

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 Bundesparteitag

5

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

10

München haben auf einem gemeinsamen Seminar über die Transformation der

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

15

als auch anstrengend ist, den eigenen Organisationshintergrund zu verlassen.

Gleichzeitig Verbindendes zu bestärken und Trennendes zu überwinden ist eine

20

notwendige Voraussetzung für eine demokratische Veränderung unserer Gesellschaft.

25

Gemeinsame Ausgangsanalyse: Die Klimakrise und die

30 Notwendigkeit zu handeln

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

35 aktuellen Zustände radikale Antworten erfordern. Wir sind uns auch darüber

einig,

dass die Antworten Politische sein müssen. Die Verhaltensänderung von Individuen ist

40

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

45

Unterschiedliche Interessen resultieren aus unterschiedlichen Lebenswelten und

50

Lebensrealitäten. Es ist die Aufgabe der demokratischen Gesellschaft, diese Interessenkonflikte zu akzeptieren und zu moderieren. Durch inhaltlichen Austausch –

55

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

zu verstehen und zu erkennen, dass Interessenkonflikte nicht immer ein “Entweder-

60

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

verschiedenen Blickwinkeln auf dasselbe Problem.

65

In der aktuellen Demokratie haben verschiedene Interessenvertreter*innen

70

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

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

75

stärker gewichtet werden als die Interessen der Vielen in unserer Gesellschaft

oder

80 die klaren Warnungen aller seriöser Klimamodelle.

Das verbleibende CO2-Budget, das uns noch zur Verfügung steht, um das
85 1,5-Grad-Ziel

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

90 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

95

Veränderung ist eine Sicherung guten Lebens auf diesem Planeten möglich.

100 Unser gemeinsames Ziel: Klimagerechtigkeit

Bei der Transformation der Automobilindustrie ist aus Klimaschutz-
105 Perspektive

Geschwindigkeit ausschlaggebend. Dekarbonisierung muss schnell passie-
ren und anders

110 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

115

Pariser Abkommen macht den kurzfristigen Handlungsdruck sichtbar.
Klimagerechtigkeit

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

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

125 reiches Land des globalen Nordens mit hohen historischen Emissionen – gegenüber

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

130

Erderhitzung betroffen sind, bedacht werden.

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

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

140

angestrebten Ziel. Zur Bewältigung einer Transformation bedarf es einer oder mehreren

Strategien. Transformation passiert auch, wenn wir sie nicht gestalten - wir

145

müssen

sie nach unseren Vorstellungen beeinflussen.

150

Die Transformation der Automobilindustrie umfasst für uns vor allem drei

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

155

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

der Transformation der Automobilindustrie hin zu einer CO2-sparenden

160

Produktion

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

165

Unsere Diskussionen verliefen oft entlang der Feststellung, dass einerseits ein

170 kurzfristiges klimapolitisches Handeln notwendig ist, andererseits in der

kapitalistischen Produktionsweise Klimagerechtigkeit nie erreicht werden kann. Wir

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

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

180

Gleichzeitig arbeiten wir an einer Gesellschaftsutopie, die solidarisch und mit

185

Verantwortung gegenüber künftigen Generationen am Erhalt unserer Lebensgrundlage

arbeitet, gute Arbeits- und Lebensbedingungen sichert und Kapitalinteressen, die dem

190

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

195 nur demokratisch gelingen können.

MOBILITÄTSWENDE: MOBILITÄT FÜR UNS MENSCHEN - NICHT DIE

200

AUTOS

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

205

Aktuell ist unser Mobilitätssystem auf das Verkehrsmittel Auto ausgerichtet.

Dies

210

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

45% der Wege mit dem Auto zurückgelegt.

215

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

220

Diese Kosten beinhalten vor allem gesellschaftliche und ökologische Auswirkungen. Sie

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

Schadstoffbelastung, aber auch die langfristigen Auswirkungen der Klimakrise. Diese

230

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

nutzer*innenorientiert finanziert. Mobilitätskonzepte, deren Hauptfokus

235

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

Ungerechtigkeiten werden sichtbar in den Aspekten Sicherheit, finanzielle

240

Exklusivität durch hohe Haltungs- und Betriebskosten und mangelnde Barrierefreiheit.

245

Das autozentrierte Mobilitätskonzept beinhaltet auch eine starke Komponente der

Geschlechterungerechtigkeit: Das soziale Geschlecht hat nämlich in Kombination mit

250

anderen ökonomischen und sozialen Faktoren aufgrund von Rollenzuschreibung und -

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

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

260

dem Fahrrad oder ÖPNV zurückgelegt werden können. Die autozentrierte Verkehrsplanung

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

265

tief in der Gesellschaft verankerten patriarchalen Strukturen.

270

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

momentan nicht ausreichend unseren Ansprüchen an barrierearme und

275

geschlechtergerechte Planung.

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

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

285

Übergriffen. Wer es sich leisten kann, weicht deshalb notgedrungen auf die Nutzung

eines Autos aus.

