

# Elektromobilität sozialdemokratisch gestalten

Bert Hagels, Horst Kießling, Monica Schümer-Strucksberg, Philipp-Georg Schmidt und weitere Mitglieder der Abteilung Wilmersdorf-Nord  
*Präsentation in der Abteilungsversammlung am 21. Mai 2019*



# Unser Ergebnis vorneweg



## **Ergebnis:**

Die Förderung von E-Mobilität muss Teil eines Gesamtkonzepts von Klima-, Umwelt und Verkehrspolitik sein. E-Mobilität allein löst weder alle umwelt- noch verkehrspolitischen Probleme.

Wenn der motorisierte Individualverkehr erhalten bleiben soll, ist ihr Ausbau jedoch klimapolitisch geboten.

## **Konsequenz:**

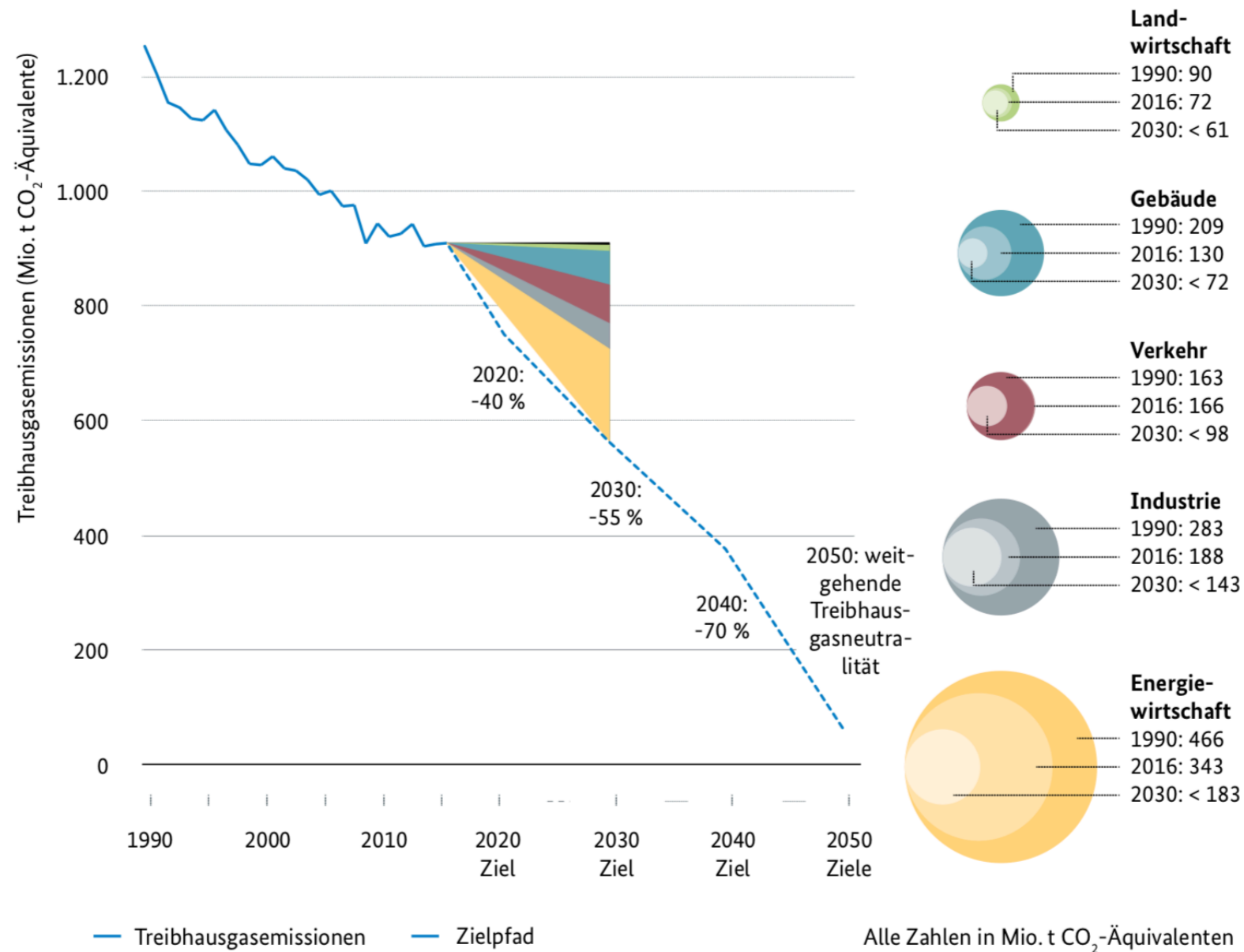
Förderung dort, wo E-Mobilität Verbrennungsmotoren ersetzen soll. Daher: Subventionierung der Antriebsart, aber nicht des Platzverbrauchs.

