

Titel Fossil-atomares Energiesystem? Nein Danke! Unsere sozial-ökologische Antwort im Energie- und Verkehrssektor

AntragstellerInnen Bundesvorstand

Zur Weiterleitung an

angenommen

mit Änderungen angenommen

abgelehnt

Fossil-atomares Energiesystem? Nein Danke! Unsere sozial-ökologische Antwort im Energie- und Verkehrssektor

1 Präambel

2 Die globale Erwärmung droht die Lebensgrundlage der Menschheit in einem bisher unbekanntem Ausmaß grundlegend zu beeinflussen. Die vielfältigen Konsequenzen der Klimakrise werden vor allem Menschen zu spüren bekommen, die am wenigsten zum eigentlichen Problem beigetragen haben. Neben den kaum abschätzbaren Auswirkungen auf die Biodiversität, auf den Lebensraum und die Lebensqualität sowie auf politische Stabilität und eine sichere Versorgung mit Lebensmitteln und Rohstoffen ist es gerade dieser Aspekt, der den Klimaschutz zu einem unverzichtbaren Zeichen internationaler Solidarität macht.

8 Die Emission von Treibhausgasen müssen drastisch reduziert werden: Weltweit um ca. 50 Prozent bis 2030 und bis 2050 auf Netto-Null (IPCC). Besondere Notwendigkeit sehen wir hier beim größten aller Verursacher*innen von Treibhausgasemissionen: dem Energiesektor mit seinen auf begrenzten, fossilen Rohstoffen (Kohle, Öl, Gas) basierenden Erzeugungsmethoden. Bei einem verbleibenden globalen CO₂-Budget von circa 400 Gigatonnen (Gt) und jährlichen Emissionen von circa 42 Gt haben wir aber nicht einmal mehr zehn Jahre, um eine umfassende Dekarbonisierung zu verwirklichen und das 1,5°C-Ziel des IPCC einzuhalten.

14 Ohne die vollständige Abkehr vom fossil-atomaren Energiesystem, die gleichzeitig mit einem sozial-gerechten Umbau der betroffenen Industriezweige einhergehen muss, ist das 1,5°C-Ziel nicht zu erreichen. Unter diesen Bedingungen müssen wir die Transformation bis spätestens 2030 schaffen. Die Dekarbonisierung sämtlicher Sektoren beruht auf einer vollständigen Dekarbonisierung der Stromwirtschaft (Elektrifizierung) und damit dem Umstieg auf 100 Prozent erneuerbare Energien (EE). Die Bundesregierung will bis 2030 einen Anteil von EE am Bruttostromverbrauch Deutschlands von 65 Prozent, bis 2050 über 80 Prozent erreichen. Bereits heute steht fest, dass diese Ziele zu unambitioniert sind. Gleichzeitig sollen Treibhausgasemissionen um 55 Prozent reduziert werden, was auch das Ziel des Green Deal der Europäischen Kommission ist. EU-weit soll der Anteil der EE bis 2030 auf 32 Prozent steigen. Hier liegt ein großes Wertschöpfungspotenzial, das in kommunaler, genossenschaftlicher oder individueller Eigentümerschaft vor Ort erschlossen werden könnte und damit der marktwirtschaftlichen Logik entzogen wäre

24

25 1. Analyse

26 EEG

27 Seit Jahren wächst der Anteil der erneuerbaren Energien an der Stromerzeugung, der Wärmeversorgung und im Verkehrssektor kontinuierlich. Die zentrale Grundlage dafür stellt das Erneuerbare-Energien-Gesetz dar. Dieses ist seit 29 2000 die Grundlage für die nachhaltige Entwicklung der Energieversorgung. Dabei wirken vor allem zwei Mechanismen: zum einen die Verpflichtung zur vorrangigen Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien sowie vorrangigen Anschluss von EE-Anlagen an das Stromnetz und zum anderen Einspeisevergütungen und Marktprämien für

32 Windenergie, Solarstrahlung, Geothermie, Biomasseanlagen. Aktuell gilt diese Förderung für 20 Jahre ab Inbetrieb-
 33 nahme. Selbst wenn die Stromgestehungskosten der EE niedriger liegen als die der fossilen Kraftwerke, können sich
 34 EE über den aktuellen Strommarkt nicht kostendeckend refinanzieren. Hintergrund ist die Einsatzreihenfolge (Me-
 35 rit order) der konventionellen Kraftwerke nach Grenzkosten, was bewirkt, dass ein steigender Anteil EE tendenziell
 36 zu sinkenden Börsenstrompreisen führt (EE bieten zu Grenzkosten Null). Folglich zerstören sich die EE selbst den
 37 Großhandelspreis, über den sie sich refinanzieren sollen. Über das EEG-Umlagesystem wird also das Versagen des
 38 gegenwärtigen Strommarktes kompensiert. In der Annahme, dass eine Reform des liberalisierten Stromgroßhandels
 39 absehbar nicht stattfindet, ist das EEG nach wie vor unverzichtbar für den weiteren Ausbau der EE.

40 Unter dem Mantra der „Marktintegration“ der EE (d.h. Assimilation der EE in das fossile System) wurde das EEG mit den
 41 Novellierungen 2009, 2012 und 2014 von einem Fördergesetz de facto in ein Gesetz umgekehrt, das den Ausbau der
 42 erneuerbaren Energien erschwerte, behinderte und deckelte. In diesem Licht sind Ausbaukorridore, Förderdeckel,
 43 Ausschreibungen und die überbordende Bürokratie zu sehen. Äußerst bedenklich ist zudem, dass der ursprüngliche
 44 Erfolg des EEG, der dezentralen Akteur*innen und insbesondere auch Genossenschaften, Bürgerenergiegesellschaf-
 45 ten etc. einen Zugang in die klimafreundliche Stromerzeugung ermöglichte, durch die hinzugekommenen Komplexi-
 46 tätäten immer weiter zerstört wurde.

47 Das EEG braucht jedoch dringend ein Update, um weiterhin einen wirksamen Beitrag zum Ausbau der erneuerbaren
 48 Energien leisten zu können. Die zu diesem Zweck vorliegenden Pläne für eine EEG-Novelle 2021 reichen bei Weitem
 49 nicht aus.

50 Um den gesamten Energiebedarf hierzulande aus EE zu decken, bräuchten wir eine installierte Leistung von 300-650
 51 GWp Nennleistung.

52 **Windenergie**

53 spielt beim Ausbau seit Jahren eine zentrale Rolle und diesen Weg wollen wir weiter beschreiten. Der Anteil der Wind-
 54 energie an Land und auf See betrug 2019 in Deutschland 21,1 Prozent. Ein Ergebnis dieses Ausbaus war eine rasante
 55 Entwicklung von Windkraftanlagen, die heute um ein Vielfaches ergiebiger sind als noch vor 20 Jahren. Ein Teil des
 56 Ausbaus besteht somit auch daraus, alte Anlagen, die stark bezuschusst werden müssen, durch moderne zu ersetzen,
 57 die an Land häufig lediglich eine garantierte Vergütung benötigen, nicht jedoch einen hohen Zuschuss. Durch dieses
 58 auch als Repowering bezeichnete Vorgehen können auch bereits genehmigte Standorte ihre Leistung noch einmal
 59 verdreifachen, bei einer deutlichen Reduzierung der Anlagen. Die Entwicklung hin zum Repowering wird auch durch
 60 das auslaufende EEG der ersten Anlagen beschleunigt. Die alten Windkraftanlagen müssen dabei möglichst ökolo-
 61 gisch recycelt werden. Dies ist an Standorten mit auslaufender Förderung – insbesondere an denen, die durch neue
 62 Vorgaben nicht repowered werden dürfen – häufig schon in wenigen Jahren nicht mehr ausreichend gegenfinanziert.

63 Durch die Einführungen von Deckelungen des Ausbaus wird dieser an vielen Stellen, an denen neue Anlagen gebaut
 64 werden könnten, künstlich ausgebremst. Insbesondere für Offshore-Windkraftanlagen wird, aus Rücksicht auf die
 65 wirtschaftliche Leistung der privaten Netzbetreiber*innen, trotz guter Wirtschaftlichkeit massiv beschränkt.

66 Elementarer Bestandteil des weiteren Ausbaus der Windenergie ist die breite Akzeptanz in der Bevölkerung. Die
 67 Befürwortung der Gesellschaft liegt zwar bei über 70 Prozent, jedoch sind viele Gegner*innen sehr laut. Sie befürchten
 68 zum Teil eine Zerstörung von Landschaftsbild und Wildvögelbeständen oder fühlen sich durch die Windkraft vor Ort
 69 persönlich eingeschränkt. Dennoch sehen die meisten Naturschutzverbände die Windkraft im Vergleich zu den Folgen
 70 des Klimawandels als relativ kleines Problem und unterstützen diese Art der Energiegewinnung grundsätzlich, sofern
 71 sie nicht in Vogelschutzgebieten stattfindet.

