

SCHWARZ AUF GRÜN

CAROLINE
BOSBACH

Was die
schweigende
Mehrheit umtreibt.
Für eine neue Politik
der Mitte.

MIT
TORSTEN
WEBER

MURMANN

CAROLINE BOSBACH
MIT TORSTEN WEBER
SCHWARZ
AUF GRÜN

Intro

Folge 1

Wollt Ihr mir mein Auto wegnehmen?!

Folge 2

Dürfen wir jetzt auch kein Fleisch mehr
essen?!

Folge 3

Warum ist Nachhaltigkeit eigentlich kein
Schulfach?

Folge 4

Ausgerechnet du willst uns jetzt das
Fliegen verbieten?

Folge 5

Wie ich euch kenne, stellt ihr mir morgen
noch ein Windrad vor's Haus!

Folge 6

Warum bin ich immer schuld? Warum
müssen wir immer für alles Verantwortung
tragen?

Folge 7

Sind wir noch sicher?

Folge 8

Warum retten wir nicht erst mal die Armen

hier im Land, bevor wir das in anderen
Ländern tun?

Folge 9

Haben wir gegen die Chinesen überhaupt
noch eine Chance?

Folge 10

Was wird aus uns?

Die Autoren

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Der Verlag weist ausdrücklich darauf hin, dass er, sofern dieses Buch externe Links enthält, diese nur bis zum Zeitpunkt der Buchveröffentlichung einsehen konnte. Auf spätere Veränderungen hat der Verlag keinerlei Einfluss. Eine Haftung des Verlags ist daher ausgeschlossen.

Copyright © 2021 Murmann Publishers GmbH, Hamburg

Herstellung und Konvertierung: Murmann Publishers GmbH, Hamburg
ISBN 978-3-86774-688-5

Besuchen Sie uns im Internet: www.murmann-verlag.de

Ihre Meinung zu diesem Buch interessiert uns!

Zuschriften bitte an info@murmann-publishers.de

Den Newsletter des Murmann Verlages können Sie anfordern unter newsletter@murmann-publishers.de

INTRO

Schwarz auf Grün ist eine Serie, eine Art TV-Doku. Erzählt wird, wie eine junge Frau, Caroline Bosbach, die Ideen einer zukunftsfähigen Republik umsetzen will. Wir erleben, wie sie mit Wählerinnen und Wähler über deren Sorgen und Bedenken spricht, wie sie sich gegen Medien, gegen Politikfreunde und Politikfeinde, gegen Meinungen und Widerstände behaupten muss.

Unterstützt wird sie dabei von Professor Torsten Weber, der Meinungen sichtet, Fakten einordnet und den Blick auf die Zukunft richtet. Beide bieten im Verlauf der Serie Lösungen für eine moderne Republik. Die Serie ist sehr nah an der Realität, sie ist in jedem Fall mehr Dokumentation als Fiktion. Das vorliegende Buch ist das Drehbuch.

FOLGE 1
WOLLT IHR MIR MEIN AUTO
WEGNEHMEN?!

Was wird aus den Pendlern - und wie viele Arbeitsplätze gehen verloren, wenn wir auf E-Mobilität umsteigen? In der ersten Folge von Schwarz auf Grün diskutiert Caroline Bosbach mit emotionalen Autofans, Torsten Weber rechnet vor, wie viele Arbeitsplätze hinzukommen, und der Blick in die Zukunft zeigt: Der ÖPNV wird autonom.

Szene läuft →

INNEN

Büro von Caroline Bosbach, CAROLINE in die Kamera. Im Hintergrund ein Bücherregal. Es ist später Nachmittag.

