

**Über notwendige Veränderungen der Automobilwirtschaft
oder
Wie aus der Krise Zukunftsfähigkeit entstehen kann**

Ein Wirtschaftspolitisches Positionspapier

Winfried Hermann

Stuttgart, Dezember 2020

Winfried Hermann MdL und Minister für Verkehr in Baden-Württemberg
Mitautor: Christoph Erdmenger, Abteilungsleiter für nachhaltige Mobilität im
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

Was ist die Zukunft des Autolandes?

Seit vielen Jahren reden wir über die Zukunft der Automobilindustrie und die strukturellen Veränderungen, die hierfür notwendig sind. Das zurückliegende Jahrzehnt war von einem bis 2017 steigendem Pkw-Weltmarkt und guten Gewinnen der Branche geprägt, was oft den Blick für die notwendigen Weichenstellungen für zukünftige Erfolge verstellt hat. Die Corona-Krise hat gezeigt, dass sich die Situation der Automobilwirtschaft schnell massiv negativ verändern kann. Noch im Sommer des Jahres 2020 waren Nachfrageeinbruch, Kurzarbeit, Arbeitsplatzverlust etc. die Themen mit denen sich die Automobilindustrie und die Politik auseinanderzusetzen hatten. Gegen Ende des Jahres 2020 hingegen meldet die Branche demgegenüber überraschend gute weltweite Nachfragezahlen und Milliardenumsätze, insbesondere auch bei E-Fahrzeugen. Diese Entspannung darf jedoch nicht dazu führen, dass die strukturell notwendigen Veränderungen wieder aus dem Blickfeld geraten. Die Herausforderung der Transformation und der Verkehrswende, hin zu klimafreundlicher Mobilität gehören zu den großen Zukunftsaufgaben unserer Zeit, die wir erfolgreich lösen müssen.

Im folgenden Diskussionsbeitrag werden die gegenwärtige Situation der Automobilwirtschaft kritisch betrachtet und Perspektiven beleuchtet. Es geht darum, neben der Bewältigung der aktuellen Probleme – Absatzrückgang und drohende Arbeitslosigkeit – die weitergehenden Fragen zum tiefgreifenden Wandel dieses Wirtschaftszweiges zu bearbeiten. Gerade für das Autoland Baden-Württemberg ist eine zukunftsweisende Transformation von größter Bedeutung. Das Ziel ist, Baden-Württemberg vom Autoland zum Mobilitätsland zu entwickeln und sich wirtschaftlich breiter aufzustellen. Dazu ist eine ungeschönte Bestimmung der Lage genauso wichtig wie mutige Entwicklungs- und Veränderungsschritte.

Corona verschärft den Strukturwandel, der von Digitalisierung, Globalisierung und Klimaschutz getrieben ist

Die aktuelle Krise verändert die Automobilindustrie, insbesondere die Zulieferer, stärker als andere Industriebranchen, weil sie – trotz aktuell wieder besserer Absatzzahlen – einen laufenden Strukturwandel beschleunigt. Nach einem bis 2017 steigenden weltweiten Fahrzeugabsatz sind seitdem die Zahlen rückläufig. Weltweit bestehen aktuell erhebliche Überkapazitäten. Nach 2017, mit einer der bisher weltweit größten Jahresproduktion mit rund 90 Millionen Fahrzeugen, ist die globale Nachfrage auf ca. 70 Millionen Fahrzeuge gefallen. Spätestens 2019 ist die globale Absatzkrise an den

Produktionsbändern in Deutschland angekommen. Die deutsche Inlandsproduktion ist seit einem Höchststand 2016 mit über 5,7 Mio. Fahrzeugen bis 2019 auf 4,6 Mio. zurückgegangen. Der Absatz im deutschen wie auch im europäischen Markt stagniert bereits seit Jahren. Das Wachstum auch deutscher Unternehmen ist schon länger getrieben durch Marktwachstum in Amerika und Asien, vor allem in China.

Ein zusätzlicher Effekt ist der für eine dauerhafte Wettbewerbsfähigkeit notwendige Produktivitätsfortschritt. Der damit einhergehende potentielle Rückgang an Arbeitsplätzen in der Automobilbranche wurde in den zurückliegenden Jahrzehnten durch die steigenden Stückzahlen überkompensiert. Mit sinkenden oder stagnierenden Märkten und fortschreitender Entwicklung der Produktionstechnik sinkt jedoch die Anzahl der Arbeitsplätze.