# Gliederung



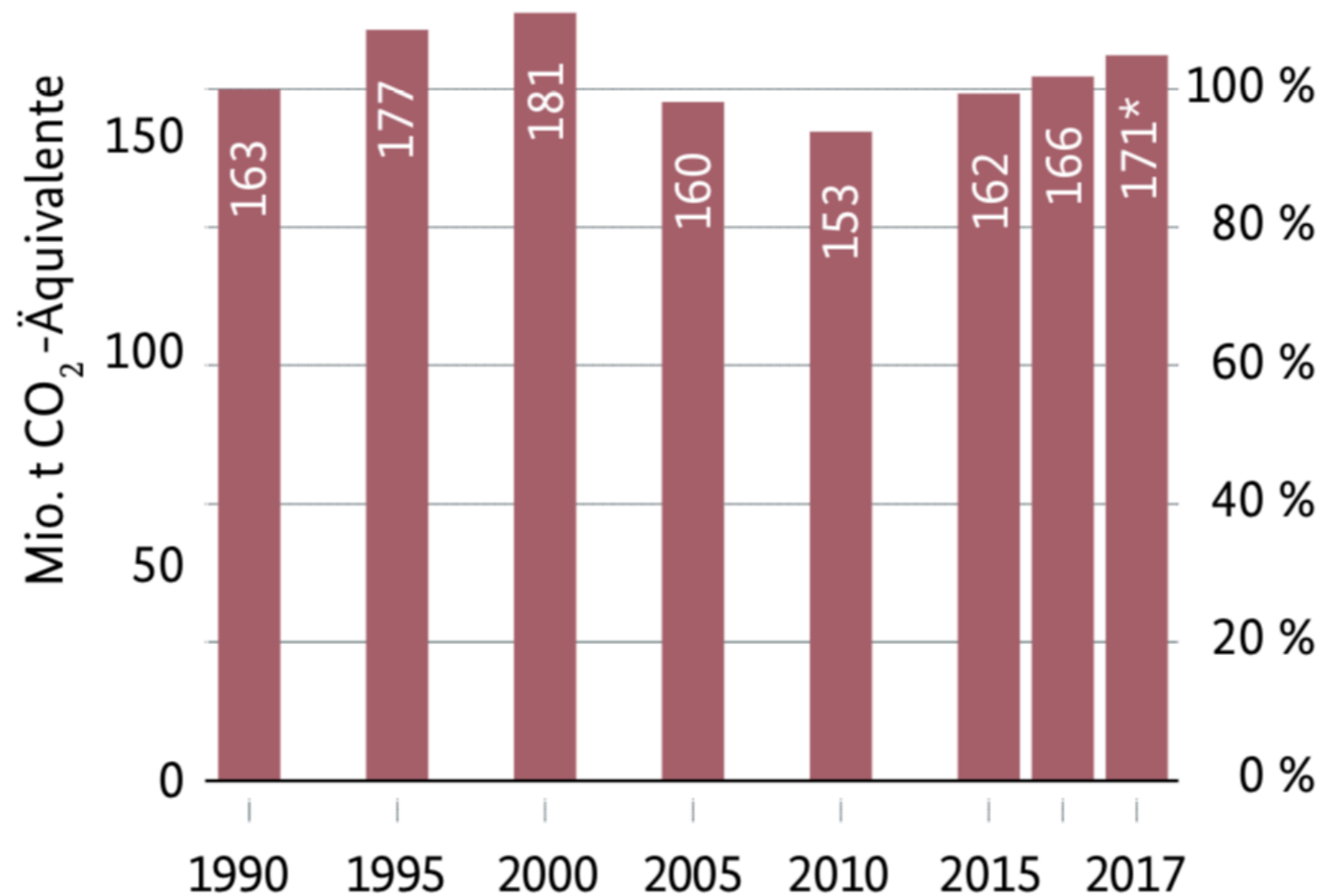
- I. Warum Elektromobilität? - Hintergründe
- II. Wie lässt sich Elektromobilität ausbauen? - Instrumente
- III. Welche Folgen hat der Ausbau der Elektromobilität?
  - i. ... weltweit?
  - ii. ... für Wirtschaft und Beschäftigte?
- IV. Was hängt noch daran und damit zusammen? - neue Mobilitätskonzepte
- V. Was machen wir daraus? - **Elektromobilität sozialdemokratisch gestalten**

# I. Warum Elektromobilität? - Hintergründe



Quelle: Eigene Darstellung nach UBA (2018a)

