

Antragsbereich V / **Antrag V1**

AntragstellerInnen: Jusos Oberbayern

V1: Automobilindustrie transformieren - Mobilitätswende, Eigentumswende, Industriegewende

Adressat*innen: Juso Bezirkskonferenz, Juso Landeskonferenz, Juso Bundeskongress, SPD

Bezirksparteitag, SPD Landesparteitag, SPD Bundespartei-
5 tag

Mitglieder der Jusos München, der IG Metall Jugend
10 München und von Fridays for Future

München haben auf einem gemeinsamen Seminar über die Transformation der

15 Automobilindustrie diskutiert. Dabei haben wir gelernt, dass es sowohl bereichernd

als auch anstrengend ist, den eigenen Organisationshintergrund zu verlassen.

20

Gleichzeitig Verbindendes zu bestärken und Trennendes zu überwinden ist eine

notwendige Voraussetzung für eine demokratische
25 Veränderung unserer Gesellschaft.

**Gemeinsame Ausgangsanalyse: Die Klimakrise
30 und die**

Notwendigkeit zu handeln

Die Klimakrise bedroht unsere Welt existenziell. Wir
35 sind uns darüber einig, dass die

aktuellen Zustände radikale Antworten erfordern.
Wir sind uns auch darüber einig,

40 dass die Antworten Politische sein müssen. Die Ver-
haltensänderung von Individuen ist

nicht ausreichend und deshalb nicht geeignet, um die
Klimakrise aufzuhalten.

45

Unterschiedliche Interessen resultieren aus unter-
schiedlichen Lebenswelten und

50

Lebensrealitäten. Es ist die Aufgabe der demokrati-
schen Gesellschaft, diese

Interessenkonflikte zu akzeptieren und zu moderie-
55 ren. Durch inhaltlichen Austausch –

wie zum Beispiel das oben erwähnte Seminar – ist es
möglich, andere Interessen besser

60 zu verstehen und zu erkennen, dass Interessenkon-
flikte nicht immer ein “Entweder-

Oder“ bedeuten müssen. Vielmehr sind unterschiedliche Interessen oft ein Ausdruck von

65

verschiedenen Blickwinkeln auf dasselbe Problem.

70 In der aktuellen Demokratie haben verschiedene Interessenvertreter*innen

unterschiedliche Stellungen. Dabei kommen gerade junge Menschen zu wenig zu Wort und

75

Wirtschaftslobbyist*innen sorgen dafür, dass die Interessen großer Konzerne viel

80 stärker gewichtet werden als die Interessen der Vielen in unserer Gesellschaft

oder

die klaren Warnungen aller seriöser Klimamodelle.

85

Das verbleibende CO2-Budget, das uns noch zur Verfügung steht, um das 1,5-Grad-Ziel

90

zu erreichen, wird, wenn wir dem aktuellen kapitalistischen Kurs folgen, um ein

95 Vielfaches überschritten werden. Nur, wenn wir es schaffen, Emissionen drastisch zu

reduzieren, ist der Erhalt der Welt, wie wir sie kennen, möglich. Nur durch radikale

100 Veränderung ist eine Sicherung guten Lebens auf diesem Planeten möglich.

105 Unser gemeinsames Ziel: Klimagerechtigkeit

Bei der Transformation der Automobilindustrie ist
110 aus Klimaschutz-Perspektive

Geschwindigkeit ausschlaggebend. Dekarbonisierung muss schnell passieren und anders

115 als in der Vergangenheit in der Industrie als eine Herausforderung der Gegenwart und

nicht der Zukunft verstanden werden. Eine Orientierung am CO2-Budget gemäß dem

120

Pariser Abkommen macht den kurzfristigen Handlungsdruck sichtbar. Klimagerechtigkeit

bedeutet für uns, den nationalen Ausstoß von Klimagasen vor 2035 auf null zu
125

reduzieren. Darüber hinaus sollte auch die globale Verantwortung Deutschlands – als

130 reiches Land des globalen Nordens mit hohen histo-
rischen Emissionen – gegenüber

Ländern des globalen Südens, die schon heute viel
stärker von den Folgen der

135

Erderhitzung betroffen sind, bedacht werden.

140 Unter einer Transformation verstehen wir einen
grundlegenden Wandel. Es ist ein

Prozess der wesentlichen Veränderung vom aktuellen
IST-Zustand hin zu einem

145

angestrebten Ziel. Zur Bewältigung einer Transforma-
tion bedarf es einer oder mehreren

Strategien. Transformation passiert auch, wenn wir

150

sie nicht gestalten - wir müssen

sie nach unseren Vorstellungen beeinflussen.