72 **Photovoltaik**

73 ist ein weiterer erneuerbare Energieträger. An sonnigen Tagen können in Deutschland derzeit bereits bis zu 50 Pro-
 74 zent des Strombedarfs über PV-Strom abgedeckt werden. Im vorherigen Jahr profitierte Deutschland dabei von über-
 75 schnittlich guten Witterungsbedingungen, sodass der Anteil an erneuerbaren Energien (EE) am Bruttostromverbrauch
 76 von 37,8 Prozent(2018) auf 42,1 Prozent (2019) anstieg. Der Anteil von PV-Strom lag bei 8,2 Prozent.

77 Auch hier ist das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) durch gezielte Förderung von Investitionen in PV-Anlagen Trei-
 78 ber für den starken Ausbau. Allerdings fehlt es im EEG an einer Regelung, die den Weiterbetrieb von Altanlagen
 79 möglich macht. Zuletzt konnte durch die Abschaffung des 52-GW-Deckels wenigstens der komplette Ausbaustopp
 80 verhindert werden. Dennoch ergeben sich darüber hinaus weitere Probleme: Ohne garantierte Einspeisevergütung

81 in mindestens kostendeckender Höhe wird der weitere Ausbau der PV stagnieren, da sich Solarstrom nicht planbar
82 über den Strommarkt refinanzieren kann. Derzeit sind PV-Anlagen in Deutschland zu über 98 Prozent am dezentralen
83 Niederspannungsnetz angeschlossen. Eine möglichst dezentrale, verbrauchsnahe Einspeisung erfordert zwar
84 teilweise Modernisierungen des Bestandsnetzes, jedoch keinen nennenswerten Ausbau der höheren Netzebenen.
85 In naher Zukunft wird die weitere Degression der Fördersätze für EE („atmender Deckel“) den verbliebenen Ausbau
86 der Photovoltaik weiter erschweren. Gerade aus sozialdemokratischer Sicht kann eine weitere Absenkung der Fördersätze
87 nicht gewollt sein, denn diese verhindert stabile Beschäftigung, gute Löhne und den Marktzugang für kleine
88 Fachbetriebe und führt zu Akkumulation der Umsätze in wenigen Händen, Benachteiligung bürger*innennaher und
89 gemeinwohlorientierter Akteur*innen und gefährdet nicht zuletzt den weiteren Ausbau der EE und damit die Erreichung
90 der Klimaziele insgesamt.

91 **Wasserstoff**

92 könnte zu einer weiteren Schlüsseltechnologie der Energiewende werden, denn mit Wasserstoff lassen sich zwei der
93 Kernprobleme der Energiewende lösen: die Dekarbonisierung von Sektoren und Teilsektoren, die sich nicht elektrifizieren
94 lassen, und die Flexibilisierung von Energiegewinnung und -verbrauch. Mit erneuerbaren Energien erzeugter
95 Wasserstoff in seinen vielfältigen Einsatzmöglichkeiten ist hier der vielversprechendste und teilweise sogar einzige
96 Ansatz.

97 Die Umrüstung auf Wasserstoff zur Dekarbonisierung der Industrie kann den Erhalt von Industriestandorten und
98 damit die ökologische Transformation der Wirtschaft gewährleisten. Derzeit gibt es noch sehr wenige Fahrzeugmodelle
99 mit Brennstoffzellenantrieb. Aufgrund der geringen Anzahl an Wasserstofftankstellen ist die Anschaffung eines
100 per Brennstoffzelle betriebenen privaten Pkws für viele Menschen nicht interessant. Für den Großteil der im Alltag
101 zurückgelegten Strecken ist ein batteriebetriebenes Fahrzeug (E-Auto) die effizientere Technologie.

102 Aufgrund ihrer Vorteile gegenüber Batteriefahrzeugen im Bereich der Schwerlasttransporte oder Langstreckenfahrten
103 werden derzeit vor allem gewerbliche Fahrzeugflotten, Busse und Lkw mit hohen täglichen Laufleistungen ausgetauscht.
104 Ein solches Vorgehen wird für Nahverkehrsunternehmen immer interessanter, weil sie zu einer sukzessiven
105 CO₂-neutralen Umgestaltung der eigenen Fahrzeugflotte verpflichtet sind und es im Bund und auf europäischer Ebene
106 Zielvorgaben gibt.

107 Der Ausbau des Versorgungsnetzes ist dabei abhängig von der Entwicklung der Zahl der Bestandsfahrzeuge. Die
108 Anzahl der Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb macht den Betrieb der Infrastruktur wirtschaftlich.

109 **Speichertechnologien**

110 sind der Schlüssel für eine gelingende Energiewende. Um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten, besteht die
111 Notwendigkeit der Speicherung von Strom. Insbesondere durch die zunehmenden Überschüsse aus der Erzeugung
112 aus erneuerbaren Energien sowie die natürliche Schwankung von Stromerzeugung und -verbrauch. Mit steigender
113 Kapazität treten immer häufiger Situationen auf, in denen das Angebot die Nachfrage übersteigt. EE-Anlagen müssen
114 dann abgeregelt werden, ihr Stromerzeugungspotenzial würde dadurch an zu vielen Zeitpunkten nicht voll genutzt.
115 Stromspeicher stellen eine wichtige Option dar, um Überschüsse zu speichern und in Zeiten mit Strommangel wieder
116 auszugeben. Es sind Speichertechnologien für die kurzfristige Speicherung von Minuten bis wenigen Stunden
117 notwendig. Hierfür sind vor allem Batterien sinnvoll einsetzbar. Für die mittelfristige Speicherungen für Tages- und
118 Wochenzyklen kommen insbesondere Pumpspeicher und Druckluftspeicher in Frage. Im Gegensatz dazu sind Wasserstoff
119 und synthetisches Gas, insbesondere als Langfristspeicher, für saisonale Schwankungen geeignet.

120 **ÖPNV**

121 Wir halten weiterhin an unseren bestehenden Beschlusslagen zum Thema Mobilität und ÖPNV fest und möchten
122 diese bekräftigen. Wir kämpfen weiterhin für einen bundesweit flächendeckenden, beitragsfinanzierten ÖPNV, der
123 mit einer regelmäßigen Taktung, auch auf dem Land, allen die Möglichkeit bietet, sich ohne ein eigenes Auto fortzubewegen.
124 Um diese Ziel zu erreichen, sind weiterhin ein deutlicher Ausbau und die damit verbundenen Investitionen
125 dringend notwendig. Weiterhin fordern wir den kostenlosen ÖPNV für alle und sehen das 365€-Ticket schon als einen
126 Schritt in die richtige Richtung. Unser ÖPNV muss außerdem nachhaltig und ökologisch sein, daher unterstützen wir
127 den Einsatz von E-Bussen. Außerdem muss es unser Ziel sein, verschiedene Mobilitätsangebote miteinander zu kombinieren,
128 z.B. durch die Anpassung der Busfahrpläne an die der Bahn, um echte Alternativen zum MIV anzubieten.
129 Wir halten auch Car-Sharing-Angebote, Ruftaxis und andere innovative Mobilitätsprogramme für unterstützenswert
130 und setzen uns für deren Nutzung ein.

131 Schiene vor Straße

132 Außerdem ist die Prämisse Schiene vor Straße nach wie vor für uns zentral, so wie wir es letztes Jahr auf dem Bun-
133 deskongress 2019 beschlossen haben. Dazu gehört auch, alle Schienenabschnitte, die noch nicht elektrifiziert sind,
134 nachzurüsten. Bahnstrecken, die nicht mehr benutzt werden, müssen reaktiviert werden, um eine ausreichende Tak-
135 tung der Zugverbindungen zu gewährleisten. Durch einen Ausbau und eine Reaktivierung der Schienen ist es auch
136 unser Ziel, den Güterverkehr nicht mehr mit dem LKW, sondern auf der Schiene zu transportieren. Es müssen zudem
137 Güterbahnhöfe eingerichtet werden, um die Güter von dort auf der letzten Meile zu transportieren.

138 Verbrennungsmotoren

139 sind weiterhin die am meisten vertretene Antriebsart. In den letzten 30 Jahren sind Abgasmengen an Stickoxiden und
140 Feinstaub deutlich gesenkt worden. Aufgrund einer Zunahme der insgesamt gefahrenen Kilometern auf deutschen
141 Straßen ist der Gesamt-CO₂-Ausstoß des Straßenverkehrs dabei jedoch kaum gesunken. In den nächsten 10 Jahren
142 muss der CO₂-Ausstoß des Verkehrs gemäß Klimaschutzgesetz um 42 Prozent gesenkt werden. Mit einer technischen
143 Optimierung an den Fahrzeugen mit Verbrennung von Benzin und Diesel wird eine ausreichende Entlastung des
144 Klimas und der Umwelt nicht erreicht werden.

145 Eine Verlagerung der individuellen Mobilität auf andere Verkehrsmittel wie den ÖPNV und das Rad wird daher un-
146 umgänglich sein. Aber auch im Güterverkehr wird ein Umstieg auf den Transport auf der Schiene notwendig. Neben
147 diesen Veränderungen werden auch der Personen- und Güterverkehr nicht vollständig ohne PKW oder LKW auskom-
148 men. Dabei wird ein Umstieg auf alternative Antriebe unumgänglich sein.