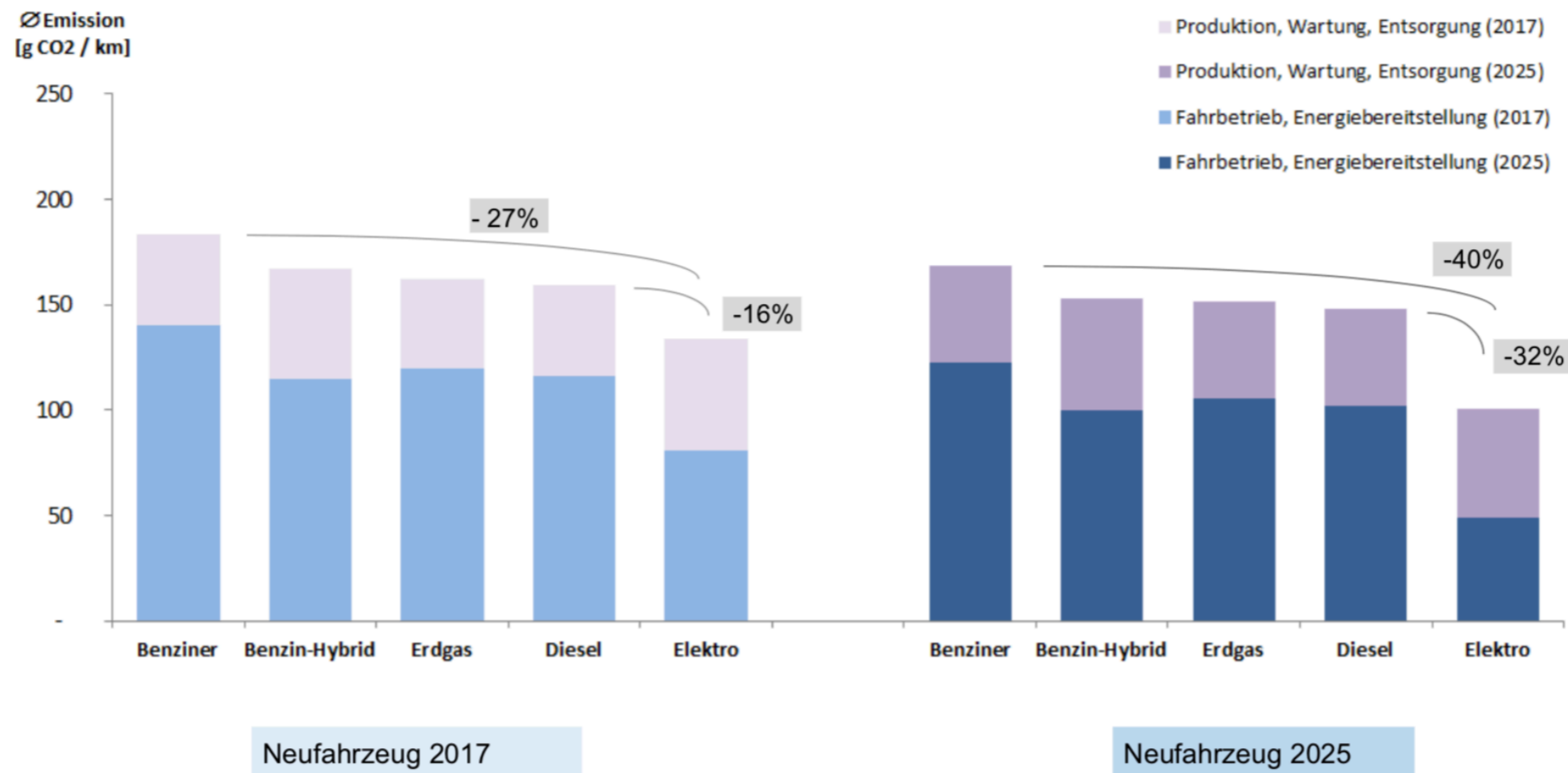
# I. Warum Elektromobilität? - Hintergründe



\* Schätzung

Quelle: UBA (2018a); Schätzung 2017  
basierend auf Pressemitteilung 09/2018

# I. Warum Elektromobilität? - Hintergründe



**Abbildung 1:** CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Fahrzeugkilometer über den gesamten Lebenszyklus, links für ein Fahrzeug, das 2017 neu zugelassen wird, rechts für eines, das 2025 neu auf die Straße kommt.

Elektroantriebe sind bereits heute die klimafreundlichsten Antriebe

# I. Warum Elektromobilität? - Hintergründe

## Über die Klimawirkung hinaus:

- Die Elektromobilität hat den großen Vorteil, dass sie wirksam die **lokalen Umweltprobleme** in Städten lösen kann.
- So werden keine Abgase emittiert und **Feinstaub** entsteht nur durch Abrieb von Reifen und Bremsen.
- Zudem sind Elektroautos in der Regel wesentlich **leiser** als andere Antriebe, was ebenfalls eine Entlastung für Stadtbewohner bringt. Zum Teil birgt dies natürlich auch Risiken, wenn Elektroautos bei niedriger Geschwindigkeit von Fußgängern und Radfahrern nicht gehört werden.