CAROLINE

Schwierig sind die Momente, wenn du am Stand stehst, mitten im Wahlkampf, und da kommt jemand auf dich zu und sagt dir ins Gesicht, dass die Politik dabei wäre, die deutsche Autoindustrie kaputt zu machen, und dass sein Diesel sauber und die ganze Elektromobilität ein Witz sei, weil es an Ladesäulen fehle und weil der Strom alles andere als sauber erzeugt werde. Und er ist empört, wie ein Wähler nur empört sein kann. Und enttäuscht, dass wir als konservative Partei da mitmachen, maßlos enttäuscht, und dass wir alle dabei seien, »das Rückgrat der deutschen Wirtschaft« kaputt zu machen, bloß wegen den »ganzen Klima-Hüpfern!«. Und du weißt, so ganz falsch liegt er nicht, und doch hat er nicht recht. Vor allem, weil 2020 fast 310 000 E-Autos auf deutschen Straßen rollten. Der Absatz von reinen Stromern verdreifachte sich auf gut 194 000 Stück, während die Zahl der Autos mit Diesel- und Benzinmotoren zurückging. Das ist ein Trend. Andererseits wissen wir auch, dass Elektromobilität allein wahrscheinlich nicht die Lösung sein kann. Schon gar nicht, wenn wir das ökologische Ausmaß der Elektrowagen nüchtern betrachten. Elektromobilität wird stark gefördert. Aber auch mir fällt es schwer zu erklären, wie ich ausgerechnet diese Technologie als Heilsbringer verkaufen kann. Zumal ich mich stets für Technologieoffenheit ausspreche und die CO₂-Bilanz eines kleinen Elektrowagens gegenüber einem Verbrenner erst ab circa 130 000 gefahrenen Kilometern bei derzeitigem Strommix gewinnt –

gegenüber einem Diesel erst ab 220 000 Kilometern. Diese CO₂-Bilanz der Herstellung und Entsorgung batteriegetriebener Pkw ist den Bürgerinnen und Bürgern bekannt. Dazu gesellt sich das Gefühl, dass man sich politisch auf Elektromobilität schon längst festgelegt hat. Was ist denn mit Wasserstoff, dem hochgepriesenen »Champagner der Energiewende«? Gerade im Automobilbereich hieß es im-mer mal wieder, Wasserstoff sei die Antriebsart der Zukunft. Theoretisch ist hier viel möglich. Aber in der Praxis ist es dann nicht weit her mit der Technologieoffenheit.

Also lässt du ihn sich empören, hörst ihm zu. Viele möchten mal Dampf ablassen. Dann sprichst du von Verantwortung für die kommenden Generationen, vom Klimawandel und davon, dass wir alle unseren Beitrag leisten müssen. Aber das klingt manchmal wie aufgesagt.

AUSSEN

Wahlkampfstand in der Fußgängerzone einer deutschen Stadt. Es ist ein kalter Nachmittag. CAROLINE hält einen Flyer in der Hand, ein 50-JÄHRIGER MANN nähert sich dem Stand und spricht sie an. Der 50-JÄHRIGE MANN trägt eine grüne Allwetterjacke. Auf dem Kopf hat er ein Basecap mit dem Logo eines Hotelresorts in Mecklenburg-Vorpommern.

DER 50-JÄHRIGE (sehr forsch, mit Pfälzer Akzent)

Ich habe das Plakat gesehen, mit der Mobilität.

CAROLINE

Was ist mit dem Plakat?

DER 50-JÄHRIGE

Dass die Mobilität sauberer werden muss.

CAROLINE

Ja, das muss sie.

DER 50-JÄHRIGE

Warum muss sie das? Woher wisst ihr das denn?

CAROLINE

Mobilität 4.0 ist nicht nur gut für die Luft, sondern vor allem auch für die Wirtschaft. Wir können nicht ignorieren, was auf den Märkten passiert. Wenn der Verbrenner mit fossilen Brennstoffen ein Auslaufmodell ist, dann tun wir gut daran, unsere Autobauer, die stärkste Industrie, die wir haben, auf die Zukunft vorzubereiten. Was heißt Zukunft – ich würde sagen: auf das Jetzt. Denn wir sind schon mitten in der Zukunft. Da reicht ein Blick nach China. An der deutschen Autoindustrie hängen 820 000 Arbeitsplätze. Hier muss auch die Politik Verantwortung übernehmen. Und ich halte es nicht für besonders verantwortungsvoll, diese Fakten zu ignorieren.

DER 50-JÄHRIGE (*nimmt sein Basecap kurz ab, streicht sich einmal durchs Haar, macht eine Pause, scheint über etwas nachzudenken*)

Gestern, im Fernsehen, ich glaube, bei Maischberger, da war dieser eine Ökonom, der aus München. Er hat gesagt, solange ein Elektroauto mit konventionellem Strom fährt, sei seine Ökobilanz schlechter als die eines modernen Diesel. Und das ist ein kluger Mann, den müssen Sie doch kennen.

CAROLINE

Richtig. Aber dieses Land tut gerade viel dafür, dass wir eine Energie- und eine Stromwende haben, die ihren Namen auch verdient. Und wenn ein Elektroauto irgendwann nur mit Ökostrom betankt wird, ist die Bilanz

...

