
AUTORENPAPIER

29. April 2019

Lisa Badum

Mitglied des Deutschen Bundestages



Barbara Fuchs

Mitglied des Bayerischen Landtages



Markus Büchler

Mitglied des Bayerischen Landtages



Too big to fail: Bayerische Fahrzeugindustrie und ihre Arbeitsplätze für die Zukunft sichern

Wir brauchen einen Autogipfel für eine strategische Industriepolitik in Bayern

Von: **Lisa Badum** (klimapolitische Sprecherin der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag), **Markus Büchler** (Sprecher für Mobilität der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Bayerischen Landtag), **Barbara Fuchs** (Wirtschaftspolitische Sprecherin und Mittelstandsbeauftragte der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Bayerischen Landtag)

Bayern ist ein wichtiger Automobilstandort. Jedes vierte in Deutschland hergestellte Auto stammt aus Bayern. Über 400.000 Beschäftigte sind in der bayerischen Automobilindustrie tätig. In Bayern sind sowohl Produktionsanlagen in Südbayern (BMW-Werk Dingolfing, BMW-Werk München, BMW-Werk Regensburg, Audi-Werk Ingolstadt) als auch zahlreiche Zulieferer zuhause. Etwa in Franken mit Schaeffler in Herzogenaurach, Bosch in Bamberg, Brose in Coburg, Leon AG in Nürnberg, SKF in Schweinfurt et al. Dazu kommen unzählige kleine und mittelständische Unternehmen, die ein wesentlicher Teil der Produktions- und Wertschöpfungskette sind. Ferner ist Bayern ein traditionsreicher und wichtiger Standort der Nutzfahrzeugfertigung. Bayerns Fahrzeugindustrie ist eine wichtige industriepolitische Schlüsselindustrie.

Verunsicherung spürbar

Die Beschäftigten sind zurecht verunsichert. Die Nachfrage für Diesel-Autos ist eingebrochen. Bei Bosch Bamberg z.B. ist die zurückgegangene Auslastung bereits spürbar. Bei den kleinen und mittelständischen Unternehmen zeichnet sich bereits die beginnende Krise ab, sie sind die ersten, die aufgrund des zurückgehenden Absatzes keine oder nur noch reduzierte Aufträge erhalten. Diese Unternehmen verfügen oft nur über geringe Rücklagen, nachdem die Automobilindustrie seit Jahren die Preise und vor allem die Margen diktiert. Gerade diese Unternehmen brauchen in Zeiten des Wandels Unterstützung und Aufmerksamkeit, sie bilden überdurchschnittlich aus und bieten oft familienfreundliche Arbeitsbedingungen.

Die Ursache für den Kaufrückgang ist klar: Der Dieselskandal. Verantwortlich für den Kaufrückgang bei Diesel-Autos sind die Betrügereien der Auto-Industrie.

Endlich echte Verkehrswende einleiten

Viel zu lange verhindert die Bundesregierung und hier federführend die CSU Hardware-Nachrüstungen, viel zu lange fehlt ein klares Bekenntnis zum Klimaschutz im Verkehr. Doch das ist dringend nötig, denn wenn wir die deutsche Automobilindustrie retten wollen, braucht es einen klaren Kurs Richtung Innovation. Nirgends verfehlen wir unsere Klimaschutzverpflichtungen so krachend wie im Verkehr. So wird es nicht weitergehen können. Die EU hat verschärfte CO₂-Flottengrenzwerte für Auto- und LKW-Hersteller beschlossen. Ab 2020 muss die Bundesregierung und damit anteilig auch Bayern schon im Wert von 300 Millionen Euro Verschmutzungsrechte zukaufen, weil wir unsere europäischen Klimaziele verfehlen. 2022 bis 2030 können es dann bis zu 60 Milliarden werden. Das ist nicht nur ökonomisch unsinnig, sondern eine Hypothek auf die Zukunft unserer Kinder auf diesem Planeten.

Bayern braucht mehr Lebensqualität

Bayern braucht nicht noch mehr fossile Verbrennerautos. Es gibt bereits so viele PKWs in Bayern wie nie zuvor: 7,9 Millionen. Aber die Menschen sind mit der Luftqualität und der Verkehrssituation in den Städten nicht zufrieden. Die Mehrzahl der Menschen wünscht sich Alternativen zum wachsenden Straßenverkehr: fuß- und fahradgerechte Orte und guten ÖPNV. Das belegen die erfolgreichen Radentscheide. Nach dem erfolgreichen Bürgerentscheid in Bamberg zieht nun München mit einem neuen Begehren nach, weitere Städte wollen folgen.