Längst sind die deutschen Produktionsstätten in ein internationales Netzwerk eingebunden. Kein deutsches Auto wird nur mit in Deutschland hergestellten Teilen zusammengebaut. Hinzu kommt, dass die Automobilbranche schon seit Jahren ihre Fahrzeuge mehr und mehr in den weltweiten Marktregionen („local for local“) baut, d. h., dass es schon seit Jahren eine Entkopplung von Unternehmenserfolg und Beschäftigungsentwicklung in Deutschland und Baden-Württemberg, insbesondere in den Produktionswerken, gibt.

Traditionelle Arbeitsplätze in Deutschland/Baden-Württemberg durch verschiedene Entwicklungen bedroht

Hintergründe des laufenden Strukturwandels sind also aufgebaute Überkapazitäten, veränderte globale Märkte und Lieferketten, Fortschritte im Anlagenbau und der Produktivität, aber nicht zuletzt auch eine technologische Veränderung der Fahrzeugproduktion hin zu mehr Energieeffizienz, elektrischen Antrieben und digitaler Vernetzung. Der Veränderungsprozess ist auch Teil einer Globalisierung, die eine Arbeitsteilung zwischen Technologie- und Hochlohnländern wie Baden-Württemberg – mit einer Konzentration auf Hochtechnologie, Forschung, Entwicklung und Unternehmenssteuerung – und den Produktionsstandorten mit niedrigeren Lohnniveau verstärkt. Zudem üben neue Wettbewerber mit neuen Produkten wie BYD und Tesla einen hohen Anpassungsdruck aus.

Der Wandel in Richtung E-Mobilität ist zunehmend von den Erfordernissen des Klimaschutzes geprägt, mit dem die bisherige Entwicklung schlicht nicht weiter vereinbar

ist. Wenn wie in den letzten Jahren global pro Jahr 80 Millionen neue fossil-angetriebene Pkw auf den Markt kämen, würden diese im Laufe ihrer Nutzung 20 Billionen Kilometer zurücklegen und das Klima mit vier Milliarden Tonnen CO₂ belasten.¹ Dies ist nur die Folge einer Jahresproduktion und schon diese macht mehr als ein Prozent des global noch verbleibenden CO₂-Budgets von ca. 300 Mrd. Tonnen aus.²

Noch sind Konsumentinnen und Konsumenten bezüglich des Kaufs von Elektrofahrzeugen in den meisten europäischen Ländern verunsichert. Dennoch unterstützen Förderungen in Ladeinfrastruktur und den Erwerb der Fahrzeuge den Markthochlauf. Angekündigt ist eine Vielzahl neuer und preisgünstiger e-Pkw. Auch zögern Konsumentinnen und Konsumenten angesichts der Klimakrise weltweit, ein Fahrzeug mit bald überholter Technik zu kaufen. Vermutlich ist der überraschende Boom im Gebrauchtwagenmarkt in diesen Monaten damit zu erklären, dass potentielle Kunden von Neufahrzeugen sich für den preisgünstigen Übergangswagen entscheiden, bis günstigere E-Neufahrzeuge auf den Markt kommen.

Elektromobilität wird auch Einfluss auf die Entwicklung der Arbeitsplätze haben. Dabei werden in Abhängigkeit der Zukunftsszenarien weniger Arbeitsplätze im Bereich des Antriebstrangs, aber mehr Arbeitsplätze in den neuen elektrischen Komponenten als auch der Fahrzeugvernetzung und Digitalisierung entstehen. Auch bei Verkauf, Instandhaltung und Reparatur werden sich diese Effekte zeigen.

Neue, zukunftsfähige Arbeitsplätze in Mobilitätswirtschaft gefragt

In der nur auf den ersten Blick krisenhaft erscheinenden Beschreibung liegen für den Standort Baden-Württemberg vielfältige Zukunftschancen, wenn man die Herausforderung annimmt und die Wachstumsmärkte gestaltet. Gerade die Automobilindustrie hat schon viele Transformationen bewältigt. Die Technologie eines Fahrzeuges der Nachkriegsjahre oder der 1970er Jahre ist mit heutigen Fahrzeugen kaum vergleichbar. Die Exportquoten sind seit den 80er Jahren massiv auf heute ca. Dreiviertel gestiegen. In allen Teilen der Welt haben unsere Firmen Standorte. Und nicht zuletzt sind die Fahrzeuge immer energieeffizienter, sicherer und langlebiger geworden.