DER 50-JÄHRIGE

Wissen Sie, was ich hier raushöre?

CAROLINE

Nein.

DER 50-JÄHRIGE (mit »erhöhter Temperatur«)

Dass ihr mir mein Auto wegnehmen wollt. Ich bin auf das Auto angewiesen, ich bin Pendler. Wenn ihr mir mein Auto wegnehmt, schadet ihr MIR. Wie soll ich ohne Auto mobil sein?

CAROLINE

Niemand möchte Ihnen das Auto wegnehmen. Es geht darum, neue Wege der Mobilität aufzuzeigen. Mir ist schon klar, dass es den Individualverkehr immer geben wird. Auch weil es ihn geben muss! Ich weiß nicht, wo Sie genau leben. Aber vor allem in den ländlichen Regionen ist die öffentliche Verkehrsinfrastruktur noch zu wenig zufriedenstellend, da braucht man sein Auto. Ich übrigens auch. Ich wohne selbst in einer Kleinstadt und muss zur Arbeit pendeln!

INNEN

Büro von Caroline Bosbach, CAROLINE spricht in die Kamera.

CAROLINE

Das Auto ist das heikelste Thema. Es hat etwas Identitätsstiftendes, über deutsche Autos zu sprechen. Bei kaum einem Thema sind Menschen so emotional und so schnell aufgebracht. Vor allem aber sind sie bei keinem Thema so gut informiert, da stimmen die Fakten, haben sie Informationen und Hintergründe.

AUSSEN

Wahlkampfstand in der Fußgängerzone einer deutschen Stadt. Es ist windiger geworden. CAROLINE diskutiert noch immer mit dem 50-JÄHRIGEN MANN in der grünen

Jacke. Inzwischen hat sich noch ein älteres Ehepaar dazugesellt, ein weiterer Mann steht in Hörweite. Die drei verfolgen aufmerksam das Gespräch.

DER 50-JÄHRIGE

Nur ein Beispiel, ich würde mir – rein hypothetisch – ein Elektroauto kaufen, ich wäre also wirklich – rein hypothetisch – bereit, viele Tausende Euro ...

CAROLINE

Elektroautos werden staatlich gefördert, 2020 gab es deswegen ...

DER 50-JÄHRIGE

Ja, ja, es fehlen aber immer noch Ladestationen, es gibt kein Ladekonzept, keine Strategie, und mir geht es jetzt auch nicht darum, wie viel Zehntausende Kilometer ich fahren muss, damit sich mein Elektroauto irgendwann wirklich als klimafreundlichere Lösung erweist. Darum geht es mir jetzt nicht, die Sache ist: Ich wohne im zweiten Stock.

CAROLINE (etwas zögerlich)

Ja?

DER 50-JÄHRIGE

Wenn ich mein Auto über Nacht laden will, dann müsste ich mein Ladekabel aus dem Küchenfenster hängen. Wenn es überhaupt irgendwo auf der Straße steht, vor meinem Haus. Das Kabel hängt dann da die ganze Nacht, und wenn das alle machen, können Sie sich vorstellen, wie das aussieht. Das soll innovativ sein? Willkommen in Deutschland! Gut gemeint ist noch lange nicht gut!

CAROLINE

Das mit den Kabeln aus dem Fenster ist tatsächlich ein Problem. Andere Länder, vor allem China, sind da bedeutend weiter. In China muss inzwischen ein Großteil

der Neubauten mit einer eigenen Ladestation ausgestattet sein, während wir noch über die Brandschutzverordnung für Neubauten diskutieren und den generellen Ausbau der Ladeinfrastruktur. Wenn der Staat nicht agil genug ist, wird sich die Privatwirtschaft einen Weg bahnen. Wir sehen es jetzt schon auf den Parkplätzen der großen Lebensmitteldiscounter, die Lidl und Aldi werden bald ihre kompletten Standorte mit Ladesäulen ausstatten und so künftig noch mehr Kunden anlocken.

DER 50-JÄHRIGE (beinahe schimpfend)

Das ist doch ein Armutszeugnis, wenn die Politik da nur zuschaut.