155

Die Transformation der Automobilindustrie umfasst
für uns vor allem drei

160

Diskussionsstränge: Zuerst wollen wir klären, wie wir
mit Autos und ihrer Rolle im

Verkehr umgehen wollen. Dann beschreiben wir, wie
die aktuellen Eigentumsverhältnisse

165 der Transformation der Automobilindustrie hin zu
einer CO2-sparenden Produktion

entgegenstehen. Abschließend zeichnen wir unsere
Vision der Industrie der Zukunft.

170

Unsere Diskussionen verliefen oft entlang der Fest-
stellung, dass einerseits ein

175

kurzfristiges klimapolitisches Handeln notwendig ist,
andererseits in der

kapitalistischen Produktionsweise Klimagerechtigkeit
180 nie erreicht werden kann. Wir

wünschen uns Veränderungen, die grundlegend sind.
Deshalb wollen wir kurzfristig und

185 solidarisch für Klimaschutz in der kapitalistischen
Welt, in der wir leben, kämpfen.

190 Gleichzeitig arbeiten wir an einer Gesellschaftsutopie,
die solidarisch und mit

Verantwortung gegenüber künftigen Generationen
am Erhalt unserer Lebensgrundlage

195

arbeitet, gute Arbeits- und Lebensbedingungen si-
chert und Kapitalinteressen, die dem

entgegenstehen, überwindet. Wir wissen aber, dass
200 diese grundlegenden Veränderungen

nur demokratisch gelingen können.

205

MOBILITÄTSWENDE: MOBILITÄT FÜR UNS MEN- SCHEN - NICHT DIE

AUTOS

210

Unsere Analyse: Das aktuelle Verkehrssystem ist
klimaschädlich und sozial ungerecht.

215

Aktuell ist unser Mobilitätssystem auf das Verkehrs-
mittel Auto ausgerichtet. Dies

wird bspw. an der Gestaltung von Städten sichtbar.
220 So werden zum Beispiel in München

45% der Wege mit dem Auto zurückgelegt.

225

Ein Auto in Deutschland kostet unsere Gesellschaft
rund 5000 € im Jahr.

230

Diese Kosten beinhalten vor allem gesellschaftliche

und ökologische Auswirkungen. Sie

entstehen durch gesundheitliche Schäden für die
235 Bevölkerung, z.B. Lärmbelastung und

Schadstoffbelastung, aber auch die langfristigen
Auswirkungen der Klimakrise. Diese

240 Kosten tragen auch Menschen, die kein Auto fahren.
Der ÖPNV hingegen wird

nutzer*innenorientiert finanziert. Mobilitätskonzept
te, deren Hauptfokus der

245 motorisierte Individualverkehr ist, können nicht sozial
gerecht sein. Diese

Ungerechtigkeiten werden sichtbar in den Aspekten
250 Sicherheit, finanzielle

Exklusivität durch hohe Haltungs- und Betriebskosten
und mangelnde Barrierefreiheit.

255

Das autozentrierte Mobilitätskonzept beinhaltet auch
eine starke Komponente der

260 Geschlechterungerechtigkeit: Das soziale Geschlecht
hat nämlich in Kombination mit

anderen ökonomischen und sozialen Faktoren auf-
grund von Rollenzuschreibung und -

265

erwartungen Auswirkungen darauf, wie wir uns fortbewegen (wollen). Wer viel Care-

Arbeit übernimmt, hat oft kleinteiligere Wege zu
270 bewältigen die einfacher zu Fuß, mit

dem Fahrrad oder ÖPNV zurückgelegt werden können. Die autozentrierte Verkehrsplanung

275 ist in einer Gesellschaft, in der das Auto Männlichkeit rekonstruiert, Ausdruck der

tief in der Gesellschaft verankerten patriarchalen Strukturen.

280

Doch auch der ÖPNV und öffentliche Räume wie Parks oder Grünflächen entsprechen

285

momentan nicht ausreichend unseren Ansprüchen an barrierearme und

geschlechtergerechte Planung.

290

Viele FINTA* (Frauen, intergeschlechtliche, nicht-binäre, trans und agender) Personen

295

meiden, besonders am Abend oder in der Nacht, bestimmte Wege aus Angst vor sexuellen

Übergriffen. Wer es sich leisten kann, weicht deshalb

300 notgedrungen auf die Nutzung

eines Autos aus.

