

# Kapitel 1: Lebensgrundlagen schützen



46. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz  
11. - 13. Juni 2021

Antragsteller\*in: KV Hagen  
Beschlussdatum: 20.04.2021

## Änderungsantrag zu PB.L-01

### Von Zeile 417 bis 419 einfügen:

Leitplanken. Ab 2030 sollen deshalb nur noch emissionsfreie Autos neu zugelassen werden, zum Beispiel durch eine ansteigende nationale Quote für emissionsfreie Autos. Zudem soll die Umrüstung bestehender Verbrenner zu emissionsfreien Autos gefördert und erleichtert werden. So sorgen wir für saubere Luft in Innenstädten, erfüllen unsere Klima- und Umweltziele, und die

### Von Zeile 421 bis 424:

Das sichert zukunftsfähige Arbeitsplätze und neue Geschäftsmodelle. Wir setzen uns für schärfere europäische CO<sub>2</sub>-CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte ein. Den Kauf emissionsfreier und die Umrüstung auf emissionsfreie Autos wollen wir über ein Bonus-Malus-System in der Kfz-Steuer fördern. ~~[Leerzeichen]~~ Saubere Autos werden billiger, klimaschädliche teurer. Wir beenden die Dieselsubvention und gestalten die

## Begründung

Eine nahezu komplette Neuproduktion des deutschen Autobedarfs durch neue E-Autos kann mit bis zu 8t CO<sub>2</sub> pro Auto in der Produktion zu Buche schlagen (vgl. Renault, 2014). Unter der Annahme von ca. 50 Millionen zugelassenen Verbrenner-PKW in Deutschland und einer Neuzulassungs-Rate von 3,6 Million E-Autos pro Jahr (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt, 2020), könnten innerhalb von 14 Jahren ca. 400 Million t CO<sub>2</sub> dafür in der Produktion von E-Autos emittiert werden.

Diese Emissionen können mit einer E-Auto-Umrüstung um schätzungsweise ~50% pro Auto reduziert werden. Anstatt ein komplettes Auto neu zu produzieren, werden nur die Komponenten neu oder gebraucht benötigt, die einen Antrieb durch Elektromotor und Batterien bzw. Brennstoffzelle ermöglichen.

Trotz der klima-technischen Bedeutung ist ein umgerüstetes E-Auto heutzutage eher ein Luxusgut oder dem Tüftler vorbehalten. Die Umrüstung ist oft kostenintensiv (zw. 10.000 und 100.000€), langwierig und nicht für jeden Autobesitzer möglich: ob durch fehlendes Know-How, zu neuem Automodell oder fehlenden Werkstätten.

Dies muss geändert werden und die E-Auto-Umrüstung der breiten Masse zugänglich gemacht werden. Ansatzpunkte hierfür sind wie folgt:

- Förderung der Ausbildung und Erstausrüstung von kleinen Werkstätten für Umrüstungen
- Förderung zur Forschung und Entwicklung eines Kataloges von Automodellen und der Best Practice diese umzurüsten (Vergesellschaftlichung von Wissen, damit mehr Werkstätten und Private partizipieren können)
- Verpflichtung von Autoherstellern zur Freigabe von Software oder Schnittstellen für die Sicherstellung der ungehinderten Funktionsweise von Sicherheitssystemen (wichtig für neuere Automodelle)
- Gleiche oder höhere Konsum-Förderung im Vergleich zum regulären E-Auto dank geringerer Emissionen

- Engere Verzahnung und Hilfestellungen bei der TÜV-Einzelzulassung und Kosten der Elektromagnetischen Verträglichkeits-Prüfung
- Förderung der Nutzung von Komponenten aus zweiter Hand (z.B. Batterien)