CAROLINE

Nur zuschauen trifft es jetzt auch nicht! Unsere Regierung investiert gerade ordentlich, nicht nur in den Ausbau der Ladestationen. Wir müssen neue Mobilitätsformen umsetzen, Mobilität neu denken. Das wird auch Arbeitsplätze schaffen, was allerdings nicht von heute auf morgen funktioniert. Hierzu bedarf es realistischer Übergangsfristen für den technologischen Wandel und keiner ideologisch motivierten Vorgaben aus dem Wolkenkuckucksheim. Natürlich, es werden auch Arbeitsplätze verloren gehen. Aber wie viele es sein werden, hängt davon ab, wie schnell und souverän wir die technische Transformation in puncto Mobilität als Industrienation bewältigen. Hier schaut die Welt auf Deutschland.

INNEN

Ein Seminarraum der CBS-Hochschule. Die Tische sind u-förmig angeordnet. Es sitzen rund 20 Studierende im Raum. Die meisten haben einen Laptop aufgeklappt. Vorne steht Professor TORSTEN WEBER und setzt zu einem

kleinen Vortrag an.

TORSTEN

Ein klimaneutrales Deutschland ist umsetzbar, auch im Hinblick auf den European Green Deal, der eine Reduzierung der Treibhausgase bis zum Jahr 2050 vorsieht. Die nationalen Zielsetzungen sind in Deutschland auf 2045 angepasst worden. Allerdings nur, wenn die Bereitschaft besteht, im Pkw-Verkehr konsequent einen Umstieg auf Alternativen voranzutreiben. Die Agora Energiewende, ein Berliner Denklabor, hat in einer jüngst veröffentlichten Studie durchgerechnet, welche Entscheidungen getroffen werden müssen, um die Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen. Dazu haben sie gemeinsam mit Forschern des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie und des Freiburger Ökoinstituts ein umfassendes Szenario entworfen. Sie kommen zu dem Schluss, dass trotz eines deutlichen Rückgangs des Individualverkehrs auch bis 2050 rund 55 Prozent der Personenkilometer mit dem Pkw bewältigt werden. Die Pkw sollten deswegen, so die Studie, entsprechend mit CO₂-freien Energieträgern betrieben werden. Batterieelektrische Pkw seien besonders vorteilhaft, da sie erneuerbaren Strom ohne Umwandlungsverluste nutzen können. Soll der Verkehr bis 2050 klimaneutral werden, ist es aufgrund der durchschnittlichen Lebensdauer von Pkw von rund 14 Jahren zielführend, ab dem Jahr 2035 nur noch Pkw neu zuzulassen, die CO₂-neutral betrieben werden.

AUSSEN

Wahlkampfstand in der Fußgängerzone einer deutschen Stadt. CAROLINE diskutiert noch immer mit dem 50-JÄHRIGEN MANN. Ein ZWEITER MANN nähert sich dem

Stand. Er hat das Gespräch verfolgt und steigt mit ein. Der ZWEITE MANN ist deutlich jünger, er hält ein Fahrrad neben sich, am Lenker baumelt sein Helm. Er hat lange genug zugehört, jetzt will er sich einmischen, sucht den Blick von CAROLINE. Als sie ihn anschaut, redet er sofort los, schnell, fast schon hastig, aber einigermaßen sachlich.

ZWEITER MANN

Die Frage ist doch, wo will die Politik mit den Menschen hin? Ihr sprecht von Nachhaltigkeit, aber wie nachhaltig ist das, was ihr mit den Menschen vorhabt? Wir Bürger sollen doch nur wieder die Verantwortung für etwas tragen, für das es keinen Plan gibt. Von einer konservativen Partei darf man doch einen Plan bei der Mobilität erwarten: Wohin führt uns das alles? Sonst ist es nur grüne Ideologie, und dabei seid ihr noch nicht mal eine gute Kopie der Grünen. Vielleicht ist Mobilität ohnehin nur ein grünes Thema und ihr solltet euch wichtigeren gesellschaftlichen Fragen stellen. Ich bin nicht sicher, ob ihr diese grünen Themen überhaupt machen solltet, da steht zu viel auf dem Spiel.

CAROLINE

Richtig! Auch ich bin der Meinung, dass es Themen gibt, die von der anhaltenden Klimadebatte geschluckt werden. Das schadet dem demokratischen Prozess, weil die einzelnen Parteien programmatisch weniger unterscheidbar werden. Und es schwächt vor allem uns Konservative, wenn wir den Menschen das Gefühl geben, dass es kaum Wichtigeres gibt – die Klimapolitik darf nicht vor sämtlichen Interessen und Sorgen der Menschen stehen. Wir sollten gerade jetzt, nach einer der größten Gesundheits- und Wirtschaftskrisen überhaupt, auch mal überlegen, wie wir das Land wieder auf die

Beine bringen.