305

Der öffentliche Personennahverkehr, Fußgänger*innenwege und Fahrradwege sind voller

310 Barrieren und schließen Personen mit Mobilitätseinschränkungen genauso wie Familien

mit Kinderwagen systematisch aus.

315

Die meisten Menschen sind auf die Nutzung eines Autos geprägt und der Besitz gilt

320 immer noch als Statussymbol. Es gibt Personengruppen, die auf das Auto angewiesen

sind. Insgesamt entsteht durch die aktuell stark erhöhten Sprit-Preise infolge des

325 Ukraine-Kriegs und des Gewinnstrebens der Mineralölkonzerne eine hohe finanzielle

Belastung ohne Ausweg für einen Großteil der Bevölkerung.

330

Unsere Gesellschaft braucht also eine umfassende

und rasche Mobilitätswende.

335

Wir fordern die Umgestaltung vom autogerechten
Mobilitätssystem hin zu einem

340

menschengerechten. Jeder Mensch soll sich unab-
hängig von ökonomischen, sozialen,

demografischen und körperlichen Voraussetzungen

345

frei im Verkehrssystem bewegen

können.

350

Weniger Individualverkehr und mehr ÖPNV

355

Im Mobilitätsverhalten muss es eine Verlagerung weg
vom motorisierten

Individualverkehr (MIV) hin zum öffentlichen Perso-
nennahverkehr (ÖPNV) geben. Damit

360

dies gelingt, muss der ÖPNV massiv ausgebaut wer-
den und der MIV auf das Mindestmaß

begrenzt werden.

365

Ausbau des ÖPNVs (bedürfnisorientiert, barrierearm)

370

Dabei ist es elementar, dass der Aus- und Umbau des ÖPNVs bedürfnisorientiert

375

geschieht. So sollen Barrieren überwunden werden, zum Beispiel durch verständliche

Stationsansagen und Beschilderungen und gut zugängliche Aufzüge. Außerdem sollen

380

feministische Perspektiven in die Planung des Umbau des ÖPNVs einfließen. Das heißt

385

bessere Ausleuchtung von Bahnhöfen und eine höhere Taktung der öffentlichen

Verkehrsmittel. Ein klimaneutraler ÖPNV muss mit erneuerbaren Energien betrieben

390

werden. Die Kosten des ÖPNVs sollen außerdem solidarisch durch einen

395

einkommensabhängigen Beitrag auf die gesamte Gesellschaft verteilt werden.

Autofreie Zonen in Städten

400

Die Reduzierung des MIV soll durch Pilotprojekte, wie z. B. das autofreie Tal in

München, vorangetrieben werden. Unser Ziel ist es, den MIV aus den Innenstädten zu

405 verbannen. Für einen barrierearmen und gerechten Zugang (nicht alle Menschen können

zu Fuß gehen oder Fahrrad bzw. ÖPNV nutzen) sind Mobilitätsmöglichkeiten wie Shared

410

Taxis notwendig. Push-Maßnahmen, wie die alternative Nutzung und die gezielte

Bepreisung von Parkplätzen, können dabei die Bevölkerung zur umwelt- und

415

sozialverträglichen Mobilität bewegen.

420

Umverteilung des öffentlichen Raums

Durch die Begrenzung des MIVs werden v. a. in der Stadt neue Flächen frei. Diese

425

neuen Freiräume können beispielsweise für kulturelle und soziale Projekte verwendet

werden. Außerdem entsteht mehr Platz für die Mobilitätsformen des Umweltverbundes, z.

430

B. für Fußgehende und Fahrradfahrende. Besonders Synergien mit der Klimaanpassung

435 durch neue Grünflächen müssen genutzt werden.

Langfristig kann eine Neuverteilung der

Fläche stattfinden, die unbedingt zugunsten der Menschen und der Umwelt passieren

440

muss.

445 Wir brauchen auch eine Antriebswende

Wenn MIV, dann klimaneutral

450

Wie zuvor gezeigt, braucht es vordergründig eine Verlagerung des Verkehrs vom MIV hin

zum Umweltverbund. Allerdings ist auch klar, dass
455 ein gewisser Restbedarf an MIV

bleiben wird. Dies betrifft beispielsweise mobilitäts-
eingeschränkte Personen,

460 Lieferverkehr und Handwerker*innen. Die essentielle
Herausforderung in der

Transformation der Automobilindustrie ist es somit,
Produkte anzubieten, die hohen

465

sozialen und ökologischen Standards folgen. Dafür
braucht es eine **Antriebswende - das**

bedeutet eine Abkehr von Antrieben, die mit

470 **fossiler Energie betrieben werden –**

sowie den nachhaltigen Umgang mit Ressourcen bzw.
den Einsatz recyclingfähiger

475 Materialien im Sinne einer **Kreislaufwirtschaft**.

Batterieelektrische Antriebe sind die Nachhaltigsten für MIV

Die aktuell effizienteste und nachhaltigste Antriebstechnologie ist die von Batterie-

485 Elektrofahrzeugen (Abkürzung: BEV). Daher soll sowohl von staatlicher als auch

unternehmerischer Seite diese Technologie und ihre weitere Erforschung und

490

Verbesserung gefördert werden.