# II. Wie lässt sich Elektromobilität ausbauen? - Instrumente (1)



## Bestehende Förderungen:

- Seit Juli 2016 **Zuschuss** von 4.000 € beim Kauf (Hybrid 3.000 €) bei E-Autos bis 60.000 € Neupreis (Laufzeit bis 30.06.2019; Verlängerung wahrscheinlich).
- **Wegfall der Kfz-Steuer** für 10 Jahre für Zulassungen bis 31.12.2020 (keine Hybrid-Fahrzeuge).
- Förderung von (privaten) **Ladestationen** in den Bundesländern unterschiedlich.
- In einzelnen Städten wird der Kauf von E-Autos durch die örtlichen **Energieversorger subventioniert**.
- Möglichkeit zur **Parkbevorrechtigung** und **Parkgebührenbefreiung** für E-Pkw, Hybrid- und Brennstoffzellen-Pkw durch das **Elektromobilitätsgesetz (EmoG)** seit Juli 2016



# II. Wie lässt sich Elektromobilität ausbauen? - Instrumente (2)



## Bestandsaufnahme:

- Ergebnis: Förderung ist nicht sehr wirksam; der Anteil von E-Mobilen bei Neuzulassungen in Deutschland lag im I. Quartal 2019 bei 2,6% (1. Quartal 2018: 2,0%); (Quelle: CAM/Focus).
- Ob und ggf. wie weitere Fördermöglichkeiten empfehlenswert sind, kommt unter V. (sozialdemokratische Gestaltung) zur Sprache.

# II. Wie lässt sich Elektromobilität ausbauen? - Instrumente (3)



## Beispiele aus dem Ausland

### China:

Die Regierung in Peking investiert 53. Mrd. Euro in Firmen zur Produktion von E-Mobilen. Der Staat gibt dabei Ziele vor. Bei Nichteinhaltung gibt es Strafzahlungen.

### Norwegen:

Ab 2025 keine konventionellen Autos trotz hoher Ölvorkommen.

### Großbritannien:

Ab 2040 gibt es ein Verbot von Verbrennungsmotoren und Hybridmodellen.

# II. Wie lässt sich Elektromobilität ausbauen? - Instrumente (4)

## Stimmen aus den Parteien

SPD	1 Million Elektrofahrzeug sofort Ausbau von Ladestationen Erforschung von Antriebstechnologien
CDU/CSU	2020 sollen 1 Million E-Autos fahren und Deutschland soll Marktführer werden in Umwelttechnologien.
Grüne	CO <sub>2</sub> -Grenzwerte für Nutzfahrzeuge Zuschüsse für Elektroautos Kaufanreize durch Reform der KFZ-Steuer.
FDP	Wettbewerb als Innovation. Keine Subventionen.
Linke	Keine Zuschüsse/Forschung an Akkumulatoren.
AfD	Leugnung des menschengemachten Klimawandels. Man lässt der Autobranche freies Geleit.