Im ländlichen Raum gibt es in unzähligen Dörfern den Ruf nach Umgehungsstraßen. Ist nach Jahrzehnten die Umgehungsstraße da, meldet der nun stärker belastete Nachbarort seinen nächsten Wunsch auf eine Umgehungsstraße an. Mehr Straßen lösen das Verkehrsproblem nicht, sondern führen uns in eine Sackgasse. CSU-Bundesverkehrsminister drehen diese fatale Spirale weiter: Hat Bayern im Jahr 2008 noch eine Milliarde Euro für den Ausbau seiner Fernstraßen erhalten, waren es 2018 schon zwei Milliarden Euro. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan sieht für Bayern zusätzliche Spuren an vielen Bundesstraßen und Autobahnen vor. Die Folge: Flächenversiegelung und noch mehr Verkehrschaos.

Bayern setzt auf den Export – Und der Weltmarkt wird erneuerbar

Mehr fossile PKWs helfen auch der Autoindustrie nicht. Denn die bayerischen Regionen setzen stark auf Export. Allein in Oberbayern gehen über 57 Prozent der Produkte aus Maschinenbau, Elektro- oder Automobilindustrie ins Ausland. Und der Weltmarkt hat entschieden: gegen den fossilen Verbrenner. Bereits 2040 will Frankreich keine neuen Verbrennungsmotoren zulassen. In den Niederlanden wird 2035 ein Ende der Neuzulassungen sein. Norwegen hat im Parlament ein Gesetz verabschiedete, das die Zulassung von Autos mit Verbrennungsmotoren bis 2025 verbietet und Großbritannien und Dänemark planen in den 2030iger ein Ende der fossilen Antriebsformen. Nicht nur der Europäische Markt wandelt sich – die globale Nachfrage nach E-Mobilität steigt. In China und den USA – als die größten Absatzmärkte – wurden allein 2018 knapp 1,5 Mio. E-Autos verkauft. Die Prognosen sind steigend.

Die Verkehrswende ist viel mehr als die E-Autowende

Natürlich ist klar: Das emissionsfreie Automobil, egal ob batterieelektrisch oder mit Wasserstoff betrieben, ist nicht die eine Lösung für die Verkehrswende. Es wird aber Bestandteil der Mobilität von Morgen sein. Neben klimafreundlichen Alternativen im tagtäglichen Verkehrsaufkommen – wie Bus und Bahn, Rad oder zu Fuß – bedarf es einer konsistenten Abgaben und Besteuerungspolitik, einer lebendigen und intelligenten Gestaltung der Verkehrsströme und nicht zuletzt die Sektorkopplung durch den Ausbau der Erneuerbaren Energien. Das Auto, auch das emissionsfreie Auto wird in Zukunft eine geringere Rolle spielen müssen.

Klar ist auch, dass die Entwicklung sauberer Antriebe technikoffen angegangen werden muss. Vielmehr gilt es, die Chancen aller Antriebsarten, auch der Wasserstoff-Brennstoffzelle, gleichermaßen zu nutzen und keine Entwicklungen zu übersehen.

Der Wandel wird kommen, wir wollen ihn zukunftsweisend gestalten. Dass es geht, zeigt die Wirtschaft bereits jetzt. Der große Automobilzulieferer Mahle aus Stuttgart war vor Jahren noch zu 80 Prozent vom Verbrenner abhängig, jetzt nur noch zu 40 Prozent. Bosch z.B. kann als großer Elektronik-Zulieferer zum Gewinner einer ökologischen Transformation werden. Die Entwicklung sauberer Lastkraftwagen macht große Fortschritte. Und so gibt es viele positive Beispiele aus der Wirtschaft.

Die Staatsregierung steht vor einer richtungsweisenden Entscheidung: Will sie weiter einen Schutzwall um die fossilen Verbrennungsmotoren ziehen und warten, bis der letzte Verbrennungsmotor ins Technikmuseum wandert? Oder wollen wir den Wandel nachhaltig gestalten und uns an die Spitze der weltweiten Entwicklung klimafreundlicher Technologien wie Elektromobilität und andere saubere Antriebe setzen, die neue Jobs schaffen?