¹ Diese Zahl wurde folgendermaßen überschlagen: 250.000 km pro Pkw und 200 g CO₂/km (inkl. Vorkette). Quelle zur globalen Automobilproduktion, VDA: <https://www.vda.de/de/services/zahlen-und-daten/jahreszahlen/automobilproduktion.html>

² Globales CO₂-Budget, mit dem die Einhaltung des in Paris verabredeten Ziels, die globale Erwärmung auf 1,5°C zu begrenzen, noch wahrscheinlich ist. Beim gegenwärtigen globalen CO₂-Ausstoß wäre dieses Budgets in 7 bis 8 Jahren erschöpft. Quelle Mercator-Stiftung: <https://www.mcc-berlin.net/forschung/co2-budget.html>

Stillstand bedeutet aber meist eine Schwächung der eigenen Marktposition. Nur, wer vorne im Wettlauf um die Innovationen liegt, kann stark nachgefragte und hochpreisige Produkte erfolgreich anbieten. Dabei verändern sich die Nutzervorstellungen, was erstrebenswert und „Premium“ ist, mit den weltweiten gesellschaftlichen Entwicklungen. In jedem Fall zeichnet sich ab, dass der Anspruch auf umweltgerechte und gar klimaneutrale Produkte schnell steigen wird – und angesichts der Herausforderungen, vor denen wir stehen, auch muss.

Ziel einer am Menschen orientierten Wirtschaftspolitik ist es vor allem, für zukunftssichere Jobs und humane Arbeitsbedingungen zu sorgen, also für Arbeitsplätze von hoher Qualität mit belastungsarmen, lernförderlichen Arbeitsbedingungen, fairer Entlohnung, Mitbestimmung und Tarifbindung. Zu „Guter Arbeit“ gehört noch mehr: Diskriminierungsfreiheit, Mitgestaltung und Mitbestimmung sowie ein gutes soziales Klima, Respekt und Anerkennung.

Die Industriearbeitsplätze in der Automobilwirtschaft bieten aktuell für die Stammbeslegschaften eine so gute Bezahlung, wie sie kaum eine andere Branche leisten kann. Vielerorts sind die Arbeitsplätze auch humaner geworden. Die Fließbandarbeit ist von neuen Gruppenarbeitsformen abgelöst worden. Die Schichtarbeit stellt inzwischen die größte Belastung dar. Die neuen Arbeitsplätze müssen erfüllende Arbeit ermöglichen und Engagement belohnen, sie müssen faire Bezahlung mit Lebensqualität verbinden. Letzteres ist vor allem Aufgabe der Politik, sie muss für eine gesunde Umwelt und ein gutes soziales und kulturelles Umfeld sorgen. Die „Gute Arbeit der Zukunft“ erfolgt dabei voraussichtlich noch seltener als heute an einem Lebensarbeitsplatz. Das erfordert und ermöglicht persönliche Weiterentwicklung. Sie muss sich – wie auch Konsum und Produktion – auf den Ressourcenverbrauch beschränken, den der Planet Erde regenerieren kann.

Zukunftsfähige, gute Arbeitsplätze sind Leitbild einer neuen Wirtschaftspolitik, die in langen Linien denkt. Sie orientiert sich an einer zukunftsfähigen Entwicklung, nicht kurzfristigen Lobbyinteressen und Wünschen. Sie hilft bei der Transformation und zementiert nicht überholte Strukturen. Sie bemüht sich um die gerechte Verteilung des wirtschaftlichen Erfolges der Unternehmen, denkt nicht nur an die Kapitalseite, sondern auch an die Beschäftigten. Sie ermöglicht Erlöse, die für Forschung, Entwicklung und Innovationen eingesetzt werden. Eine neue Wirtschaftspolitik wird eine weitere Anhäufung von Vermögen in den Händen weniger vermeiden und Vermögen und Wohlstand gerechter verteilen. Dies sorgt nicht nur für dauerhaften sozialen Frieden,

sondern hat auch wirtschaftliche Vorteile. So sind Unternehmen mit guten Arbeitsplätzen auch erfolgreiche Unternehmen.