# III. Welche Folgen hat der Ausbau der Elektromobilität?



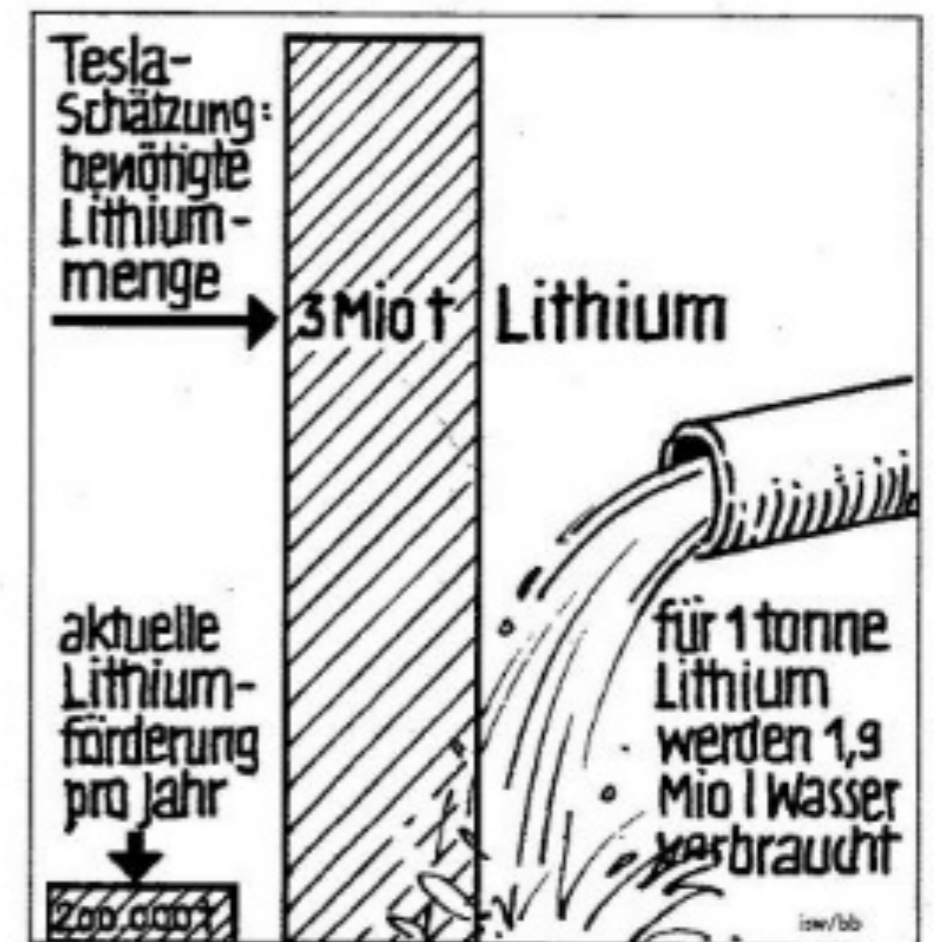
## i. ... weltweit

- Unabhängig von der Antriebsart ist das Auto unökonomisch, nicht effizient, wenig sozial, stadtzerstörerisch, mit Blick auf Umwelt und Klima nicht vertretbar (so Wolf u.a.) Dies gilt insbesondere für den städtischen Raum.
- Solange die Mobilitätswende das private Auto nicht gänzlich unverzichtbar werden lässt, ist die Antriebsart von besonderer Relevanz: umwelt- und sozialpolitisch.
- Mit Blick auf die Antriebsart Elektro wird deshalb unter dem Bezugspunkt weltweit die Produktion der Batterien (Lebensdauer 5-8 Jahre) – und dabei nur beispielhaft die Produktion einiger erforderlicher Rohstoffe angesprochen.

# III. Welche Folgen hat der Ausbau der Elektromobilität?

## i. ... weltweit

- Die Lithium-Ionen-Technik benötigt u.a. Lithium.
- Die Förderung von 1 Tonne Lithium benötigt 1,9 Mio L Grundwasser. Lithium wird gefördert in südamerikanischen Regionen mit extremer Wasserknappheit, Regionen geprägt durch einzelne Dörfer indigener Völker



# III. Welche Folgen hat der Ausbau der Elektromobilität?

## i. ... weltweit



Das Beispiel Chile, am Atacama-See.

Hier gab es früher den Atacama-See mit seiner Wüstenumgebung und kleinsten Siedlungen.

Das Wasser wurde verdunstet, Grundwasser wurde und wird hoch gepumpt und verdunstet.

Aus dem Salz wird Lithium gewonnen.



# III. Welche Folgen hat der Ausbau der Elektromobilität?

## i. ... weltweit

- Das Wassermanagement und die Ausbeutung der gesamten Ressource wurden verkauft, (größter Eigentümer Familie Pinochet) zur Förderung bis 2030. Der Grundwasserspiegel in der Region sank und sinkt dramatisch, der See, Flüsse und anliegende Feuchtgebiete trocknen aus.
- In den umliegenden Gemeinden, den kleinen landwirtschaftlichen Flächen, trocknet der Boden aus. Aus dem Abbauprozess werden giftige Abwässer ungeklärt in die Böden geleitet.
- Die Bauern können nicht mehr von ihrem ausgetrockneten, verseuchten Boden leben.
- 21 Mio. l Grundwasser gehen derzeit so jeden Tag der Lebenswelt der indigenen Bevölkerung verloren. Ihre Lebensgrundlage ist unwiederbringlich zerstört.



# III. Welche Folgen hat der Ausbau der Elektromobilität?

BERLIN

SPD

SPD Wilmersdorf-Nord

## i. ... weltweit

### Das Beispiel Kobalt

Es muss uns z.B. auch interessieren, wie Kobalt gewonnen wird: in der Demokratischen Republik Kongo mit 60% der globalen Vorräte. Mindestens  $\frac{1}{4}$  der Gesamtförderung wird derzeit im „handwerklichen Kobaltabbau“ gewonnen.