149 Aktuell sind circa 833.000 Menschen in der Automobilindustrie beschäftigt. Ein Ende des Verbrennungsmotors muss
150 deshalb die Perspektiven der Beschäftigten berücksichtigen und eine Jobgarantie beinhalten. Denn der Strukturwan-
151 del geht einher mit einem Wandel der Arbeitsplätze und einer Verschiebung innerhalb der Wertschöpfungsketten
152 in der Automobilindustrie. Mit dem perspektivischen Ende des Verbrennungsmotors geraten nicht nur die Beschäf-
153 tigten unter Druck, die direkt an der Fertigung beteiligt sind, sondern auch Beschäftigte in Zulieferbetrieben. Diese
154 sind besonders abhängig von den Autokonzernen und in Teilen ist in diesen Betrieben die Mitbestimmung der Be-
155 schäftigten weniger stark ausgebaut. Durch die immense Abhängigkeit bleibt es diesen Betrieben verwehrt, sich neue
156 Tätigkeiten zu erschließen. Daher braucht es beim Wandel der Automobilindustrie einen besonderen Blick auf die
157 Zuliefererbetriebe. Nur so können die Veränderungen zu einem sozialgerechten Wandel werden.

158 E-Mobilität

159 dagegen ist die zentrale Technologie, um individuelle Mobilität zu erhalten, gerade in ländlichen Räumen, und zu-
160 gleich den Verkehrssektor CO₂-arm umzubauen. Zur E-Mobilität zählen alle strombetriebenen Verkehrsarten und
161 damit gleichermaßen auch Brennstoffzellen wie batteriebetriebene Fahrzeuge. Im schienengebundenen Verkehr fin-
162 det E-Mobilität seit Langem in Form von elektrischen Lokomotiven, S-, U- und Straßenbahnen Verwendung. Auch
163 elektrisch unterstützte Fahrräder sowie der Bereich der Mikromobilität, z.B. in Form von E-Motor- und Tretrollern,
164 müssen hierbei berücksichtigt werden. Dennoch liegt der Fokus beim Thema E-Mobilität derzeit vor allem auf den
165 batteriebetriebenen Pkw, da diese das größte Potenzial haben, den motorisierten Individualverkehr schnell und effi-
166 zient nachhaltig zu gestalten.

167 Die Zahl der zugelassenen Elektroautos, also batteriebetriebene Fahrzeuge, liegt 2019 bei 230.750 in Deutschland.

168 Das Ziel und die Erwartungen des Ministeriums für Wirtschaft und Energie sind 1 Millionen zugelassene E-Autos
169 in Deutschland bis 2022. Aktuell gibt es 24.000 Ladestationen. Aktuell wird der Ausbau der E-Mobilität durch die
170 Bundesregierung vor allem mit Hilfe von Anreizen wie Kaufprämien oder eine Befreiung von der KfZ-Steuer für 10
171 Jahre für den Kauf von E-Autos unterstützt. Im europäischen Vergleich gibt es noch Nationen, die deutlich mehr in
172 E-Mobilität investiert haben und von denen wir noch lernen können.

173 Batteriebetriebene E-Autos zeichnen sich durch ihren im Vergleich zu allen anderen Antriebsarten hohen Wirkungs-
174 grad und damit eine hohe Effizienz aus, die je nach Berechnungsgrundlage einen Wert von circa 70 Prozent Well-to-
175 wheel ausmacht. Zum Vergleich: Bei Brennstoffzellenfahrzeugen liegt dieser Wert bei knapp über 20 Prozent und bei
176 Verbrennern sogar deutlich darunter. Das bedeutet, dass rund 80 Prozent der gewonnenen und dem Fahrzeug ein-
177 geleiteten Energie schlichtweg ungenutzt verloren gehen. Batteriebetriebene Fahrzeuge verwerten die eingespeiste
178 Energie deutlich besser, da durch die direkte Stromnutzung mittels Batterie kaum Umwandlungsverluste vorhanden
179 sind und durch die besonders effizienten Elektromotoren ein Großteil der aufgebrauchten Energie in die Fortbewegung

180 fließt. Diese E-Autos sind zudem erheblich wartungsärmer, müssen seltener in die Werkstatt und besitzen deutlich
181 weniger verbaute Teile, was eine schnellere und effizientere Produktion ermöglicht. Aber nicht nur die Fahrzeuge an
182 sich sind sauberer, sondern auch die Werkstätten, da weniger Schmiermittel, weniger Hitze sowie weniger Lärm an-
183 fallen und keinerlei Abgase entstehen. Wird die notwendigerweise anstehende Umstellung der Fahrzeugproduktion
184 in den Betrieben zudem auf eine CO₂-neutrale Herstellung mittels erneuerbarer Energien umgebaut, kann sich die
185 Klimabilanz des E-Autos noch weiter verbessern.

186 Hier spielt nicht zuletzt auch die Batterieproduktion eine entscheidende Rolle. Diese ist aufgrund der benötigten selte-
187 nen Erden, Kobalt und Lithium aktuell aus umwelt- und menschenrechtlichen Gesichtspunkten kritisch. Dabei könnte
188 sich der Anteil von Kobalt in E-Auto-Batterien durch Recycling und Substitution jedoch künftig deutlich reduzieren.
189 Der Wasserverbrauch bei der Lithiumproduktion für eine Autobatterie entspricht dabei dem Wasserverbrauch bei
190 der Produktion von 250 Gramm Rindfleisch oder einer halben Jeans. Auch an der Reduktion von Lithium wird weiter
191 geforscht, wobei zukünftig noch weitere Innovationen zu erwarten sind. Dennoch sind die auf der Erde vorhandenen
192 Ressourcenvorräte auch bei einem Anstieg der Produktion mehr als ausreichend.

193 Nicht vergessen werden darf, dass durch den Verzicht auf Erdöl enorme Umweltbelastungen, wie Ölkatastrophen
194 und Verschmutzungen beim Abbau, vermieden werden, die die Belastungen durch den Abbau seltener Erden um ein
195 Weites übertreffen. Zudem wird ein Großteil des Öls in von hoher Armut und Krisen betroffenen Regionen gewonnen,
196 was durch den Verzicht auf diesen Rohstoff vermieden werden kann. Die Abbau- und Arbeitsbedingungen müssen
197 durch staatliche Maßnahmen verbessert und garantiert werden, was jedoch prinzipiell möglich ist und eine effektive
198 Steuerung notwendig macht.

199

200 **2. Erneuerbare Energien Haltung & Forderungen**

201 Ein CO₂-neutraler Stromsektor ist die notwendige Voraussetzung für das Erreichen der Klimaziele in allen Sektoren.

202 Die Energiewende muss mehr sein als das reine Ersetzen atomar-fossiler Energieträger durch EE. Die Energiewende
203 bietet die Chance, zur Blaupause für ein modernes, nachhaltiges und vor allem gerechteres und demokratischeres
204 Wirtschaftssystem zu werden. Ausgangspunkt dafür ist die natürliche Dezentralität der erneuerbaren Energien, die
205 Nähe von Erzeugung und Verbrauch und damit nicht zuletzt die Möglichkeit der dezentralen, gerecht verteilten Ei-
206 gentümerschaft an diesen Stromerzeugungskapazitäten. Um diese Chancen zu nutzen, müssen wir die Energiewende
207 vielmehr als eine Energie-System-Wende verstehen und aktiv als solche gestalten.

208 Um dieses Ziel zu erreichen, muss jeder Mensch das Recht und die Möglichkeit haben, so viel erneuerbaren Strom zu
209 erzeugen, wie sie*er verbraucht. Entweder unmittelbar durch eigene Erzeugungsanlagen oder mittelbar über eine En-
210 ergieigenossenschaft oder eine kommunale Energieversorgung. Erneuerbare Energien müssen unbedingten Vorrang
211 vor atomar-fossilen Energien haben, denn Energie, die unsere Umwelt zerstört, darf nicht unter den gleichen Markt-
212 bedingungen angeboten werden wie umweltfreundliche Energie. Daher brauchen wir eine endgültige Abkehr von der
213 Atomenergie und müssen die Klimaschäden der fossilen Energien durch eine sozial gerechte CO₂-Mindestbepreisung
214 im Energiebereich sicherstellen. Darüber hinaus muss der unbedingte Einspeisevorrang erneuerbarer Energien ge-
215 genüber atomar-fossilen Energien erhalten bleiben.