495 Wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge (Abkürzung: FCEV) lehnen wir

als Lösung für die Antriebswende der Privat-PKWs ab. Allgemein haben Brennstoffzellen

500

einen sehr ineffizienten Wirkungsgrad und Grüner Wasserstoff wird in naher Zukunft in

505 anderen Bereichen (Luftfahrt, Schwerlasttransport, Chemieindustrie) benötigt.

510 Deshalb sollte auch für genau diese Bereiche die Forschung für mit Grünem Wasserstoff

betriebene Technologien durchaus weiter gefördert werden.

515

Jedoch muss unbedingt verhindert werden, dass die Hoffnung auf technologischen

520 Fortschritt die sofort nötigen Veränderungen in Verhalten und den Einsatz bereits zur

Verfügung stehender Technologien ausbremst.

525

Die Vorteile der Sektorkopplung nutzen

530 Im Kontext von Elektroautos sehen wir auch Chancen in der sogenannten Sektorkopplung.

Beispielsweise können Elektroautos mit Solarzellen auf dem Dach gebaut werden, sodass

535 die Batterie mit selbst erzeugtem Solarstrom geladen, also der Mobilitäts- mit dem

Energiesektor gekoppelt wird.

540

Hybrid-Fahrzeuge sind nicht Teil der Lösung

Die bestehenden Förderungen von Hybrid-
545 Fahrzeugen bewerten wir angesichts der darin

verbauten und überwiegend genutzten, auf fossilen
Kraftstoffen basierenden

550 Verbrennungsmotoren als absolut kontraproduktiv.
Aus einer Vielzahl von Gründen sind

diese kein sinnvoller Beitrag zur Mobilitätswende,
sondern lediglich ein fossiler

555

Lock-In.

560 Bedarfsorientierte Anreize für E-Mobilität

Angesichts der heutigen Preise neuer Elektrofahrzeu-
ge wird deutlich, dass der Zugang

565 zu solchen als eine Frage sozialer Gerechtigkeit be-
trachtet werden muss. Denn

Menschen, die auf motorisierten Individualverkehr
angewiesen sind, müssen auch

570

bezahlbaren Zugang zu nachhaltigen Formen des

motorisierten Individualverkehrs haben.

Dies gilt nicht nur für das E-Auto selbst, sondern auch
575 für eine angemessene

Ladeinfrastruktur. Daher fordern wir bedarfsorien-
tierte Anreize und Subventionen im

580 Bereich der Elektromobilität und staatlich gesicherte
Ladeinfrastruktur. Wir sind

davon überzeugt, dass nicht jede*r ein eigenes Auto
besitzen muss. Car-Sharing und

585 Mobilitätsstationen können einen wichtigen Beitrag
leisten, Hürden zur

gemeinschaftlichen Nutzung von Elektromobilität
590 abzubauen.

Stadt und Land unterschiedlich betrachten

595

Ländliche Regionen bei der Mobilitätswende nicht abhängen!

600

Wir erkennen an, dass unterschiedliche Mobilitätsbe-
dürfnisse in städtisch und

ländlich geprägten Regionen vorherrschen. Deshalb
605 müssen für Stadt und Land

unterschiedliche Mobilitätskonzepte entwickelt werden. Dabei muss besonders darauf

610 geachtet werden, dass strukturschwache Regionen nicht weiter abgehängt werden. Der

Ausbau des ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur ist auch in ländlichen Regionen

615

unabdingbar. Viele Menschen dort sind auf ihr Auto angewiesen, das ÖPNV-Netz ist

620 nicht ausreichend ausgebaut. ÖPNV, der nur wenig ausgelastet ist, bringt keine

Einsparung von Emissionen gegenüber dem MIV. Deshalb müssen insbesondere in

625 ländlichen Regionen Mobilitätskonzepte anders gedacht werden.

So müssen Angebote des

630 ÖPNV besser getaktet, bedarfsorientierter gestaltet und besser aufeinander abgestimmt

werden.