# III. Welche Folgen hat der Ausbau der Elektromobilität?

BERLIN

SPD

SPD Wilmersdorf-Nord

## i. ... weltweit

- Die Sammelstellen der weltgrößten Firmen bezahlen weniger als Wucherlohn. Die Familien sind angewiesen auf die zusätzliche Arbeit der Kinder. 40 % der Förderung werden derzeit so gewonnen.
- Zum Überleben bohren die Dorfbewohner eigene Löcher in ihrem Umfeld, gefährlich, oft tödlich.
- Es gibt die Bilder: Dörfer, in denen Kinder sich nicht mehr frei bewegen können, die „informellen“ Löcher sind zu gefährlich. Der Boden ist ruiniert, die Luft ist toxisch. Gesundheitsversorgung gibt es nicht, Schulen sind unerreichbar.



# III. Welche Folgen hat der Ausbau der Elektromobilität?



## i. ... weltweit

- Solange wir auf den Bezug von Kobalt aus dieser Produktion angewiesen sind, sind wir Mitverursacher der Menschenrechtsverletzungen.
- Deshalb ist Erweiterung unseres Blicks für unsere Diskussion und Strategie-Entwicklung zur Elektromobilität notwendig.
- Es ist zu erarbeiten, wie wir (höchstwahrscheinlich nur mit internationalen Auflagen) Produktion und Lieferketten beeinflussen und kontrollieren können.
- Bei der Gestaltung unserer Investitionsentscheidungen zur Elektromobilität können wir uns so erkennbarer zu unseren langfristigen Zielen auf der Basis unserer politischen Grundwerte bekennen, in der Steuerpolitik, der Stadtentwicklung und ebenso in unserer internationalen und Außenpolitik.

# III. Welche Folgen hat der Ausbau der Elektromobilität?

## ii. ... für Wirtschaft und Beschäftigte?

- Der konventionelle Motor besteht aus 1000 Bauteilen, der Elektromotor besteht im Durchschnitt nur aus 25 Bauteilen
- Dies bedeutet einen Abbau von Arbeitsplätzen, da weniger Monteure benötigt werden. Manche Prognosen rechnen mit einem Verlust von 100.000 Jobs.
- Der volkswirtschaftliche Schaden läge in diesem Szenario bei 20 Mrd. Euro.
- Die Konkurrenz im Ausland ist sehr groß, so dass sich mittelständische Unternehmen nur durch Fusionen behaupten können.
- Es gibt in Deutschland aber auch Vorreiter im Bereich E-Mobilität:
  - Mahle in der Produktion von Kühlteilen bei E-Motoren.
  - Elrinklinger bei der Herstellung von Komponenten für Batterien: 140 Länder, 45 Standorte, 9000 Mitarbeiter, 1,5 Mrd. Umsatz
  - Diese Unternehmen sind so erfolgreich, dass sie expandieren:
- Darüber hinaus gibt es Unternehmen, die Seminare mit Experten anbieten und mit Universitäten kooperieren, um möglichst viele Arbeitsplätze zu halten.

# III. Welche Folgen hat der Ausbau der Elektromobilität?



## ii. ... für Wirtschaft und Beschäftigte?

- Es sind laut Prognosen zusätzliche Arbeitsplätze bei Bauwesen, Stromversorgern und in Teilen der Dienstleistung (IT-Branche) = ca. 25.000 neue Jobs zu erwarten.
- Die Automobilindustrie muss sich auf Elektromobilität neu einstellen, zumal die europäische und vor allem die chinesische Konkurrenz weit voraus ist.
- Die Politik muss also in Werke, Fortbildung und Ladestationen investieren, damit E-Mobilität attraktiv wird und die Wertschöpfung in Deutschland gehalten werden kann.

**Fazit:** Es ist zu erwarten, dass einige der heutigen Jobs wegfallen oder durch andere ersetzt werden.

## IV. Was hängt noch daran und damit zusammen?

- neue Mobilitätskonzepte:

Mobilität - **Istzustand**

BERLIN

**SPD**

SPD Wilmersdorf-Nord

Städtisch	Ländlich
<b>ÖPNV-Systeme, verschiedene Taktung, Mobilitätsziele grundsätzlich ohne PKW erreichbar</b>	<b>Mobilitätsziele zurzeit ohne eigenen PKW praktisch nicht erreichbar</b>
<b>gesundheitliche Belastung der Anwohner durch Mobilität</b>	<b>wenig gesundheitliche Belastung der Anwohner durch Mobilität</b>
<b>ÖPNV-Kosten NICHT sozialverträglich, mit PKW nicht konkurrenzfähig</b>	<b>ÖPNV-Kosten NICHT sozialverträglich, mit PKW nicht konkurrenzfähig</b>

## IV. Was hängt noch daran und damit zusammen?

- neue Mobilitätskonzepte:

Mobilität - **mit E-Autos**

BERLIN

SPD

SPD Wilmersdorf-Nord

Städtisch	Ländlich
ÖPNV-Systeme, verschiedene Taktung, <b>Mobilitätsziele grundsätzlich ohne PKW erreichbar</b>	<b>Mobilitätsziele</b> zurzeit <b>ohne eigenen PKW</b> praktisch nicht erreichbar
<b>Weniger gesundheitliche Belastung der Anwohner durch Mobilität</b>	<b>wenig gesundheitliche Belastung der Anwohner durch Mobilität</b>
ÖPNV-Kosten NICHT sozialverträglich, <b>mit PKW konkurrenzfähig</b>	ÖPNV-Kosten NICHT sozialverträglich, mit PKW nicht konkurrenzfähig

## IV. Was hängt noch daran und damit zusammen?

- neue Mobilitätskonzepte:

Mobilität - **E-Mobilität & Car-Sharing,**  
**autonomes Fahren**

BERLIN

SPD

SPD Wilmersdorf-Nord

Städtisch	Ländlich
ÖPNV-Systeme, verschiedene Taktung, <b>Mobilitätsziele grundsätzlich ohne PKW erreichbar</b>	<b>Mobilitätsziele zurzeit ohne eigenen PKW praktisch nicht erreichbar</b>
<b>Weniger gesundheitliche Belastung der Anwohner durch Mobilität</b>	wenig gesundheitliche Belastung der Anwohner durch Mobilität
ÖPNV-Kosten sozialverträglich, <b>mit PKW konkurrenzfähig</b>	ÖPNV-Kosten sozialverträglich, <b>günstiger als eigener PKW</b>



## IV. Was hängt noch daran und damit zusammen?

- neue Mobilitätskonzepte:

### **Warum haben Car-Sharing & Autonomes Fahren diese positiven Auswirkungen?**

- PKW fahren länger pro Tag, die Bedeutung der Herstellungskosten für die Gesamt-Ökobilanz nimmt ab, der **Energie-Mix entscheidet**
- PKW sind besser ausgelastet, die benötigte **Energie pro bewegter Person nimmt ab**
- (Bsp.:  $4 \cdot (1000\text{kg} + 80\text{ kg}) = 4.320\text{ kg} \gg (1000\text{kg} + 4 \cdot 80\text{kg}) = 1320\text{ kg}$ .)
- **Parkraumbedarf sinkt erheblich – bis zu 80%**
- **Autonomes Fahren und Car-Sharing wird Teil des ÖPNV**
- **Züge/Busse nur noch auf gut ausgelasteten Teilstrecken**



IV. Was hängt noch daran und damit zusammen?

- **neue Mobilitätskonzepte:**

**Was müssen wir politisch tun?**

BERLIN

**SPD**

SPD Wilmersdorf-Nord

- **Förderung der Forschung beim autonomen Fahren**
- **Förderung des Netzausbaus 5-G**
- **Parkraum erheblich verteuern**
- **ÖPNV erheblich verbilligen**

## V. Was machen wir daraus?

# - Elektromobilität sozialdemokratisch gestalten: Grundthesen



### Ergebnis:

Die Förderung von E-Mobilität muss Teil eines Gesamtkonzepts von Klima-, Umwelt und Verkehrspolitik sein. E-Mobilität allein löst weder alle umwelt- noch verkehrspolitischen Probleme.

