Arbeitsplatz verbessert werden, bisher lassen Heim-Steckplätze nur lange
351 Ladezeiten zu, hier sollte über Adapter oder bessere Anschlüsse ausgeglichen werden. Gleichzeitig sollten die
352 Möglichkeiten des Induktionsladens eingeplant werden. Generell muss eine Entwicklung hin zu Supercharge-
353 Systemen erfolgen. Die bisherigen Umsetzungen erlauben schnelles Laden in 40 Minuten auf 80 Prozent, die
354 Forschung geht aber davon aus, dass Ladezeiten zukünftig auf bis zu fünf Minuten gedrosselt werden können.
355 Damit würde der Nachteil des zusätzlichen Zeitaufwandes nahezu entfallen. Zugleich kann das bestehende
356 Tankstellennetz auf treibstoffe durch P2F umgestellt und so praktikabel weitergenutzt werden

357 **Umsetzungsmöglichkeiten**

358 Die Umsetzungsmöglichkeiten für Autos sind bereits umrissen. Als Bestandteil des gesamten Mobilitätssys-
359 tems sollte das Auto Teile seiner dominanten Stellung und Bedeutung an den ÖPNV und den Schienenverkehr
360 verlieren, da es ökologisch widersinnig ist, den gesamten Autoverkehr lediglich auf Elektroantrieb umzustel-
361 len, ohne die Vorteile anderer Mobilitätsmöglichkeiten anzuwenden. Nichtsdestotrotz wird der motorisierte
362 Individualverkehr kurzfristig nicht verschwinden und sollte daher elektrifiziert werden. Sinnvollerweise muss
363 die öffentliche Seite vorbildhaft voranschreiten und sollte den gesamten Bundesfuhrpark dekarbonisieren.
364 Zudem muss in öffentlichen Ausschreibungen die alternative Mobilität gefordert werden. Eine zusätzliche und
365 experimentell realisierte Umsetzungsmöglichkeit stellen alternative Antriebsformen und Kraftstoffe bei Taxis
366 dar – diese Konzepte sollten gefördert werden. Die Anwendung beschränkt sich natürlich nicht nur auf PKWs.
367 Ein wichtiges Mobilitätselement stellen strombetriebene und mit alternativen Kraftstoffen betriebene Busse
368 dar. Diese sind insbesondere für den ÖPNV relevant. Umrüstungen von Autos mit Verbrennungsmotor auf
369 einen Elektroantrieb sind unpraktisch, aufwendig und zu teuer, als dass sie sinnvoll wären. Auch Range Ex-
370 tender, die die Elektroantriebe unterstützen sind keine nachhaltige Alternative und würden den guten Ansatz
371 des Elektroautos verwischen. Handwerksbetrieben und Unternehmen welche auf Transportfahrzeuge ange-
372 wiesen sind, muss so schnell wie möglich der Umstieg auf Elektrofahrzeuge ermöglicht werden. Daher muss
373 die Ausweitung von Leistungsstarken und günstigen E-Transportern erfolgen.

374 **Anreize**

375 Um mehr Autos mit alternativen Antriebsmodellen und infolgedessen weniger konventionell betriebene Fahr-
376 zeuge auf die Straße zu bekommen, müssen klare Anreize geschaffen werden. Letztlich reichen freiwilli-
377 ge Selbstverpflichtungen der Branche nicht aus, um die Marktabdeckung der Elektro-Autos und die P2F-
378 Kapazitäten zu steigern, das zeigen bei allem Fortschritt die aktuellen Entwicklungen. Es führt kein Weg an
379 einer staatlichen Regulierung vorbei. Zu allererst muss die Ladeinfrastruktur konsequent aufgebaut werden,
380 um den Menschen die Skepsis bezüglich der Reichweite von Elektroautos zu nehmen. Des Weiteren kann eine
381 Ausbreitung von Elektromobilität und anderen perspektivisch emissionsfreien Technologien vor allem durch
382 langfristig geplante Regelungen bewirkt werden. So sollte es perspektivisch zu einem Verbot der Zulassung
383 von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, die fossile Energieträger nutzen, kommen. Nur dann sehen sich
384 Automobilkonzerne verpflichtet, ihre Forschung und Produktion gänzlich zukunftsorientiert zu gestalten. Zeit-
385 nah müssen allerdings bereits Quoten eingeführt werden, die den Markt in Richtung Elektromobilität lenken.
386 Nicht außer Acht gelassen werden, darf die Tatsache, dass sich aufgrund der größeren Anschaffungskosten
387 momentan vorwiegend Personen mit höherem Einkommen Elektro-Autos leisten können. Deshalb müssen
388 zusätzlich zu den allgemeinen Anreizen auch Erleichterungen für NutzerInnen mit niedrigem Einkommen ge-
389 staltet werden. Die bisherigen Reglementierungen reichen dabei nicht aus und führen in ihrer Umsetzung nicht
390 zum Erfolg. Gleichzeitig gehört das Dieselpriwilieg aufgehoben und die Besteuerung der Kraftstoffe künftig an-
391 hand ihres tatsächlichen Schadstoffausstoßes orientiert. Die derzeit gezahlte Kaufprämie ist dagegen nicht nur
392 ein Ladenhüter, sie ist bei den momentanen Preisen auch viel zu gering, um einen wirklichen Anreiz für weite
393 Bevölkerungsschichten darzustellen. Geht man allerdings davon aus, dass der Ölpreis künftig wieder steigen
394 wird und die Kosten für die immer größere Modellauswahl an Elektroautos stärker sinken, kann eine Prämie
395 in Höhe von bis zu 5.000 Euro für Geringverdienende mit entsprechendem Bedarf sinnvoll werden. Letztlich
396 müssen auch verpflichtende Garantien für die eingebauten Akkus gegeben werden, um den Nutzer*innen die
397 Vorbehalte gegenüber der Haltbarkeit ihrer Energiespeicher zu nehmen.