635

Auch wenn auf dem Land der MIV nicht restlos zu ersetzen sein wird,

640

sind wir

der Auffassung, dass er auch in ländlichen Gebieten
645 reduziert werden muss. Die

Mobilität auf dem Land muss in Zukunft multimodal
(aus verschiedenen Verkehrsmitteln

650 bestehend) sein, um Emissionen zu reduzieren.

655 **Park&Ride als Schnittstellenlösung zwischen
Stadt & Land**

Der Ausbau von Park&Ride-Angeboten und deren
kostenlose Nutzung für alle Bürger*innen

660 ermutigt zur Nutzung des ÖPNV für Teilstrecken.
Gerade für Pendler*innen kann dies in

Verbindung mit einer niedrigpreisigen Tarifgestaltung
im ÖPNV eine zugängliche

665

Mobilitätslösung für die Verbindung zwischen Stadt
und Land bieten.

Auch der

670

Tourismus und Tagesausflugsverkehr kann so von
der Straße auf die Schiene verlagert

werden.

675

Lieferverkehr

680

Effizientere Organisation der Lieferketten

685 Beim Umbau unseres Mobilitätssystem muss besonders in der Stadt der Lieferverkehr

mitgedacht werden. Die Lieferung von Päckchen, Lebensmitteln oder Post wird momentan

690 von vielen unterschiedlichen Logistikdienstleister*innen mit großen Transportern

geliefert. Durch zentrale Logistikstellen in Quartieren können Lieferketten

695

effizienter gestaltet werden. Diese Logistikstellen können als Teil der

Daseinsvorsorge von Kommunen aufgebaut werden.

700 Der Transport vom Logistikzentrum zu

den Empfänger*innen soll mit Lastenfahrrädern durchgeführt werden.

705

Wir fordern einen deutlichen Ausbau der Schienenin-

Infrastruktur zum Warentransport, um

710 insbesondere auf langen Strecken eine emissionsarme Alternative zu interregionalen

und internationalen Transportwegen mit LKW zu schaffen.

715

AKTUELLE EIGENTUMSVERHÄLTNISSE STEHEN DER TRANSFORMATION

720

DER AUTOMOBILINDUSTRIE

ENTGEGEN

725 Die Ausbeutung von Mensch und Natur gehen in der kapitalistischen Produktionsweise

miteinander Hand in Hand, finden aber auf unterschiedliche Art und Weise statt.

730

Wenige Menschen haben die ökonomische Macht, über die Ressourcen und Produktionsweise

735

zu entscheiden, deren Verbrauch jedoch Auswirkungen auf uns alle hat. Solange fossile

740 Energieträger vorhanden sind, gibt es ein ökonomisches Interesse, diese zu verkaufen,

die Nachfrage danach aufrechtzuerhalten und damit auf Kosten nachfolgender

745 Generationen zu wirtschaften sowie die Entscheidungsgewalt darüber außerhalb

demokratischen Zugriffs zu halten.

750

Solange die Eigentumsverhältnisse so sind und solange Entscheidungen über

755 beispielsweise Energieträger von einigen wenigen getroffen werden, ist echter

Klimaschutz, der das 1,5 Grad Ziel erreicht, nicht realisierbar.

760

Entscheidungen werden so getroffen werden, dass sie kurzfristig den Gewinn erhöhen,

765

ohne die Folgen für die aktuelle und nachfolgende Generationen zu berücksichtigen.

770

Unser Ziel ist die Abkehr von der Gewinnmaximierung hin zu einer nachhaltigen,

775 ressourcenschonenden, demokratischen Gesellschaft. Denn solange Arbeiter*innen auf

ihre Arbeit angewiesen und gleichzeitig nicht im Besitz von Produktionsmitteln sind,

780 wird die Ausbeutung von Mensch und Natur weitergehen.

785 Deshalb müssen die Produktionsmittel vergesellschaftet werden. Dadurch werden

Kapital, Unternehmen und Gesellschaft umstrukturiert und gesellschaftliche Teilhabe

790

gestärkt. So werden entscheidende Fragen der Ressourcenverwendung zum Erhalt einer

lebenswerten Welt und guten Arbeits- und Lebensbedingungen gemeinschaftlich

795

getroffen.

800

Fragen, auf die wir Antworten finden müssen, sind: Wer entscheidet letztendlich, wenn

eben nicht top-down entschieden wird? Welche Institutionen sind sinnvoll? Wer darf z.

805

B. entscheiden, welche und wie viele Ressourcen verbraucht werden dürfen? Wie gehen

810

815

820

825

830

835

840

845

850

855