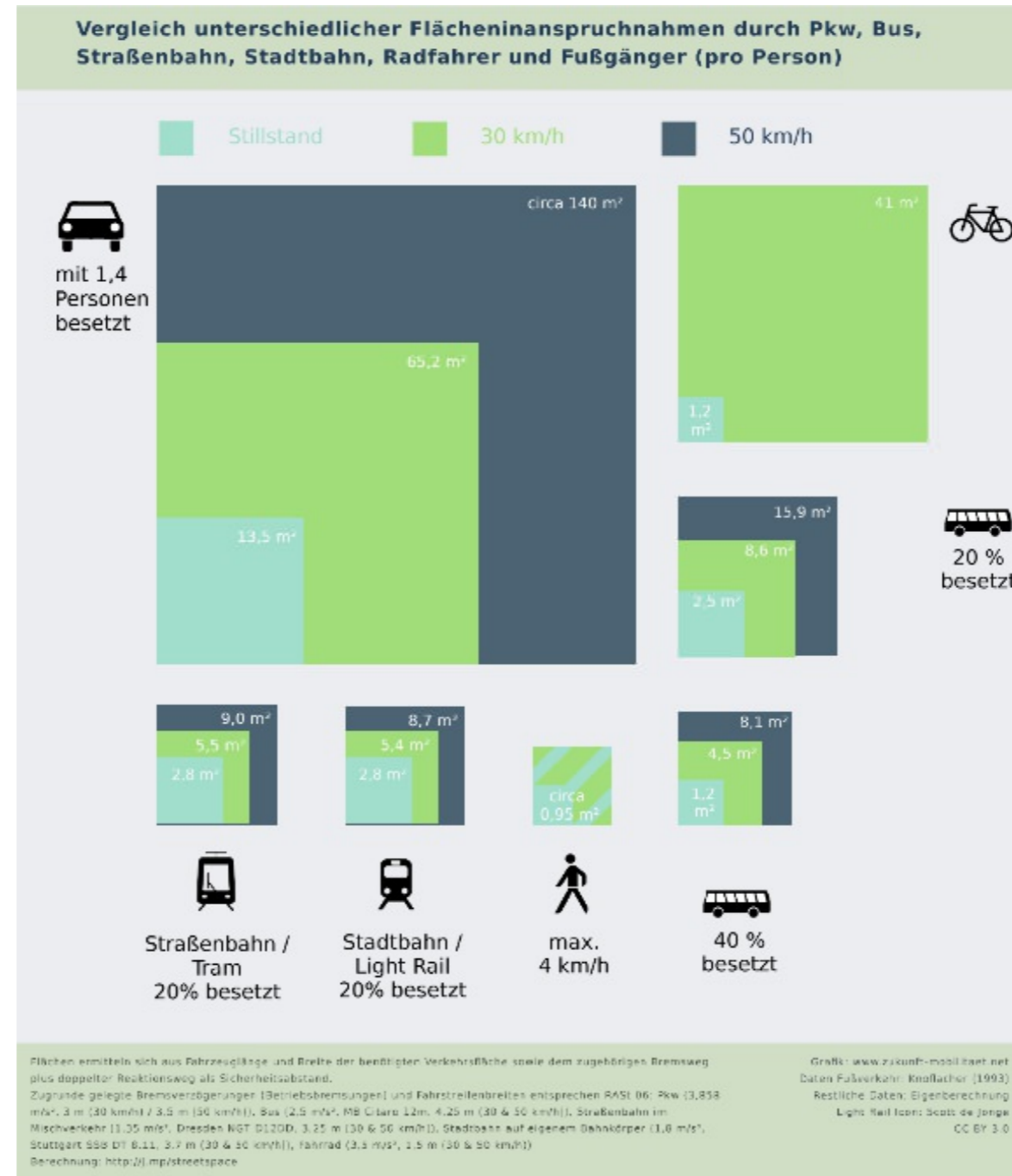
Wenn der motorisierte Individualverkehr erhalten bleiben soll, ist ihr Ausbau jedoch klimapolitisch geboten.

### Konsequenz:

Förderung dort, wo E-Mobilität Verbrennungsmotoren ersetzen soll. Daher: Subventionierung der Antriebsart, aber nicht des Platzverbrauchs.

# V. Was machen wir daraus?

## - Elektromobilität sozialdemokratisch gestalten: Beispiel Platzverbrauch



# V. Was machen wir daraus?

## - Elektromobilität sozialdemokratisch gestalten: mögliche Instrumente



- **Subventionierung des Kaufs** mit einer festen Summe, die sich proportional zum Schadstoffausstoß verringert; dabei Vermeidung von Mitnahmeeffekten beachten (Koppelung der Förderung an Abmeldung von Alt-Fahrzeugen, nur Förderung von einzigem Pkw/Haushalt)
- Umbau der Kfz-Steuer zu einer **Kfz-Schadstoffsteuer** unter Einbeziehung aller Umweltbelastungen mit stark progressivem Charakter; keine Ausnahmen.
- Aufbau einer **Infrastruktur von Lademöglichkeiten** prüfen; in Berlin wird die Einrichtung von Ladestationen seit 2015 gefördert.
- **Integration in Verkehrskonzept** (für Berlin):
  - Missverhältnis des Autoanteils am Verkehrsaufkommen und seinem Flächenverbrauch schrittweise reduzieren;
  - Konsequente Einführung von Parkraumbewirtschaftung, deutliche Erhöhung der Parkgebühren;
  - Großflächige Ersetzung von Parkplätzen und/oder anderer Verkehrsflächen durch Flächen für Car- und/oder Bike-Sharing-Angebote;
  - Verengung von Fahrbahnen zugunsten von räumlich abgetrennten Radwegen (E-Bikes, E-Scooter).
- Ausbau aller Arten des **ÖPNV** ist notwendig, um die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zu kompensieren; Kombination von ÖPNV mit **Sharing-Modellen**; Umstellung der Busflotte auf E-Antrieb; Einführung von O-Bussen (Vorteil: keine Batterien) prüfen.