Baden-Württembergs Autoindustrie ist nicht vorne, aber auch nicht abgeschlagen. Das Innovationstempo muss beschleunigt werden

Bei den oben beschriebenen Entwicklungen Digitalisierung, neue Antriebstechnologien und Klimaschutz sind die baden-württembergischen Automobilhersteller und -zulieferer zu selten Marktführer. Besonders bei Elektroautos klafft zwischen einzelnen Produkten (z. B. E-Smart und Audi e-tron) eine große Lücke. E-Fahrzeuge deutscher Hersteller werden zu oft nicht im Land hergestellt. Die langen Wartezeiten für die wenigen deutschen E-Autos zeigen, dass man zu lange mit der Umstellung der Produktion gewartet hat. Zudem wird die Abhängigkeit von chinesischen und anderen asiatischen Firmen bei der Batterie- und Zellenproduktion und der (langjährige) Verzicht auf eigene Kompetenzentwicklung schmerzlich sichtbar. Hier gilt es, diese Versäumnisse zügig nachzuholen, wenn man an diesen neuen Elementen teilhaben will. Das Potenzial ist da, insbesondere das Know-how der Beschäftigten. Es sollte für die neuen und alten Produkte - das ist eine überfällige Konsequenz aus dem Lockdown - eine sichere Produktionskette bzw. ein resilientes europäisches Produktionsnetzwerk aufgebaut werden. Die Regionalisierung der Produktion würde Arbeitsplätze bei uns sicherer machen. Nicht nur Batterien, auch Zellen sollten hier produziert werden. Inzwischen drängen relativ neue Marken bzw. Firmen (wie Tesla, Geely) und neue Hybrid- und E-Fahrzeuge, aber auch Brennstoffzellenfahrzeuge vor allem aus Japan und Südkorea auf den Markt. Bei der Digitalisierung der Fahrzeuge fallen amerikanische Namen, sei es Tesla bei der digitalen Gestaltung des Autos selbst, seien es IT-Firmen wie Google beim automatisierten Fahren. Hier läuft die deutsche Industrie hinterher, holt aber langsam auf. Gleichwohl stellt sich die Frage, ob nicht ressourcenschonende und klimafreundliche, bezahlbare Fahrzeuge wichtiger für die Zukunft sind als selbstfahrende Autos.

Doch die vordergründige Einschätzung, die hiesige Wirtschaft sei bei der Entwicklung nicht dabei, wäre falsch. Sie ist dabei, aber führt nicht an. Sie kann weiter auf das bisherige Erfolgsmodell bauen, Technik mit hoher Qualität und Zuverlässigkeit anzubieten. Die Teile vieler Zulieferer stecken längst in den Fahrzeugen aller Hersteller. Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung sind gleichbleibend hoch. Wir müssen aber die Frage stellen, ob das Innovationstempo hoch genug ist. Und es muss geklärt werden, was vom vormaligen Erfolgsmodell nicht länger funktionieren wird und was auch

in Zukunft gebraucht wird. Investitionen in zukünftige Produktlinien sollten möglichst nicht als „stranded investment“ enden. Das könnte auch der Grund sein, dass entgegen der Pro-Diesel-Rhetorik mancher Manager derzeit kein Unternehmen die notwendigen Milliarden in einen neuen Dieselmotor und dessen Produktion investiert. Die Pro-Diesel-Rhetorik ist wohl der Marketingversuch, getätigte Investitionen in alte Technologien noch zu amortisieren.

Wollte die Politik diese Investitionsentscheidungen treffen wollen, würde sie sich überheben. Aber sie muss dazu die richtigen Debatten anstoßen und die Weichenstellungen für künftige Erfolge unterstützen. So ist für erfolgreiche und schnelle Innovationen das regionale Netzwerk von Forschung, Entwicklung, Zulieferer und Autobauern zu erhalten und auszubauen. Das Erfolgsmodell der baden-württembergischen Automobilindustrie basiert auf dieser „produktionswissensbasierten Produktinnovation“, der engen Kopplung von Produktionswissen und Produktionswerken der Automobilhersteller und Zulieferer mit deren Entwicklungs- und Innovationsabteilungen. Dieses Modell ist jedoch gefährdet, da seit Jahren mehr und mehr Produktionsstandorte, vornehmlich nach Osteuropa verlagert wurden. Damit werden die enge Zusammenarbeit mit den Entwicklungszentren behindert und die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie mehr und mehr geschwächt. Eine moderne Wirtschaftspolitik kümmert sich deshalb um den Erhalt dieses Innovationsmusters und unterstützt Unternehmen und Produktionswerke dabei.