216 Eine Grundprämisse des weiteren Ausbaus der EE muss ein "je schneller, desto besser" sein. Jährliche Ausbauziele
217 müssen Mindestziele sein und sofern keine grundlegenden technischen Limitationen vorliegen, müssen die jährlichen
218 Umsetzungskapazitäten ausgereizt werden. Die Netzentgelte sind für einen immer größeren Anteil der Strompreise
219 verantwortlich, zugleich erfordert der weitere Ausbau der Netze im Zuge der Energiewende erhebliches Kapital. Als
220 zentrale Infrastruktur mit essenzieller Bedeutung für die Versorgungssicherheit sehen wir die Stromnetze als wesent-
221 lichen Teil der Daseinsvorsorge, die in öffentlicher Hand liegen muss. Verteilnetze müssen auf lange Sicht rekommun-
222 alisiert, Übertragungsnetze in eine staatliche Netzgesellschaft überführt werden. Auch das Design des Strommarkt
223 muss grundsätzlich verändert werden: Eine Direktvermarktung zwingt zur Marktintegration. Wo diese Vermarktung
224 aufgrund von strukturellen Nachteilen nicht rentabel für Betreiber*innen ist, muss von einer Marktintegration abge-
225 sehen oder eine finanzielle Förderung von staatlicher Seite garantiert werden.

226 Die Refinanzierung der EEG-Förderungen muss gerechter werden, denn derzeit tragen Haushaltsstromkund*innen
227 über die EEG-Umlage den Großteil der Kosten und kompensieren damit auch, dass viele Industriebetriebe von großen
228 Teilen der Umlage befreit sind. Denkbar wäre eine verstärkte Refinanzierung z.B. dieser Industriebefreiungen aus
229 Steuermitteln.

230 Wasserstoff

231 Wenn wir den Klimawandel verlangsamen – gar stoppen – möchten, müssen wir möglichst in den nächsten fünf Jahren
232 eine grüne Wasserstoffwirtschaft für Energiegewinnung, -umwandlung und -speicherung, für die Industrie und für
233 den Verkehr aufbauen. Deshalb brauchen wir faire Bedingungen für Wasserstoff gegenüber fossilen Energieträgern:

- 234 • Subventionen für fossile Energieträger müssen bei gleichzeitigem Ausbau der erneuerbaren Energien stu-
235 fenweise abgeschafft werden. Klimaschäden der fossilen Energien müssen durch eine sozial gerechte CO2-
236 Mindestbepreisung im Energiebereich kompensiert werden.
- 237 • Wasserstoff und der Wasserstoffindustriearbeit müssen dringend von der EEG-Umlage befreit werden. Die
238 Reform staatlich induzierter Strompreisbestandteile von Wasserstoff und auf Wasserstoff basierenden Ener-
239 gieträgern muss schnellstmöglich durchgeführt werden. Die in der Nationale-Wasserstoff-Strategie angestreb-
240 te EEG-Befreiung sowie die Netzentgeltbefreiung bei der Erzeugung von grünem Wasserstoff müssen rechts-
241 und investitionssicher gesetzlich verankert werden, wobei diese Strompreisbestandteile nicht steigen dürfen.
- 242 • Die Nachfrage nach Wasserstoff und auf Wasserstoff basierenden Produkten muss mit Hilfe verschiedener
243 Maßnahmen sichergestellt werden:
- 244 • Staatliche Abnahme bspw. durch städtische Energienetze, kommunale Versorgungsunternehmen
- 245 • Bevorzugte Verwendung von wasserstoffbasierten Produkten bei staatlichen Infrastrukturprojekten (z.B.
246 Stahl)
- 247 • Beimischungsquoten von Wasserstoff für Erdgas bzw. Einsatz von wasserstoffbasierten Ersatzprodukten, wo
248 sinnvoll

249 Wasserstoffeinsatzgebiete – Die Rolle der Sektoren und Teilspektoren

- 250 • Verkehr & ÖPNV stellen für uns einen Anker zur Etablierung von Wasserstoff als Energieträger dar. Hier nimmt
251 der ÖPNV eine Vorbildfunktion für wasserstoffbetriebene Mobilität, Austauschprozesse müssen dabei aktiv
252 unterstützt werden. So kann der Nahverkehr als Anker außerhalb der Industrie fungieren. Durch die Ver-
253 netzung von Verkehrsunternehmen und Industrie können Synergien entstehen, größere Abnahmemengen
254 gewährleistet und die Wasserstoffinfrastruktur ertüchtigt werden.
- 255 • Die Zahl an Wasserstofftankstellen insbesondere für gewerbliche Fahrzeugflotten, Busse und Lkw mit hohen
256 täglichen Laufleistungen muss erhöht werden.
- 257 • In der Industrie besteht mittelfristig das größte Potenzial für CO2-Einsparungen durch Wasserstoff. Beson-
258 ders energieintensive Industrieprozesse, die sich nicht elektrifizieren lassen, müssen daher schnellstmöglich
259 bei der Umrüstung auf Wasserstoff unterstützt werden. Ziel muss es sein, hier den Einsatz von Wasserstoff
260 verpflichtend zu machen und Wettbewerbsfähigkeit auf europäischer Ebene zu gewährleisten.
- 261 • Für eine effiziente Sektorenkopplung muss der Bau von Anlagen zur Produktion, Speicherung und Umwand-
262 lung von ausschließlich grünem Wasserstoff gefördert werden, zum Beispiel in Form von Ausschreibungs-
263 programmen. Es sollen auch dezentrale bzw. private Generierung und Nutzung, sowie Quartiers- und Ge-
264 nossenschaftsmodelle berücksichtigt werden. Ein dezentraler Ansatz führt auch zu mehr Zustimmung in der
265 Bevölkerung.

266 Wasserstoff als europäisches Projekt

267 Europa soll eine Vorreiterin im Bereich erneuerbarer Wasserstoff werden. Vorreiterin heißt für uns, dass wir dem Ziel
268 eines klimaneutralen Europas näherkommen und gleichzeitig Arbeitsplätze, Energiesicherheit und Unabhängigkeit
269 von außereuropäischen Staaten geschaffen werden. Dafür sind folgende Schritte notwendig:

- 270 • Die Förderung für Forschung und den Einsatz von grünem und türkischem Wasserstoff muss zentral wie dezent-
271 ral intensiviert werden.

- 272 • Wir brauchen eine paneuropäische Wasserstoffstrategie um benötigte Ressourcen, Wettbewerbsfähigkeit und
 273 Klimaschutzpotentiale von Wasserstoff optimal auszunutzen. Diese muss Absprachen für einheitliche, trans-
 274 parente Förderungen und gemeinsame Infrastruktur beinhalten sowie Verpflichtungen für Staaten und Un-
 275 ternehmen, produkt- und dienstleistungsspezifisch vermehrt klimaneutrale Energieträger wie grünen Wasser-
 276 stoff zu nutzen.
- 277 • Damit hier keine Nachteile gegenüber nicht mit Wasserstoff hergestellten Importprodukten entstehen, muss
 278 eine Ausgangslage für einen Wettbewerbsausgleich (ein level-playing Field) geschaffen werden. Außerdem
 279 braucht es eine EU-weite Bewerbung, Förderung und Koordination von Forschung und Netzwerken in Zusam-
 280 menarbeit mit Wissenschaft und Wirtschaft. Mögliche europäische Pilotprojekte können dabei sein:
- 281 - Einsatz von Elektrolysen in Kombination mit Off-Shore-Windkraftanlagen
 - 282 - Effizienzsteigerung bei der Wasserstofferzeugung bspw. durch Abwärmenutzung von Wasserstoffanla-
 283 gen
 - 284 - Unterirdische Wasserstoffspeicherung
 - 285 - Wasserstoffbasierte synthetische Ersatzkraftstoffe wie synthetisches Kerosin
 - 286 - Auch soziale Aspekte der Wasserstofferzeugung müssen erforscht werden. Dazu gehören: Energie-
 287 Kolonialismus, Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt durch Wasserstofferzeugung, Sicherheitsaspekte.
 288 Dies ist unabdinglich für eine realistische Einschätzung der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit
 289 von Wasserstoff.

290 Außereuropäische Perspektive:

- 291 • Wir distanzieren uns klar von Energie-Kolonialismus. Forschung wird nicht betrieben, um lediglich Wasser-
 292 stoffproduktion in afrikanische Länder auszulagern, um Kosten zu sparen. Für die Produktion von Wasserstoff
 293 müssen vermehrt die europäischen Möglichkeiten genutzt werden.
- 294 • Außereuropäische Wirtschafts- und Entwicklungspläne müssen auf Augenhöhe laufen und dürfen weder zu
 295 Ressourcenknappheit in den Erzeugerregionen, noch zu starken ein- oder beidseitigen Abhängigkeiten führen.
 296 Wenn Wasserstoff importiert wird, bleibt das oberste Ziel, das auf Basis fairer Handelsverträge zu tun, mit einer
 297 gerechten Beteiligung der Energieherkunftsländer.

