

Kapitel 1: Lebensgrundlagen schützen



46. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz
11. - 13. Juni 2021

Antragsteller*in: Sascha Heußen (KV Köln)

Änderungsantrag zu PB.L-01

Von Zeile 424 bis 428:

klimaschädliche teurer. Wir beenden die Dieselsubvention und gestalten die Dienstwagenbesteuerung ökologisch um. ~~Wir beschleunigen den flächendeckenden Ausbau einer einheitlichen Ladeinfrastruktur, inklusive Schnellladesäulen und öffentlicher Ladepunkte im ländlichen Raum.~~ ~~Wir erleichtern Autoherstellern und Mobilitätsdienstleistern die Umnutzung bestehender Autoinfrastruktur, um die schnelle unbürokratische flächendeckende Bereitstellung einer einheitlichen Ladeinfrastruktur voranzutreiben.~~ Laden muss flächendeckend in Deutschland und Europa schnell und bequem möglich sein.

Begründung

Anmerkung: Der Antragstext wurde am 08.04.21 vom Parteiarbeitskreis Mobilität des KV Köln ohne Gegenstimmen beschlossen.

Bürokratische Hürden auf dem Weg zu einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur gehören abgebaut und der Bund sollte sein Möglichstes tun dazu beizutragen. Allerdings suggeriert der Ausdruck „Wir beschleunigen“ der Bund sei hier selbst Treiber, was nicht der Fall ist.

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

Die Automobilindustrie sollte daher den Aufbau der Ladeinfrastruktur selbst und zu 100% finanzieren. VW & Co. stehen ohnehin im internationalen Wettbewerb und haben ein hohes Eigeninteresse daran die Infrastruktur auszubauen und wettbewerbsfähig zu bleiben. Die hohen Gewinne (und ausgezahlten Dividenden), die die erhaltenen Corona-Hilfen sogar übertroffen haben, zeigen, dass mehr Eigeninvestitionen mehr als zumutbar sind.

Elektroautos werden von besser- und bestverdienenden gekauft und gefahren. Die Förderung erreicht also nicht diejenigen, die von staatlicher Hilfe am meisten profitieren würden: Menschen in prekären Arbeits- oder Lebensverhältnissen. Statt der Handwerkerin oder dem Krankenpfleger, der auf das Auto angewiesen ist, profitieren die Unternehmensberaterin oder den Banker, für deren

Kaufentscheidung die staatliche Förderung nur eine untergeordnete Rolle spielt. Es gibt hier keinen Trickle-Down-Effekt.

Statt „Ausbau“, mit dem neue Flächenversiegelung und andere Probleme einhergehen, soll primär eine „Umnutzung“ von Flächen, die bereits jetzt als Autoinfrastruktur genutzt werden, stattfinden, damit Autoinfrastruktur kurz- und mittelfristig auf die Flächen reduziert werden kann, die ihr nach sozialer und klimapolitischer Notwendigkeit zustehen und in einem gerechten Einklang mit Fuß-, Rad- und Schienenverkehr stehen.

Die Einführung einheitlicher Standards in der Ladeinfrastruktur, z.B. Stecker/Kostenrahmen/etc., liegt im Verbraucher*innen-Interesse und daher auch in der Verantwortung des Bundes, der sicherstellen muss, dass Verbraucher*innen nicht durch Marktmachtkämpfe der Automobilhersteller benachteiligt werden.¹

¹<https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/elektroautos-politik-guckt-untaetig-bei-der-lade-abzocke-zu/27073854.html>

weitere Antragsteller*innen

Nicolas Blume (KV Köln); Jana Dreston (KV Köln); Martin Laumert (KV Köln); Bert Lahmann (KV Köln); Raphael Marquart (KV Köln); Thomas Grothkopp (KV Köln); Andreas Hoof (KV Köln); Danny Kröger (KV Köln); Thuy Chinh Duong (KV Berlin-Mitte); Hans Schwanitz (KV Köln); Martin Reiher (KV Köln); Julia Wunderlich (KV Köln); Franziska Klage (KV Ennepe-Ruhr); Fabian Klein-Arndt (KV Essen); Jonas Günther (KV Köln); Michael Kaiser (KV Köln); Thomas Eltner (KV Dortmund); Finja Marie Voigt (KV Köln); Rebecca Eidens (KV Köln); Marie Leclere (KV Köln); Sandra Schneeloch (KV Köln); Susanne Schwarz-Esser (KV Köln); Thomas Ketelaer (KV Köln); Anne Roth (KV Köln); Ulla Weinberg (KV Köln); Nicola Dichant (KV Köln); Andreas Rüter (KV Köln); Burkhard Rausch (KV Köln); Manuela Meyer-Pfeil (KV Köln); Sabine Jutta Müller (KV Köln)