290

Der öffentliche Personennahverkehr, Fußgänger*innenwege und Fahrrad-

wege sind voller

295

Barrieren und schließen Personen mit Mobilitätseinschränkungen genauso wie Familien

mit Kinderwagen systematisch aus.

300

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

305

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

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

310

Ukraine-Kriegs und des Gewinnstrebens der Mineralölkonzerne eine hohe finanzielle

315 Belastung ohne Ausweg für einen Großteil der Bevölkerung.

Unsere Gesellschaft braucht also eine umfassende und rasche Mobilitätswende.

320

Wir fordern die Umgestaltung vom autogerechten Mobilitätssystem hin zu einem

325

menschengerechten. Jeder Mensch soll sich unabhängig von ökonomischen, sozialen,

330 demografischen und körperlichen Voraussetzungen frei im Verkehrssystem bewegen

können.

335

Weniger Individualverkehr und mehr ÖPNV

340

Im Mobilitätsverhalten muss es eine Verlagerung weg vom motorisierten

Individualverkehr (MIV) hin zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geben. Damit

345

dies gelingt, muss der ÖPNV massiv ausgebaut werden und der MIV auf das Mindestmaß

begrenzt werden.

350

Ausbau des ÖPNVs (bedürfnisorientiert, barrierearm)

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

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

360

Stationsansagen und Beschilderungen und gut zugängliche Aufzüge. Außerdem sollen

feministische Perspektiven in die Planung des Umbau des ÖPNVs einfließen.

365 Das heißt

bessere Ausleuchtung von Bahnhöfen und eine höhere Taktung der öffentlichen

370 Verkehrsmittel. Ein klimaneutraler ÖPNV muss mit erneuerbaren Energien betrieben

werden. Die Kosten des ÖPNVs sollen außerdem solidarisch durch einen

375 einkommensabhängigen Beitrag auf die gesamte Gesellschaft verteilt werden.

380 Autofreie Zonen in Städten

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

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

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

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

395 Bepreisung von Parkplätzen, können dabei die Bevölkerung zur umwelt- und sozialverträglichen Mobilität bewegen.

400

Umverteilung des öffentlichen Raums

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

405 Diese

neuen Freiräume können beispielsweise für kulturelle und soziale Projekte verwendet

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

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

415 durch neue Grünflächen müssen genutzt werden. Langfristig kann eine Neuverteilung der

Fläche stattfinden, die unbedingt zugunsten der Menschen und der Umwelt

420 passieren

muss.

425

Wir brauchen auch eine Antriebswende

430 **Wenn MIV, dann klimaneutral**

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

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

bleiben wird. Dies betrifft beispielsweise mobilitätseingeschränkte Personen,

440

Lieferverkehr und Handwerker*innen. Die essentielle Herausforderung in der

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

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

450 **bedeutet eine Abkehr von Antrieben, die mit fossiler Energie betrieben werden –**

sowie den nachhaltigen Umgang mit Ressourcen bzw. den Einsatz recyclingfähiger

455

Materialien im Sinne einer **Kreislaufwirtschaft**.

460 **Batterieelektrische Antriebe sind die Nachhaltigsten für MIV**

Die aktuell effizienteste und nachhaltigste Antriebstechnologie ist die von Batterie-

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

auch

unternehmerischer Seite diese Technologie und ihre weitere Erforschung und

470

Verbesserung gefördert werden.

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

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

480

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

anderen Bereichen (Luftfahrt, Schwerlasttransport, Chemieindustrie) benötigt.

485

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

490

betriebene Technologien durchaus weiter gefördert werden.

495

Jedoch muss unbedingt verhindert werden, dass die Hoffnung auf technologischen

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

500

Verfügung stehender Technologien ausbremst.

505

Die Vorteile der Sektorkopplung nutzen

Im Kontext von Elektroautos sehen wir auch Chancen in der sogenannten

Sektorkopplung.

510

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

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

Energiesektor gekoppelt wird.

520

Hybrid-Fahrzeuge sind nicht Teil der Lösung

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

525

verbauten und überwiegend genutzten, auf fossilen Kraftstoffen basierenden

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

diese kein sinnvoller Beitrag zur Mobilitätswende, sondern lediglich ein fossiler

535 Lock-In.

Bedarfsorientierte Anreize für E-Mobilität

540

Angesichts der heutigen Preise neuer Elektrofahrzeuge wird deutlich, dass der Zugang

545 zu solchen als eine Frage sozialer Gerechtigkeit betrachtet werden muss. Denn

Menschen, die auf motorisierten Individualverkehr angewiesen sind, müssen auch

550 bezahlbaren Zugang zu nachhaltigen Formen des motorisierten Individualverkehrs haben.

Dies gilt nicht nur für das E-Auto selbst, sondern auch für eine angemessene
555 Ladeinfrastruktur. Daher fordern wir bedarfsorientierte Anreize und Sub-
ventionen im

Bereich der Elektromobilität und staatlich gesicherte Ladeinfrastruktur. Wir
sind

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

Mobilitätsstationen können einen wichtigen Beitrag leisten, Hürden zur
565 gemeinschaftlichen Nutzung von Elektromobilität abzubauen.