298 **Photovoltaik**

299 Photovoltaik ist die dezentralste EE-Erzeugungstechnologie, die zugleich im Falle der Aufdach-PV so gut wie keine
 300 Flächenkonkurrenzen verursacht. Somit erfreut sich die PV größter Akzeptanz und bietet vielfältige Beteiligungsmög-
 301 lichkeiten vor Ort. Daher fordern wir in Bezug auf die Solarenergie:

- 302 • Aufhebung von Ausbau-Mengenbeschränkungen. Künftig werden nur noch Mindestziele definiert, deren Un-
 303 terschreiten Sofortmaßnahmen auslöst. Das jährliche Ausbauziel für Photovoltaik wird auf zehn GW angeho-
 304 ben. Ebenfalls werden der Referenzwert für die Degression der Fördersätze ("atmender Deckel") auf zehn GW
 305 pro Jahr angehoben und die aktuellen Fördersätze bis zum erstmaligen Erreichen dieses Wertes eingefroren.
- 306 • Die Flächenkulisse für PV-Freiflächenanlagen wird ausgeweitet (zum Beispiel Verdopplung der 110-Meter-
 307 Korridore entlang von Autobahnen oder durch die bundesweite Öffnung der benachteiligten Gebiete) und
 308 die Leistungsbeschränkung auf zehn MW in Freiflächenausschreibungen wird aufgehoben
- 309 • Auf Ausschreibungen, die nach Europa-Recht nicht zwingend erforderlich sind, wird verzichtet. Laut EU-
 310 Beihilfeleitlinie können Photovoltaik-Anlagen grundsätzlich ausschreibungsfrei errichtet werden. Insbesonde-
 311 re Anlagen auf oder an Gebäuden sollten von der Pflicht zur Ausschreibung bereit werden (Recht auf Eigen-
 312 verbrauch und Überschusseinspeisung)
- 313 • Die steuerliche Behandlung des Betriebs von PV-Anlagen und der Weiterbetrieb ausgeförderter PV-Anlagen
 314 müssen vereinfacht und unbürokratisch ermöglicht werden, entweder als Volleinspeisung oder zum Eigen-
 315 verbrauch mit Überschusseinspeisung. Für eingespeiste Strommengen ist vom örtlichen Netzbetreiber ein
 316 Mindestabnahmepreis in Höhe des Marktwertes zu zahlen, eigenverbrauchte Strommengen sind auch nach
 317 Ablauf der 20-jährigen Förderung ganz oder teilweise von der EEG-Umlage zu befreien.

- 318 • Um regionale Schwankungen von PV-Energiegewinnung auszugleichen, muss der lokale Ausbau vorangetrie-
319 ben werden und kommunale Betriebe und Energiegenossenschaften als Akteur*innen aktiv unterstützt wer-
320 den.
- 321 • Der Einbau eines intelligenten Messsystems (Smart Meter), sofern überhaupt erforderlich, darf für die Strom-
322 kund*innen oder Betreiber*innen einer PV-Anlage zu keinen zusätzlichen Kosten führen.
- 323 • Abschließende rechtliche Regelung des Betriebs von steckbaren Solargeräten (Balkonkraftwerken) u.a. durch
324 Aufhebung der Meldepflicht von Anlagen bis 800 Watt gemäß EU Netzkodex 2016/631. Einschlägige Normen
325 sollen so angepasst werden, dass der Anschluss dieser Kleinanlagen in Eigenregie ohne Erfordernis einer
326 Wieland-Einspeisesteckdose ermöglicht wird.
- 327 • Das Mieterstromgesetz wird vereinfacht und – wie es die EU-Kommission vorgeschlagen hat – auf Quartiers-
328 konzepte erweitert. Der Ausbau-Deckel beim Mieter*innenstrom wird abgeschafft. Eine Direktstromlieferung
329 von Solarstrom innerhalb einer Kundenanlage ohne Nutzung des Netzes der öffentlichen Versorgung wird
330 vollständig von Abgaben/Umlagen befreit (Gleichstellung von Direktstromlieferung und Eigenverbrauch). Die
331 Anforderung der Personenidentität wird abgeschafft. Die freie Wahl des Messstellenbetreibers und Versorgers
332 bleibt erhalten.
- 333 • Keine Direktvermarktungspflicht für Mieterstromanlagen, d.h. Anlagen auf Wohngebäuden mit Direktstrom-
334 lieferung an die Mieter*innen. Bei Direktstromlieferung innerhalb einer Kundenanlage kann der Versorger/Di-
335 rektstromlieferant die Rechte/Pflichten des Grundversorgers für diese Kundenanlage übertragen bekommen.
- 336 • Deutschland muss über eine bundesweite PV-Pflicht für alle gewerblichen und Nicht-Wohn-Neubauten nach-
337 denken und sich hierbei an dem Fortschreiten einzelner Bundesländer (BaWü oder HH) orientieren. Nur so
338 können die großen Flächenpotenziale vor allem auf Lager- und Produktionshallen sowie Parkhäusern effek-
339 tiv genutzt werden. In diesem Zusammenhang muss auch die Nutzung bereits bestehender Dachflächen in
340 Solar-Dachflächenkatastern für PV erfasst und angestrebt werden.
- 341 • Zur Vermeidung von Landnutzungskonflikten zwischen Energiegewinnung auf der einen und der landwirt-
342 schaftlichen Nahrungs- und Futtermittelerzeugung auf der anderen Seite muss die Konversion von Flächen,
343 die aktuell für Energiepflanzen (häufig Monokulturen) genutzt werden, in PV-Freiflächen in Kombination mit
344 Blühwiesen anvisiert werden. Auf der gleichen Fläche könnte durch PV ggü. Energiepflanzen mind. sechsmal
345 soviel Energie nutzbar gemacht werden und zugleich könnten Böden renaturiert werden mit großen Vorteilen
346 für Artenschutz/Artenvielfalt und den Wasserkreislauf.

347 **Windenergie**

348 Recycling:

- 349 • Moderne WKAs (Windkraftanlagen) bestehen aus einer Vielzahl von Komponenten, die sich zum Teil erheblich
350 von denen zum Bau eines konventionellen Kraftwerkes unterscheiden. Leider benötigen auch Generatoren in
351 Windturbinen eine Reihe an seltenen Erden, die nicht recyclebar sind. Entscheidend ist hier, dass diese in der
352 Form wiederverwendet werden können. Da dies einen erheblichen konstruktiven Aufwand darstellt, ist eine
353 staatliche Förderung notwendig.
- 354 • Ein weiterer Bestandteil, dessen Recycling eine Herausforderung darstellt, sind die Faserverbundwerkstoffe.
355 Ausbau des Forschungsthemas durch höhere staatliche Förderung
- 356 • Der Rückbau von WKAs ist sehr teuer. Aufgrund der stufenweise auslaufenden Förderung durch das EEGs
357 wird, je nach Bundesland, zwischen 2025 und 2031 die Finanzierung nicht mehr gesichert sein.
- 358 • Um dem Rückbau ohne Recycling vorzubeugen fordern wir einen Ausbau der Förderung des Repowerings, al-
359 so der Nutzung bereits vorhandener WKA-Standorte und das Ersetzen von alten, ineffizienten durch weniger,
360 moderne Hochleistungsanlagen, die somit weiterhin Geld einbringen und das Recycling alter Anlagen mitfi-
361 nanzieren können. Des Weiteren bedarf es einer schnellen Verpflichtung zur Bildung realistischer Rücklagen,
362 die auch den Wegfall des EEG kompensieren.

363 Naturschutz:

364 Neben Küstenorten werden inzwischen auch weitere Standorte, wie windreiche Ackerflächen, die besonders bewal-
365 det sind, erschlossen. Das hat Auswirkungen auf die Natur und betrifft insbesondere Vögel und Fledermäuse, zum
366 Beispiel durch ein erhöhtes Kollisionsrisiko, Meideverhalten und Lebensraumverlust (Brut- und Nahrungshabitate).
367 Die Realisierung der Windenergieprojekte muss daher möglichst naturverträglich erfolgen. Dafür braucht es:

- 368 • feste gesetzlich Faktoren, wie Naturschutz individuell gewährleistet werden kann.
- 369 • Aufklärungsstrategien, denn laut Naturschutzorganisationen wird Natur- und Tierschutz häufig als Vorwand
370 von Gegner*innen genutzt.

371 Bürger*innenbeteiligung:

- 372 • Steigerung der regionalen Wertschöpfung:

373 – dezentrale EE-Erzeugung, sowie lokale und regionale Wertschöpfung sowie bürgerliche Projektbeteili-
374 gung ergänzen. Entsprechend diesem Ziel ist in einem ersten Schritt § 1 EnWG zu ändern.