Transformation und Digitalisierung gestalten

Wenn die Politik endlich eine klare Richtung vorgibt, können wir gemeinsam den Wandel gestalten. Wir wollen, dass Bayerns Wirtschaft stark bleibt. Wir wollen zusammen mit Arbeitgebern und Gewerkschaften an einer Zukunftsvision für den Fahrzeugbau in Bayern schreiben. Denn wir wollen nicht nur aktiv die Verkehrswende einleiten, wir wollen auch aktiv auf die Digitalisierung reagieren, die zwangsläufig kommen wird. Die IG Metall stellt zu Recht fest: „[...] mit der gleichzeitig fortschreitenden Vernetzung von Fertigungsgeräten und -maschinen sowie logistischen Systemen (Digitalisierung) ergibt sich darüber hinaus ein zusätzliches technologisches Potenzial an Substituierbarkeit menschlicher Arbeit in der Automobilindustrie. Neutrale wissenschaftliche Einrichtungen wie das Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) der Bundesagentur für Arbeit gehen davon aus, dass insbesondere Helfer- und Fachkraftberufe davon betroffen sind.“

Es ist wichtig, dass Aus- und Weiterbildung besonders gefördert und die Mitarbeiter*innen qualifiziert werden. Vor allem die Inhalte der bestehenden Ausbildungsberufsbilder müssen modernisiert und für neue Technologien erweitert und angepasst werden, bereits innerhalb der dualen Ausbildung und den Inhalten des Berufsschulunterrichtes.

Aus unserer Sicht kann es notwendig werden, erleichterte Bedingungen für Kurzarbeit für einen begrenzten Zeitraum wie in der Krise 2008/2009 zu schaffen, damit die kleinen und mittelständischen Unternehmen die Möglichkeiten haben, ihr Personal zu halten und gemeinsam die Transformation und Entwicklung in neue Produkte und Märkte zu schaffen. Wir wollen den Mittelstand durch diese Zeit professionell und effektiv begleiten.

Die Hände jetzt in den Schoß zu legen, wird keinen einzigen Arbeitsplatz retten. Wir müssen die großen Herausforderungen annehmen, die auf uns zukommen. Für eine innovative, wettbewerbsfähige und zukunftssichere Fahrzeugindustrie in Bayern!

Unser 5-Punkte Plan für den Automobilstandort Bayern

1. 100 % Kurs auf die Verkehrswende in Bayern und Bund

BAYERN

Die einseitige Orientierung auf den Straßenbau muss endlich beendet werden. Während Bayern derzeit für den Radwegebau nur 40 Millionen Euro investiert, fließen zwei Milliarden Euro in den Straßenbau. Diese Mittel müssen nun in den Umweltverbund (Bus, Bahn, Rad und Fußverkehr) geleitet werden. Damit schaffen wir nicht nur flächendeckende Verkehrsverbünde in ganz Bayern mit attraktiven Tarifen, sondern auch eine massive Ausweitung des Angebots an Bussen und Bahnen. Auf dem Land wollen wir die Mobilitätsgarantie: Busse im Stundentakt von 5 bis 24 Uhr täglich. Bahnstrecken sollen elektrifiziert und teilweise reaktiviert werden. In den Ballungsräumen wird der massive Ausbau von Radschnellwegen, Expressbussen, Seilbahnen bzw. S- und U-Bahnen dazu führen, dass immer mehr Menschen sich für den ÖPNV entscheiden. Das macht die Straßen frei für den Wirtschaftsverkehr, Akteure, die tatsächlich auf ein Kraftfahrzeug angewiesen sind, und schafft saubere Lärm, Ruhe und Lebensqualität für alle.

BUND

Wir wollen für Planungssicherheit sorgen. Mit der Zulassung von Verbrennermotoren muss spätestens 2030 Schluss sein. Eine CO₂-Abgabe schafft Wettbewerbsgleichheit zwischen fossilen und erneuerbaren Treibstoffen. Wir wollen das schrittweise Ende für den Bundesfernstraßenneubau bis 2030 und auf der anderen Seite die Mittel für zügige Realisierung des „Deutschland-Takts“ und die Modernisierung des Bahnnetzes sicherstellen. Wir wollen ein Bundesprogramm für Radschnellwege, neue Programme für Fahrradparkhäuser und Lastenräder. Der MobilPass ermöglicht die bequeme Nutzung von Bussen, Bahnen und Carsharing.