570 Stadt und Land unterschiedlich betrachten

Ländliche Regionen bei der Mobilitätswende nicht abhängen!

575 Wir erkennen an, dass unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse in städtisch
und

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

unterschiedliche Mobilitätskonzepte entwickelt werden. Dabei muss beson-
ders darauf

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

Ausbau des ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur ist auch in ländlichen
Regionen

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

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

595 keine

Einsparung von Emissionen gegenüber dem MIV. Deshalb müssen insbesondere in

600 ländlichen Regionen Mobilitätskonzepte anders gedacht werden.

So müssen Angebote des

ÖPNV besser getaktet, bedarfsorientierter gestaltet und besser aufeinander
605 abgestimmt

werden.

610

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

615 sind wir

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

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

bestehend) sein, um Emissionen zu reduzieren.

625

Park&Ride als Schnittstellenlösung zwischen Stadt & Land

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

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

635 Verbindung mit einer niedrigpreisigen Tarifgestaltung im ÖPNV eine zu-
gängliche

Mobilitätslösung für die Verbindung zwischen Stadt und Land bieten.

640 Auch der

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

645 werden.

Lieferverkehr

650

Effizientere Organisation der Lieferketten

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

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

660

von vielen unterschiedlichen Logistikdienstleister*innen mit großen Transportern

geliefert. Durch zentrale Logistikstellen in Quartieren können Lieferketten

665

effizienter gestaltet werden. Diese Logistikstellen können als Teil der

Daseinsvorsorge von Kommunen aufgebaut werden. Der Transport vom Logistikzentrum zu

670

den Empfänger*innen soll mit Lastenfahrrädern durchgeführt werden.

675 Wir fordern einen deutlichen Ausbau der Schieneninfrastruktur zum Warentransport, um

insbesondere auf langen Strecken eine emissionsarme Alternative zu inter-regionalen

680

und internationalen Transportwegen mit LKW zu schaffen.

685 **AKTUELLE EIGENTUMSVERHÄLTNISSE STEHEN DER TRANSFORMATION**

DER AUTOMOBILINDUSTRIE

ENTGEGEN

690

Die Ausbeutung von Mensch und Natur gehen in der kapitalistischen Produktionsweise

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

695

statt.

Wenige Menschen haben die ökonomische Macht, über die Ressourcen und

700

Produktionsweise

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

Solange fossile

705

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

die Nachfrage danach aufrechtzuerhalten und damit auf Kosten nachfolgender

710

Generationen zu wirtschaften sowie die Entscheidungsgewalt darüber außerhalb

demokratischen Zugriffs zu halten.

715

Solange die Eigentumsverhältnisse so sind und solange Entscheidungen über

720

beispielsweise Energieträger von einigen wenigen getroffen werden, ist echter

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

725

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

730

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

735

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

740

ressourcenschonenden, demokratischen Gesellschaft. Denn solange Arbeiter*innen auf

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

745

wird die Ausbeutung von Mensch und Natur weitergehen.

750

Deshalb müssen die Produktionsmittel vergesellschaftet werden. Dadurch werden

Kapital, Unternehmen und Gesellschaft umstrukturiert und gesellschaftliche Teilhabe

755

gestärkt. So werden entscheidende Fragen der Ressourcenverwendung zum Erhalt einer

lebenswerten Welt und guten Arbeits- und Lebensbedingungen gemeinschaftlich

760

getroffen.

765

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.

770

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

wir mit dem Interessenkonflikt um, dass Arbeiter*innen in erster Linie den
775 Erhalt

ihres Arbeitsplatzes zum Ziel haben, während das Erreichen einer klimaneu-
tralen

780 Produktion dem vermeintlich entgegensteht obwohl auch die Zukunft von
Industriearbeiter*innen vom Erhalt unserer Lebensgrundlage abhängt? Wie
machen wir es

785 begreifbar, dass es einen fundamentalen Widerspruch zwischen Kapital und
Klimaschutz

gibt?

790

Die Demokratisierung aller Lebensbereiche

Wir erkennen an, dass wir die Eigentumsfrage nicht kurzfristig lösen werden.
795 Auch ein

Mehr an demokratischer Mitbestimmung löst die kapitalistischen Realitäten
nicht auf.

800 Dennoch braucht es im ersten Schritt eine Weiterentwicklung der demokra-
tischen

Strukturen in den Unternehmen und der Zivilgesellschaft.

805

Wir wollen ein Bewusstsein dafür schaffen, dass Entscheidungen nicht
zwangsläufig zur

810 Mehrung von Kapital getroffen werden müssen. Vielmehr soll es um das Wohl der

Gesellschaft gehen. Egoismus und Konkurrenz unter den Beschäftigten sind keine

815

naturgegebene Zwangsläufigkeit, sondern eine konstruierte Erzählung, die Solidarität