- 375 • – Gesetzliche Regelung im EEG 2017 zur Stärkung der regionalen wirtschaftlichen Effekte von Windener-
376 gieanlagen (sog. RegWirG) zur stärkeren Beteiligung der Standortkommunen und der Bürger*innen

377 – Steigerung des Gewerbesteueranteils für Standortgemeinden auf 95 Prozent (vorher 70) und Windpark-
378 Betriebsgesellschaften sollen ihren Sitz gem. § 10 AO am Sitz der Standortgemeinden haben

- 379 • Steigerung der Beteiligung von Bürger*innen und Kommunen:

380 – Unterstützung der direkten Beteiligung von Bürger*innen und Kommunen an Windenergieanlagen an
381 Land (Beispielsweise durch ein sogenanntes „Listenmodell“): Unter Anpassung des § 36g EEG 2017 sollte
382 der Begriff der sogenannten „Bürgerenergiegesellschaft“, den die Bundesregierung im EEG 2017 einge-
383 führt hat, angepasst werden, um tatsächliche Teilhabe der Anwohner*innen vor Ort zu gewährleisten
384 und zu steigern. Nachfolgend soll die Bürger*innenenergiegesellschaft (BEG) – besonders in genoss*in-
385 nenschaftlicher Form, beispielsweise in Kooperation mit Stadtwerken vor Ort – durch ein Modell geför-
386 dert werden, das an bereits bestehende Regelungen zu Pilot-Windenergieanlagen bezüglich der För-
387 dersystematik angelehnt ist. Dieses Modell soll die Voraussetzungen der überarbeiteten Erneuerbaren-
388 Energien-Richtlinien der EU zur Förderung sogenannter Renewable Energy Communities erfüllen. Die
389 höchstmögliche lokale und kommunale Wertschöpfung sowie bürgerliche Projektbeteiligung durch För-
390 dersicherheit für BEG-Projekte (mit BImSchG-Genehmigung) bleiben vorrangiges Ziel des Modells für
391 Bürger*innenenergiegesellschaften (beispielsweise des sogenannten Listenmodells).

- 392 • Steigerung von Transparenz, Dialog und fairer Planung:

393 – Einführung eines bundesweiten Qualitätssiegels für Windenergieplanungen einschließlich „fairer
394 Windkraft-Planungsleitlinien“, ähnlich wie in Thüringen und Schleswig-Holstein (u.a. Teil der Maßnah-
395 men: Beteiligung, Einbindung, Transparenz, Fairness, Regionalität)

396 – Unabhängige Windenergie-Servicestellen vor Ort in allen Bundesländern, ähnlich wie in Thüringen und
397 Hessen (Aufgabenbereiche: Klärung Fragen zur Notwendigkeit sowie Auswirkungen der Energiewende,
398 zur Planung sowie Umsetzung von Vorhaben der EE und zu Beteiligung sowie Akzeptanz; Beratende
399 Funktion für Gemeinden und Bürger*innen; Unterstützung Kommunalaufsichtsbehörden)

400 – Einrichtungen von Task Forces Regional- und Bauleitplanung in allen Bundesländern zur Ermöglichung
401 von sachgerechter und rechtswirksamer Konzentrationsplanungen gemäß § 35 Abs. 3 S. 3 BauGB.

402 Offshore-Windenergie:

403 In der Theorie bieten Offshore-Windanlagen erhebliches Potenzial, da man an Land in technisch möglichen Bau-
404 höhen nicht annähernd so viel Wind hat wie auf dem Meer. Jedoch ist die Installation von Offshore-WKA noch
405 sehr laut und kann Meeresbewohner*innen stören oder orientierungslos machen. Aus diesem Grund fordern wir
406 weitere Forschungsmittel für schwimmende Plattformen und schonendere Befestigungsmöglichkeiten für Offshore-
407 Windkraftanlagen.

408 • Um Betreiber*innen ein gewisses Maß an Investitionssicherheit zu gewährleisten, muss der Netzausbau staatlich organisiert und zugesichert werden. Sollte das auf lange Sicht nicht dazu führen, dass das Potenzial für Offshore-Windenergie ausgeschöpft wird, sollte auch ein verstaatlichter Ausbau in Betracht gezogen werden.

411 • Wir fordern, dass ein Konzept zur Nutzung von Überkapazitäten entwickelt werden muss, um bereits gewonnenen Strom nicht wieder "vernichten" zu müssen. Denkbar wären hier bspw. die Produktion von Wasserstoff oder die Herstellung anderer synthetischer Kraftstoffe.

414 Dem Ausbau der Offshore-Windkraft steht aktuell vor allem die künstliche Begrenzung der Ausbaupotenziale durch das Windenergie-auf-See-Gesetz im Wege. Im Zeitraum von 2021 bis 2025 sollen lediglich 3,1 GW durch die EEG-Umlage bezuschusst werden. Diese Deckelung ist willkürlich und verzögert die Energiewende.

417 • Wir fordern eine Nachbesserung des Windenergie-auf-See-Gesetzes.

418 Immissionsschutz:

419 Die Forderung vieler Konservativer nach Abständen, weil sie sich angeblich um die Gesundheit von Anlieger*innen sorgen, verhindert eine schnelle Energiewende. Kreisförmige Abstände würden, logisch betrachtet, dann sinnvoll sein, wenn Emissionen sich kreisförmig ausbreiten würden oder jede WKA die gleichen Emissionswerte hätte, was in der Realität nicht zutrifft.

423 • Ergo sind Abstandsregelungen, wie sie momentan auf Länderebene unterschiedlich festgelegt sind, nicht sinnvoll und durch Vorgaben, die mit dem Straßenbau vergleichbar sind, wo tatsächlich (berechnete) Emissionen zählen, zu ersetzen.

426 • Wir fordern, dass Abschaltanlagen bei der Zulassung von Standorten berücksichtigt werden müssen. Die ermöglicht bspw. eine Abschaltung, wenn sich Vögel nähern oder wenn zu erwarten ist, dass WKAs Schatten auf ein Haus werfen. So kann die Fläche, in der WKAs gebaut werden dürfen, signifikant vergrößert werden.

429 Speichertechnologien

430 Kurzzeitspeicher:

431 Diese können innerhalb eines Tages mehrfach Energie aufnehmen und wieder abgeben. Sie bieten in der Regel nur ein begrenztes Speichervolumen. Sie sollen kurzfristige Netzschwankungen ausgleichen und im Bereich von wenigen Sekunden bis einem Tag eingesetzt werden und weisen in der Regel einen deutlich höheren Wirkungsgrad (bis zu 80 Prozent) als Langzeitspeicher auf. Kurzzeitspeicher sind in Zukunft ein elementarer Bestandteil der Versorgungssicherheit.

436 • Um im Sinne des dezentralen Ausbaus der Energiegewinnung eine effektive dezentrale Nutzung der Energie zu ermöglichen, müssen auch Energiespeicher dezentral zur Verfügung stehen. Dabei setzen wir nicht auf die individuellen Beschaffung von Speichern pro Haushalt, vielmehr müssen von kommunaler, also staatlicher Seite Speichermedien zur Verfügung stehen.

440 • Aktuelle Gutachten gehen heute schon davon aus, dass die Kapazitäten der Speicherkraftwerke insbesondere in Norwegen und Schweden bei Weitem ausreichen, um Schwankungen der zukünftig eingespeisten erneuerbaren Energien auszugleichen. Hierfür bedarf es aber eines Europäischen Konzeptes für Energiespeicherung und damit zusammenhängendem Energietransfer. Insbesondere setzt das einen erheblichen Ausbau der Nord-Süd-Netzanbindung voraus.

445 • Insbesondere um Netzengpässe abzufangen, kommt Batterien eine zentrale Bedeutung zu. Ihr Einsatz kann dezentral erfolgen und durch technische Optimierungen der letzten Jahre zu raschen Be- und Entladungen auch in kurzfristigen Engpässen genutzt werden.

448 • Auch zu einer Erhöhung der Eigennutzung von Photovoltaikanlagen kann ein Ausbau der Batterienutzung beitragen und die Dezentralität der Energieversorgung steigern.

450 • Um Netzengpässe abzufangen oder Überlastungen zu verhindern, wird aktuell auch an der Nutzung von Druckluftspeichern geforscht. Um diese Technologie als zusätzliche Speichermöglichkeit zu erforschen, müssen Forschungsprojekte ausgebaut werden.

453 • Zur dezentralen Speicherung von Energie gehört auch die effiziente Nutzung gewonnener Energie, zum Bei-
 454 spiel durch die Kombination einer Photovoltaik-Anlage mit einem Wärmespeicher. Auch hier fordern wir die
 455 weitere Förderung von Latentwärmespeichern, um die Effektivität und Volumenreduktion bei der Wärme-
 456 speicherung zu steigern. Dabei wollen wir keine Schlechterstellung der Kraft-Wärme-Kopplung gegenüber der
 457 reinen Wärmespeicherung erreichen.