Unsere industrielle Stärke hat Schwächen und Schattenseiten, sie sollte deshalb diversifiziert werden

In allen Hochlohnländern ist die Industrie längst nicht mehr der Hauptbeschäftigungszweig. Deutschland und speziell Baden-Württemberg haben noch einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Industriearbeitsplätzen. Das ist gut so und wesentlich für unseren bisherigen Wohlstand. Und doch müssen wir erkennen: Auch in Baden-Württemberg finden fast zwei Drittel der Beschäftigten im Dienstleistungssektor ihr Einkommen, in anderen Ländern ist die Entwicklung wesentlich weiter, z. B. in der Schweiz mit vier Fünftel. Diese sogenannte Tertiarisierung, also die Verlagerung der Arbeitsplätze aus dem zweiten (Produktions-)Sektor in die Dienstleistungsbereiche hat viele Ursachen. Wer die Wahl hat, meidet die oft harten Bedingungen von Industrie und Bauwirtschaft, zudem fallen bei technischem Fortschritt Arbeitsplätze weg. In manchen Branchen, wie z. B. Textil hat längst eine Verlagerung in Billiglohnländer

stattgefunden, in anderen – vor allem in der Fahrzeugindustrie – macht der Dienstleistungsteil innerhalb der Firmen einen immer größeren Anteil aus: Die Zahl der Forscher*innen, Entwickler*innen, der Kommunikations- und Marketingbeschäftigten wächst, die Zahl der Produktionsbeschäftigten sinkt, während die Produktion andernorts mit niedrigeren Löhnen aufgebaut wird. Moderne Gesellschaften erfordern auch mehr Dienstleistungen: von Gesundheits- und Pflegeberufen, sozialen Diensten, Kommunikation, Logistik und IT-Anwendung bis Gaststätten und Touristik.

Dieser Prozess findet auch in Baden-Württemberg statt, seit Jahrzehnten. Doch gleichzeitig ist die Zahl der Jobs in der Industrie auf hohem Niveau geblieben. Das Hochlohnniveau hat dabei auf die Region auch Nebenwirkungen: Es herrscht hoher Druck auf den Wohnungsmarkt und Fachkräfte sind für viele Branchen nicht mehr zu finden. Insbesondere macht dies in systemrelevanten Jobs Sorgen: Wenn Krankenhäuser keine Pflegekräfte mehr finden und daher zeitweise Stationen schließen, ist dies mehr als ein Warnsignal. Dies ist der Grund, warum sich die gegenwärtige Krise erst bei wenigen Menschen im Alltag bemerkbar macht. Bis zu einem gewissen Grad kann das wirtschaftlich starke Baden-Württemberg Rückgänge in industriellen Bereichen abfedern und profitiert sogar davon. Wichtig ist, dass der Rückgang kein Absturz wird. Der Prozess sollte gesteuert ablaufen.

Das Exportland Baden-Württemberg muss sich also auf Veränderungen einstellen. Es soll vom Fahrzeug- und Maschinenbau weiter profitieren wie von anderen Stärken: den Hidden Champions im (Spezial-) Maschinenbau, einer erfolgreichen Medizingeräteproduktion, einer wachsenden Gesundheitswirtschaft, einer erfolgreichen IT-Branche und einem breiten Mix weiterer Branchen von Pharma, Chemie bis Energie. Daher darf die Wertschätzung der Fahrzeugbranche nicht zur Geringschätzung der anderen Branchen führen. Deren Entwicklung und Stärkung kann die problematische Abhängigkeit von der Automobilbranche mindern.

Ausbildung und Fortbildung sind der Schlüssel für eine gelingende Transformation – Unterstützung vor allem für die kleineren und mittleren Unternehmen ist notwendig

Es ist inzwischen eine Binsenweisheit: Im globalen Strukturwandel bestehen solche Regionen, die ein hohes Niveau an Bildung sicherstellen, bei denen Ausbildung und Fortbildung funktionieren. Doch dieses Erkenntnis wird in der Mobilitätswirtschaft noch

nicht ausreichend ernst genommen. Besonders kleine und mittlere Unternehmen schaffen das alleine nicht angemessen.