398 **Unsere Forderungen:**

- 399 • Wir fordern kurzfristig eine deutliche Erhöhung des Marktanteils von Elektro-Autos bei zeitgleicher zusätzlicher und nutzungsgebundenem Ausbau erneuerbarer Stromerzeugungskapazitäten, unsere Fernziel ist es, ohne fossil betriebene Autos auszukommen. Gleichzeitig wollen wir den Anteil des motorisierten Individualverkehrs deutlich reduzieren. Daher lehnen wir einen schlichten 1-1-Umstieg auf perspektivisch emissionsfreie Autos ab.
- 404 • Insbesondere setzen wir uns für den flächendeckenden Aufbau einer Lade- bzw. Schnellladeinfrastruktur ein, damit die Marktdurchdringung schneller erreicht wird. Dazu soll der Bund einen Standard möglichst europäisch definieren und zentral Mittel für den Ausbau und für Planerstellen der Länder bereitstellen.
- 407 • Es müssen Investitionen in Forschung getätigt werden, damit die Elektromobilität den hohen Ansprüchen der modernen Mobilität besser entsprechen kann: bessere Reichweite, schnellere Ladezyklen, umweltfreundlichere Herstellung und günstigere Herstellung. Ähnlich dem Ansatz der SPD für Forschung allgemein soll ein fester Prozentsatz des BIP allein in nachhaltige Mobilitätsforschungsprojekte investiert werden. Parallel müssen Mittel zum Ausbau und der weiteren Erforschung von P2H-Technologien bereit gestellt werden.
- 412 • Die momentan gezahlte E-Prämie ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll, um allen Menschen den Zugang zur E-Mobilität zu schaffen – erst wenn sich die Preise durch Investitionen und größere Produktionen auf einem niedrigeren Niveau befinden, sollten Prämien für Einkommensschwache gezahlt werden. Weitere Steuervergünstigungen für GeringverdienerInnen sollten ebenfalls in Betracht gezogen werden.
- 416 • Die Produktion von Elektroautos und elektronischen Antrieben aller Verkehrsträger muss umweltfreundlich und sozialverträglich ausgestaltet sein, sowohl in den Abbauregionen der Rohstoffe, als auch während der industriellen Produktion aller benötigten Bestandteile. Der Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß bei der Produktion elektronischer Antriebstechniken muss gesenkt werden, um die umweltbezogenen Vorteile, die durch den Betrieb von Elektromotoren erzielt werden, nicht durch eine ökologisch und sozial nachteilige Herstellungsweise wieder zu reduzieren. Um dies entgegen Monopolen und Oligopolen von Ländern sicherzustellen, die nicht alle Ilo-Kernarbeitsnormen ratifiziert haben, soll eine Kooperation mit Quellenländern für Rohstoffe wie z.B. seltene Erden eingegangen werden. Diese soll einer fairen Handelspolitik folgen, sowie entwicklungspolitische Komponenten enthalten. Langfristig wird damit eine Kontrolle der Rohstoffeinfuhren über eine Identitätsprüfung durchführbar sein, die strafrechtliche Konsequenzen für Unternehmen und Privatpersonen zur Folge haben könnten. Die Jusos bekräftigen die Einführung verbindlicher internationaler Regelungen und Schaffung einer entsprechenden Kontrollinstanz. Das gilt ebenso für P2F-Technologien und gleichzeitig ist uns bewusst, dass auch andere alternative Antriebskonzepte, neben dem Elektromotor, vor allem in der aktuell beginnenden Transformationsphase, eine klare Daseinsberechtigung als auch – Notwendigkeit haben. Auch diese Konzepte wollen wir daher ergänzend fordern und fördern.
- 431 Die Arbeit aller Beteiligten am Herstellungsprozess aller für die Elektromobilität notwendiger Mittel muss fair vergütet sein. Gute Arbeitsbedingungen vor allem in den Abbaugebieten der für die Batterien notwendigen Ressourcen müssen garantiert werden, um das Wohl der ArbeiterInnen zu schützen und zugleich die Umwelt zu schonen. Deswegen sollen nur fair produzierte Batterien staatlich subventioniert werden