458 Langzeitspeicher

459 Langzeitspeicher müssen in der Lage sein, elektrische Energie über mehrere Tage oder Wochen zu speichern. Die
 460 Power-to-Gas(P2G) Technologie ist dort aus verschiedenen Gründen besonders wichtig. Wasserstoff lässt sich in
 461 Brennstoffzellen direkt nutzen. Eigentliches Ziel ist es jedoch, die riesigen Speichermöglichkeiten des Erdgasnetzes
 462 einschließlich der unterirdischen Lagerstätten zu nutzen. Dazu muss der Wasserstoff in Methan umgewandelt wer-
 463 den. Methan ist eine wichtige Möglichkeit, die Lücke zwischen elektrischen Energiespeichern und eben den konven-
 464 tionellen Gasspeichern zu schließen. Man muss billige Speicher aus dem Wärme-, Gas- und Mobilitätssektor nutzen,
 465 um die Probleme und Herausforderungen im Strombereich zu lösen. Die Option, das Erdgasnetz unbeschränkt als
 466 Puffer für Überschussstrom zu nutzen ist attraktiver, vor allem, weil der Speicher bereits vorhanden ist. Im Gegen-
 467 satz zu Wasserstoff, der auch einen 3,5-fach geringeren Heizwert pro Kubikmeter als Methan besitzt und so für die
 468 gleiche Energiemenge mehr Speicherstätten benötigt. Die vorhandenen Speicher könnten viele Milliarden Kubikme-
 469 ter aufnehmen, sodass keine einzige Kilowattstunde aus Windgeneratoren und Solarzellen verloren ginge und die
 470 Versorgungssicherheit im Winter gewährleistet ist.

471 Daraus ergeben sich folgende Forderungen:

- 472 • Die Elektrolyseure sollen immer mit P2G-Umwandlern gebaut werden. Damit soll Wasserstoff, der nicht primär
 473 verbraucht wird, zur Energieeinlagerung in Methan umgewandelt werden.
- 474 • Die Anlagen müssen schnell in großen Maßstäben errichtet werden, damit das Überangebot im Stromnetz
 475 aufgenommen werden kann.
- 476 • Das erzeugte Methan muss subventioniert werden, damit die Anlagen auch bei anfangs geringer Auslastung
 477 rentabel sind.
- 478 • Das Bauen von kleinen Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen(KWK) sollte gegenüber dem Bau von großen Gas-
 479 kraftwerken präferiert werden, da bei KWKs auch die Abwärme genutzt werden kann und sie so einen Wir-
 480 kungsgrad von >90 Prozent erreichen.
- 481 • Die Einlagerung in Langzeitspeichern ist nicht für den Energietransport von Nord nach Süd vorgesehen, sie
 482 sollen nur Energieengpässe im Maßstab einiger Tage oder Wochen abfangen, für geringere Schwankungen
 483 sollen Kurzzeitspeicher dienen (s.o).
- 484 • Speicher dienen der zeitlichen, Netze der räumlichen Verschiebung von Energie. Anders als Netze, die über
 485 Entgelte finanziert werden, werden Speicher häufig zuerst als Verbraucher, anschließend als Erzeuger gewer-
 486 tet und von Abgaben und Umlagen belastet. Speicher im Netz der öffentlichen Versorgung, die nicht der in-
 487 dividuellen Optimierung, sondern dem Gesamtsystem dienen (z.B. Quartierspeicher), benötigen dringend ein
 488 verlässliches Förderumfeld. Nur so werden Investitionen in diese Technologie ermöglicht. Teile dieser Spei-
 489 cher, insbesondere um die Netzstabilität und Versorgungssicherheit zu gewährleisten, sehen wir als wichtigen
 490 Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge.
- 491 • Energiespeicher (Bestimmung, Nutzung etc.) im EEG definieren
- 492 • Speicher-Bonus und Speicher-Prämien zum Verlustausgleich einführen

493 **3.Verkehr Haltung & Forderungen**

494 **Verbrennungsmotor**

495 Immer mehr Länder kündigen nationale Zulassungsverbote an. Um den Wandel zur emissionsfreien Mobilität zu
 496 forcieren und den Unternehmen Planungssicherheit zu geben, sollte auch Deutschland (als führendes Autoland) ein
 497 Ende fossiler Kraftstoffe bis 2040 anstoßen. Dafür fordern wir unter anderem eine Absenkung des Flottengrenzwertes
 498 pro Jahr um 5g/gef. km CO₂ als eine wichtige Maßnahme. Dieser Wandel muss aber insbesondere unter weiteren
 499 gesetzten Rahmenbedingungen geschehen, ohne die ein sozialgerechter Wandel nicht möglich ist. Bedingungen sind

500 insbesondere die Schaffung neuer Arbeitsplätze und die Weiter- und Umschulung der Beschäftigten noch vor dem
501 Zulassungsverbot. Ein Verbot ohne die Erfüllung dieser Bedingungen ist für uns nicht sozialgerecht gestaltet.

502 • Die Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor sind von der EU bisher über die sogenannten Flottengrenzwerte geregelt. Das bedeutet, dass durchschnittliche CO₂-Emissionen von neu zugelassenen Fahrzeugen eines Herstellers die gesetzlich festgelegten Grenzwerte nicht überschreiten dürfen. In Europa beträgt der Flottengrenzwert für PKW und leichte Nutzfahrzeuge 95g/gefahrenen Kilometer. Der Grenzwert für CO₂-Emissionen hängt unmittelbar mit dem Kraftstoffverbrauch zusammen, sodass hier ein wirkungsvoller Hebel zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und damit Emissionen anliegt. Das bedeutet aber auch, dass bei der Verbrennung von Benzin oder Diesel hinsichtlich Reduzierung von CO₂-Emissionen (z.B. Brennverfahren) eine Grenze gesetzt ist, die CO₂-Emissionen werden niemals 0g/gefahrenen Kilometer sein. Somit führt an der sukzessiven Einführung alternativer Antriebskonzepte kein Weg vorbei. Können diese Grenzwerte mit Verbrennungsmotoren nicht mehr eingehalten werden, muss daraus folgend der Anteil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge erhöht werden. Somit zwingt man die autoherstellenden Betriebe, jedes Jahr ein bisschen effizienter zu werden, und verhindert gleichzeitig, dass in den kommenden Jahren noch große Gewinne mit Verbrennungsmotoren gemacht werden, ohne dass die Wirtschaft gleichzeitig ihre Emissionen drastisch reduziert. Auch für die Arbeitnehmenden heißt das, dass es nicht erst an einem Punkt zu einem starken Strukturwandel kommt, sondern dieser in den kommenden Jahren Schritt für Schritt die Arbeitswelt verändert und es viele Möglichkeiten zur Weiterbildung oder zur Umschulung gibt. Wir fordern, diese Flottengrenzwerte weiter zu senken.

519 • Desweiteren müssen Möglichkeiten des Zertifikatehandels eingestellt werden, da in der Vergangenheit Firmen wie bspw. FIAT sich bei Tesla Zertifikate gekauft haben, um weiterhin Autos verkaufen zu können, die die CO₂-Flottengrenzwerte übersteigen. Halten Unternehmen die Vorgaben nicht ein, sind hohe Geldstrafen erforderlich.

523 • Wir fordern jetzt schon, verkehrspolitische Maßnahmen, wie etwa Nullemissionszonen in Städten, umzusetzen, um den Wandel zur lokal emissionsfreien Mobilität zu beschleunigen. Diese sollten allerdings weit im Voraus angekündigt werden, sodass Bewohner*innen und Pendler*innen sich bei eventuellen Neubeschaffungen darauf einstellen können. Zudem sollten solche Maßnahmen durch Modalitätswechsel, günstigen/kostenlosen P+R und ÖPNV begleitet werden, um Individualmobilität in den Städten zu reduzieren und keine Personen durch die Kosten eines Fahrzeugkaufs (zudem bei noch teuren BEV) auszugrenzen.

529 • Gewerblich genutzte Fahrzeuge werden aufgrund von Abnutzung alle paar Jahre ersetzt, die Kosten werden steuerlich abgesetzt und in die Preiskalkulation einberechnet. Daher kann für Nutzfahrzeuge auch ein früheres Zulassungs- oder Einfahrverbot erlassen werden, ähnlich wie in den Niederlanden, wo gemäß NL- Klimaschutzgesetz im Jahr 2025 Nullemissionszonen für Nutzfahrzeuge (ZECL) in den 30-40 größten Städten eingeführt werden.

534 Alternative Kraftstoffe

535 • Synthetische Kraftstoffe stellen mittelfristig eine nachhaltige Alternative zu herkömmlichen Kraftstoffen dar. Für ihre Erzeugung werden meist hohe Mengen an Strom (PtL) oder Fläche (BtL) benötigt.

537 • Die Erzeugung von BtL-Kraftstoffen bedarf großer Flächen an Land bzw. einer großen Menge an Rohstoffen, wie z.B. Holz. Das stellt eine potenzielle Gefahr für Mensch und Natur dar: Die Abholzung von Waldflächen und die industrielle Nutzung von Flächen, die zur Erzeugung von Nahrungsmitteln benötigt werden, sind hier als Beispiele zu beachten.

541 • Power-to-X-Kraftstoffe bieten die Möglichkeit zur Speicherung von erneuerbaren Energien, allerdings bei stark eingeschränkter Effizienz.

543 • Besonders die Luftfahrt und der Schiffsverkehr können durch Power-to-X-Kraftstoffe nachhaltiger gestaltet werden. Die Verwendung dieser Technologie ist jedoch erst dann sinnvoll, wenn ein Überschuss an erneuerbaren Energien besteht. Das erfordert einen massiven Ausbau des Bereichs der Gewinnung von erneuerbaren Energien.