Erstens gilt es, denjenigen Fachkräften aus dem Fahrzeugbau Perspektiven anzubieten, die bisher zu sehr auf fossil-angetriebene Fahrzeuge fokussiert waren. Es werden breite Angebote zur Fortbildung benötigt, in vielen Fällen sogar zur Umschulung und in manchen wird eine neue Hochschulausbildung erforderlich sein, beispielsweise von Maschinenbauingenieur*innen zu Elektro(-Fahrzeug)Ingenieur*innen.

Zweitens brauchen wir mehr Ausbildung für die Arbeitskräfte von morgen. Dies betrifft nicht nur die Fahrzeugindustrie, sondern auch die Jobs in der neuen Mobilitätswirtschaft: von Schienenfahrzeugführer*innen und LKW-Fahrer*innen bis zu IT-Expert*innen. Auch das Land steht hier vor Herausforderungen. Schon heute stehen nicht genug Lokführer*innen zur Verfügung und auch in der Verkehrsplanung herrscht Fachkräftemangel, den die Hochschulen nicht beheben.

Die neue Mobilitätswirtschaft erweitert Beschäftigungschancen, ersetzt aber die alte Autowirtschaft nicht

Um die Mobilität von Morgen sicherzustellen, sind bewährte Angebote z. B. des Bus- und Bahnangebots auszubauen. Dazu kommen die Angebote der neuen Mobilitätswirtschaft: Sie ermöglichen Mobilität, ohne dass gleich eine Lebenspartnerschaft mit einem Fahrzeug eingegangen wird. Nutzen statt Besitzen ist nicht nur flexibler, sondern auch kostengünstiger. Das wird zunehmend erkannt und umgesetzt werden. Geteilt („Shared“) werden kann dabei vieles: Die Sitzplätze in einem Taxi mittels Ridepooling, die Nutzung von Fahrrädern, Rollern oder Autos – oder gleich ein Gesamtangebot unter dem Stichwort Maas („Mobility as a Service“). Das Angebot dazu ist bei uns noch ausbaufähig. Hier entstehen neue Firmen und Geschäftsmodelle sowie neue Arbeitsplätze.

Die neue Mobilitätswirtschaft ermöglicht dabei vielen ein bezahlbares Leben in einer Hochpreisregion: Anstatt 400 bis 1000 Euro pro Monat und Fahrzeug auszugeben, ist ein Mix aus Fahrrad, Bahn und flexiblen Diensten für 200 bis 400 Euro zu haben. Volkswirtschaftlich gesehen ermöglichen sie ein effektives Mobilitätssystem mit höherer Zuverlässigkeit und gleicher Flexibilität wie heute bei niedrigeren Kosten. Die neue Mobilitätswirtschaft leistet zudem einen wichtigen Beitrag, die Klimaschutzziele zu erreichen.

Die neue Mobilitätswirtschaft wird zehntausende neuer Arbeitsplätze bieten. Doch sie wird die wegfallenden Arbeitsplätze im Fahrzeugbau nicht vollständig ersetzen. Zur Ehrlichkeit gehört, dass Mobilitätsdienstleistungen oft vor Ort verkauft werden und nur in wenigen Bereichen lukrativer Exportschlager sein können. Auch sind nicht alle Arbeitsplätze Hochlohnarbeitsplätze. Doch auch dies ist eine Chance, und zwar für gering Qualifizierte. Denn für sie sind Arbeitsplätze in hochentwickelten Industrieländern rar. Auch die stärkere lokale Verankerung bringt Vorteile mit sich. Die Arbeit ist dadurch weniger krisenanfällig. Nicht zuletzt: Mit der neuen Mobilitätswirtschaft wird nachhaltige, sichere und entspannte Mobilität vorgebracht.