2. Wertschöpfung in Bayern durch Förderung neuer Technologien erhalten

Wir wollen Firmen fördern, die jetzt schon auf erneuerbare Technologien setzen. Zwar werden für die Herstellung von Motor und Getriebe eines Autos weniger Arbeitsschritte anfallen. Aber Elektrifizierung, Digitalisierung und Automatisierung bieten große Chancen. Bayern muss ein Vorzeigeland für die passenden Komponenten für das emissionsfreie Auto werden. Das gilt bspw. auch für die Herstellung der Batterie oder Brennstoffzelle bis zum Antriebssystem. Nach einer Studie der European Climate Foundation könnten bis 2030 in der Automobilindustrie sogar insgesamt mehr Arbeitsplätze entstehen als wegfallen.

Insbesondere kleine, mittelständische und stark spezialisierte Unternehmen brauchen dabei Anschubhilfe. Wir wollen den Zugang zu Förderprogrammen verbessern und bürokratische Hürden abbauen. Es braucht eine Art „Lotsensystem“, das aufzeigt, wofür welche Förderung bei welcher Stelle beantragt werden kann. So profitieren auch kleine Betriebe, die sonst weder über die Kapazitäten noch das Wissen für die Bearbeitung der notwendigen Unterlagen verfügen.

3. Innovative Mobilität ist mehr als nur Auto

Die Mobilität von morgen verlangt nicht nur nach dem Privat-PKW. Der ÖPNV wird ebenfalls ein Wachstumssektor der Zukunft mit großer Nachfrage an innovativen, leisen, energieeffizienten und digital vernetzten Fahrzeugen werden. Dies und der damit verbundene Ausbau der physischen und digitalen Infrastruktur werden zukunftssträchtige, interessante Arbeitsplätze schaffen.

Neue Start-Ups entstehen, die als Pioniere für grüne Mobilität voranschreiten, sei es für Carsharing-Konzepte oder für den Radverkehr. Eine neue Stadt- und Verkehrsplanung schafft Raum für Visionäre. Der „Green Startup Monitor“ zeigt, dass in Bayern bei den grünen Betriebsgründungen noch viel Potenzial nach oben besteht.

4. Die Beschäftigten sind Träger der sozial-ökologischen Transformation

Wir wollen bei der Verkehrswende auf dem Know-how der Verkehrswirtschaft und derjenigen, die dort arbeiten, aufbauen. Gewerkschaften und Beschäftigte müssen Träger der Entwicklung sein.

Wir wollen die Menschen mit einer Bildungs- und Qualifizierungsoffensive mitnehmen. Wir brauchen sozialpolitische Maßnahmen, die den von Arbeitslosigkeit bedrohten Beschäftigten und den betroffenen Regionen helfen. Um Beschäftigten frühzeitig Angebote zu machen, noch bevor es zur Arbeitslosigkeit kommt, braucht es zum Beispiel die Weiterentwicklung der Arbeitslosenversicherung zu einer Arbeitsversicherung. Eine solche Versicherung für Arbeit beinhaltet Qualifizierung, Weiterbildungen und Umschulungsangebote.

5. Wir fordern einen umfassenden bayerischen Autogipfel: Strategische Industriepolitik für emissionsfreie Fahrzeuge

Das aktuelle „Zukunftsforum Automobil“ der bayerischen Staatsregierung kann nur ein erster kleiner Schritt sein. Wir fordern darüber hinaus einen **bayerischen Autogipfel**, nicht nur mit den Chefetagen der großen Unternehmen, sondern auch mit Beschäftigten und mittelständischen Firmen. Hier muss der als Startschuss für eine strategische Industriepolitik in Bayern fallen. Dort soll ein Fahrplan für die sozial-ökologische Transformation unserer Fahrzeugindustrie erarbeitet werden. Diese muss die Fahrzeugindustrie zielgerichtet auf eine Spitzenposition im Weltmarkt für emissionsfreie, digitalisierte Fahrzeuge ausrichten und die überfällige Verkehrswende einleiten.