547 Realitätscheck / Auswirkungen auf Beschäftigte

- 548 • Ein Wegfall von Arbeitsplätzen könnte, nach günstigen Szenarien, durch neue Arbeitsplätze in der Herstel-
549 lung von alternativer Mobilität / Kraftstoffe kompensiert werden, jedoch werden sich Aufgabenfelder und -
550 anforderungen verändern
- 551 • massive Umschulung und Weiterbildung ist nötig, um hochqualifizierte Beschäftigte auf die neuen Tätigkeiten
552 einzustellen, Weiterbildung und Anpassungsqualifizierung muss zwingend mitbestimmungspflichtig werden.
553 Ebenso müssen Rückkehrrechte für Studierende in ihre Ausbildungsbetriebe zur Regel und die Übernahme
554 von Kosten, die durch Weiterbildungsmaßnahmen entstehen, arbeitgeber*innenseitig getragen werden.
- 555 • Die Duale Ausbildung muss in den stark betroffenen Berufen an neue Arbeitsweisen angepasst werden. So
556 wird eine Überarbeitung der Ausbildungsrahmenpläne für klassische Ausbildungsberufe in der Automobil-
557 branche nötig, um auch jetzt schon die zukünftigen Fachkräfte auf die Arbeit mit Elektromotor und Brenn-
558 stoffzelle vorzubereiten.
- 559 • Zulieferer sind besonders abhängig von den Autokonzernen und können sich nur erschwert auf einen Wandel
560 einstellen, das bedarf einer besonderen Betrachtung. Gerade weil die Mitbestimmung in vielen Betrieben
561 nicht stark genug ist, braucht es härtere gesetzliche Rahmenbedingungen zur Beteiligung der Beschäftigten
562 im Wandlungsprozess. (Ausweitung der Mitbestimmung, alternative Formen des Wirtschaftens, insbesondere
563 Mitbestimmungsrechte auf wirtschaftliche Fragen ausweiten)

564 **E-Mobilität**

- 565 • Neben diesen anreizenden Pull-Maßnahmen bedarf es ebenso harter Push-Maßnahmen in Form fester Re-
566 duktionsziele, bspw. für die Reduktion der Zulassungs- und Nutzungszahlen konventionell angetriebener Fahr-
567 zeuge.
- 568 • Um den Wandel im motorisierten Individualverkehr und die Stärkung von Alternativen voranzutreiben kann
569 z.B. eine verpflichtende Quote für die Reduktion von Pkw-Stellplätzen pro Jahr erlassen werden und statt-
570 dessen eine festgeschriebene Zahl von Ladeinfrastruktur sowie die Umwidmung entsprechender Parkplätze
571 forciert werden. Die EU Kommission schlägt dabei eine Quote von zehn E-Autos pro Ladestation vor.

572 E-Mobilität in der Kommune:

- 573 • Wir fordern die Umstellung der kommunalen Fuhrparks auf E-Mobilität, wie zum Beispiel Müll- oder Reini-
574 gungsfahrzeuge. So kann die Kommune als Vorbild vorangehen und die Bürger*innen sehen, dass E-Mobilität
575 alltagstauglich ist.
- 576 • Um auch innovative Mobilitätsprojekte wie das örtliche Car-Sharing aktiv zu unterstützen, kann die Kommune
577 ihre Fahrzeuge am Wochenende für diese Angebote zur Verfügung stellen und so E-Mobilität für alle erlebbar
578 machen. Das würde zum Abbau von Vorurteilen gegenüber E-Mobilität führen und den Umstieg erleichtern.
- 579 • Weiterhin sehen wir Kommunen in der Pflicht, in angemessenem Maß Ladeinfrastruktur für E-Autos bereitzu-
580 stellen und den Ausbau weiter voranzutreiben. Um einen schnellen Aufwuchs zu gewährleisten, sollte insbe-
581 sondere der private und halböffentliche Raum beim Aufbau von Ladeinfrastruktur im Fokus stehen. Außer-
582 dem fordern wir die Kommunen auf, aktiv Anreize für einen Umstieg auf ein E-Auto zu schaffen. Beispielsweise
583 sollen kostenlose Parkplätze für E-Autos geschaffen werden in Kombination mit der Ladeinfrastruktur. Außer-
584 dem kann über die Sperrung einzelner Bereiche für Verbrennungsmotoren und die Freigabe dieser für E-Autos
585 diskutiert werden.
- 586 • Ein weiterer sehr wichtiger Punkt ist die Information der Bürger*innen durch die Kommune. Es sollen Infor-
587 mationsveranstaltungen und Beratungstermine angeboten werden, um den Menschen einen echten Einblick
588 in das Thema zu gewähren und mögliche Fragen oder Ängste zu klären.

589 Rohstoffe:

- 590 • Um die Produktion von E-Autos nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten, bedarf es verpflichten-
591 der unternehmerischer Sorgfaltspflichten für Kobalt und weitere kritische Rohstoffe. Diese sollten in die EU-
592 Konfliktmineralien-Verordnung aufgenommen werden.
- 593 • Um auch die Arbeits- und Umweltbedingungen vor Ort zu verbessern, müssen Kooperationen zu nachhaltigem
594 Bergbau durch die Unternehmen und Staaten umgesetzt werden.

595 • Damit der Bedarf an der Ressourcenneugewinnung dennoch so niedrig wie möglich gehalten wird, sollten feste
596 Sammel- und Recyclingziele für Lithium und Kobalt in der EU-Batterierichtlinie festgeschrieben und diese
597 effektiv umgesetzt werden.

598 • Zudem muss eine Reduktion der Kobalt- und Lithiumanteile in den Batterien auf ein Minimum bzw. bestenfalls
599 die komplette Ersetzung dieser Materialien durch unproblematische Stoffe angestrebt werden.

600 Auswirkungen auf Arbeitsplätze:

601 • Um den sich veränderten Bedingungen in der Autoindustrie zu begegnen, müssen die Arbeiter*innen zunächst
602 weitergebildet werden, aber auch eine Anpassung der Ausbildung muss stattfinden. Dies wird vor allem wichtig,
603 da wir noch über einen längeren Zeitraum eine "Mischproduktion" verschiedener Antriebssysteme haben
604 werden. Dementsprechend sollen alle Beschäftigten in der Lage sein, mit allen Systemen umzugehen. Ein
605 Schwerpunkt sollte hier auf der Hochvolttechnologie liegen.

606 • Wir wollen gut bezahlte Industriearbeitsplätze auch nach der Antriebswende in Deutschland erhalten, dafür
607 muss weiter intensive Forschung im Bereich der E-Mobilität betrieben werden. Nur so kann gesichert werden,
608 dass die produzierten Autos in Zukunft überhaupt noch Abnehmer*innen finden. Darüber hinaus bedarf
609 es zur langfristigen Sicherung von Arbeitsplätzen jedoch auch neuer und flexiblerer Beschäftigungsmodelle.
610 Dabei muss es auch um eine Verkürzung der Arbeitszeit (bei vollem Lohnausgleich) gehen.

611 E-Mobilität mit dem Fahrrad

612 • Um das Nachhaltigkeitspotenzial von e-mobilen Fahrrädern tatsächlich auszuschöpfen, müssen diese mindestens
613 165 km anstatt eines Autos genutzt werden, um die vorausgegangenen Emissionen bei der Akkuproduktion
614 auszugleichen. Daher sollte ebenfalls eine lange Lebensdauer angestrebt und die kreislaufwirtschaftliche
615 Nutzung verbessert werden. Das ist bereits der Fall, wenn alte Akkus noch später als Speichermedien dienen.
616 Jedoch muss die Sammelquote erhöht werden, damit das Recycling auch langfristig den Bedarf decken kann.

617 • Auch in Sachen Anschaffungskosten und Kraftstoffkosten übertrifft das E- Rad das Einsparungspotenzial von
618 Autos. Beachtenswert sind Entwicklungen bezüglich der Umstellung von Dienstwagen auf Cargoräder oder
619 Pedelec-Staffeln bei Behörden. Diese Ausschöpfung wird allerdings verlangsamt durch mangelnde Abstellmöglichkeiten,
620 die gut abgesichert sind und Lademöglichkeiten anbieten, qualitativ minderwertige Radwege, zu
621 wenige Radschnellwege und mangelndes Angebot zur Unterstützung der Fahrsicherheitsverbesserung. Insbesondere
622 in ländlichen Gebieten besteht großer Nachholbedarf diesbezüglich.

623 E-Scooter/E-Roller

624 • Elektrische Motorroller stellen eine zusätzliche Mobilitätsalternative zum Pkw dar, was grundsätzlich zu begrüßen
625 ist.

626 • Elektrische Tretroller halten wir dagegen, aufgrund ihrer kurzen Lebensdauer, der Konkurrenz gegenüber
627 Radfahrenden oder zu Fuß gehenden Menschen sowie die schlechten Arbeitsbedingungen, unter denen die
628 Flotten instand gehalten und transportiert werden, für keine sinnvolle Mobilitätsalternative. Hier sollten bestehende
629 Überangebote zeitnah reduziert werden.

630