Investitionen in neue Technologien und neue Mobilität wagen

Ein Fehler sollte vermieden werden: aus Angst vor dem Wandel eben diesen bremsen zu wollen, indem man versucht den fossilen Verbrennungsmotor noch möglichst lange als zentrales Geschäftsmodell zu erhalten. Aufklärung und technologischer Fortschritt konnten allenfalls von der katholischen Kirche im Mittelalter aufgehalten werden. Der laufende Strukturwandel der Automobilindustrie ist aber auch mit quasi-religiöser Rhetorik nicht mehr aufzuhalten. Der Wandel der Automobilwirtschaft – im Sinne einer nachhaltigen Mobilität – ist für eine erfolgreiche Zukunft unabdingbar. Soll unser Fahrzeugbau weiter erfolgreich sein, müssen wir die Transformation eher beschleunigen, um globale Rückstände aufzuholen. Dazu sind für einen Übergangszeitraum öffentliche Hilfen und kalkulierbare Rahmenbedingungen erforderlich, die den Unternehmen für ihre Investitionen in Innovationen und neuer Antriebe Sicherheit geben.

Es besteht ein hoher Nachholbedarf bei den neuen Mobilitätsdienstleistungen. Bei Bus und Bahn müssen wir an Länder wie die Schweiz und Österreich anschließen. Unsere Nachbarregion Vorarlberg muss dabei ebenso als Maßstab gelten wie zum Beispiel die Region Zürich. Beim Fahrrad haben wir zu den anderen Bundesländern aufgeschlossen und können uns jetzt an den Erfolgen der Niederlande orientieren. Und bei den neuen Mobilitätsdiensten müssen wir heute dafür sorgen, dass flexible E-Tickets nicht länger nur aus Urlauben in Großbritannien bekannt sind. Große Ridepooling-Flotten sollten nicht nur in Hamburg und Berlin verkehren. Dies wird mit kleinen Pilotprojekten und befristeten Finanzierungen wie bisher nicht gelingen, sondern erfordert Mut zur Investition. Schöne und interessante Projekte und Modelle gibt es zuhauf. Die neue Mobilität muss endlich in der Fläche ausgerollt, das heißt, gefahren

werden. Der öffentliche Verkehr muss daher nicht nur ausgebaut, sondern modernisiert werden. In der Fläche und an den zeitlichen und räumlichen Rändern gilt es flexible und differenzierte Angebote zu machen, den öffentlichen Verkehr mit digitalen Technologien zu individualisieren. Das wird ohne massive öffentliche Förderung nicht gelingen.

Politisches Fazit: Zukunftsfähige Wirtschaft durch Politik gestalten

Wirtschaft und Mobilität müssen enger denn je zusammen betrachtet werden. Vorbei sind die Zeiten, in denen Verkehr nur eine Voraussetzung von wirtschaftlicher Entwicklung ist. Die neue Mobilität bedingt eine neue Mobilitätswirtschaft mit neuen, zukunftsfähigen Arbeitsplätzen. Neue Technologien machen manche alten Arbeitsplätze überflüssig und schaffen neue, andere Jobs.

Baden-Württemberg ist von dieser Entwicklung mehrfach betroffen. Trotz guter Ansätze ist es bisher vielen Unternehmen nicht gelungen, aus dem Verfolgerfeld an die Spitze der internationalen Entwicklung zu fahren. Dies geht auf die nachvollziehbare Hoffnung vieler Akteure in Politik und Wirtschaft zurück, das Erfolgsmodell der Vergangenheit lasse sich nahtlos auf die Zukunft fortschreiben. Diese Hoffnung erweist sich zunehmend als Irrglaube.

Doch auch die bloße Gegenposition zum herkömmlichen Denken führt nicht in die Zukunft. Weniger Autos allein sind keine Antwort, sondern Mobilität braucht neue und zusätzliche Angebote. Die lassen sich nur schrittweise entwickeln, wenn auch große Schritte anstelle der Trippelschritte aus Modellprojekten und Einmalprogrammen gefragt sind. Auch führt die Neue Mobilität nicht automatisch zu gleichsam vielen Arbeitsplätzen. Benötigt wird vielmehr ein kluger Mix aus Strukturanpassung, neuen Produkten und neuen Dienstleistungen – und ein anderes Mobilitätsverhalten der Gesellschaft.

Für diese Transformation ist eine auf Bremsen und Bewahren ausgerichtete Wirtschaftspolitik kontraproduktiv. Dazu braucht es nicht weniger, sondern mehr Gestaltungswillen und eine innovative – grüne – Wirtschaftspolitik.