ZWEITER MANN *(deutet ein leichtes Lächeln an)*

Na, dann tun Sie das mal!

CAROLINE

Jedenfalls ist die CDU keine »gute Kopie« der Grünen, möchte und wird auch niemals eine sein. Trotzdem, ich glaube nicht, dass Nachhaltigkeitsthemen rein grüne Themen sein dürfen. Wenn es darum geht, das Land moderner zu machen, nachhaltiger zu wirtschaften und zu produzieren, hat das in meinen Augen auch handfeste ökonomische Gründe. Viele Unternehmen satteln bereits um. Sie verändern ihre Produktion, ihren Materialverbrauch, ihre Logistik. Sie konzentrieren sich auf Stoffe und Ressourcen, die weniger endlich sind. Hier geht es nicht um gutes Gewissen oder Marketing, sondern vor allem auch um finanzielle Gründe. Ich könnte Ihnen hier jetzt Hunderte Beispiele von Unternehmen nennen. Von der BASF über VW bis Evonik ...

ZWEITER MANN *(scheint sich nun deutlich sicherer zu fühlen)*

Wissen Sie, was einem diese Nachhaltigkeit nicht bieten kann?

CAROLINE

Was meinen Sie?

ZWEITER MANN

Sicherheit. Nachhaltigkeit bietet keine Sicherheit. Das klingt zwar alles immer schön, aber Nachhaltigkeit zahlt meine Hypothek nicht ab, sie finanziert meinen Kindern nicht die Bildung. Es ist eine Hülse, mehr nicht.

CAROLINE

Nachhaltiges Wirtschaften kann auch gleichermaßen Wohlstand sichern.

ZWEITER MANN

Das halte ich für gewagt! Schauen Sie, ich arbeite tatsächlich als Ingenieur bei einem Autozulieferer, deshalb hat mich das Gespräch interessiert. Wir entwickeln Motoren, sehr effizient und auch sehr verbrauchsarm. Sie glauben gar nicht, wie innovativ deutsche Ingenieure sind, es gibt in der Branche bereits zig Methoden, um Autos noch sauberer und ressourcenschonender zu machen. Aber die Leute kaufen sich trotzdem einen SUV mit Verbrenner, die Verkaufszahlen steigen, weil die Menschen es bequem haben wollen. Mir ist das Klima nicht egal, ich sehe den Ernst der Lage. Aber mir sind auch die finanzielle Sicherheit und die Lebensgrundlage meiner Familie nicht egal.

DER 50-JÄHRIGE

Ja, schon interessant, dass SUVs ausgerechnet in den Städten und Stadtvierteln am meisten verkauft und genutzt werden, in denen die Wahlergebnisse der Grünen am höchsten sind! Irgendwas passt da nicht zusammen. Versuchen die aus schlechtem Gewissen heraus, ihr eigenes Verhalten auszubügeln? Mit der Wahl des angeblich absoluten Klimaschutzes?

CAROLINE

Wie dem auch sei, jedenfalls wird dabei völlig außer Acht gelassen, dass diese Absolutheit – mitsamt ihrer Verbotskultur – die Axt an die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes legt. Wir kämpfen natürlich auch um das Vertrauen der Wähler. Aber wir bauen darauf, dass besagter SUV künftig mit alternativen Antriebstechnologien oder synthetischen Kraftstoffen betrieben wird.

ZWEITER MANN

Ich bezweifle stark, dass Sie mit Ihrer Nachhaltigkeit

wirklich so viele Arbeitsplätze schaffen werden, wie mit dem ständigen Verweis auf Nachhaltigkeit derzeit vernichtet werden.

DER 50-JÄHRIGE

Ich sehe das ganz genauso. An der deutschen Autoindustrie hängen mehr als 800 000 Arbeitsplätze. Ein Großteil der Wertschöpfung hierzulande geht auf die Branche zurück. Die Autoindustrie ist das Herz unserer Wirtschaft, das Rückgrat! Wenn etwas in den vergangenen Jahrzehnten für Stabilität, Wohlstand und Fortschritt in Deutschland gesorgt hat, dann war es die Autoindustrie. Wer hier wegen ein paar Klimahysterikern eine Industrie zugrunde richten will, dem fehlt es meines Erachtens wirklich an gesundem Menschenverstand!

CAROLINE

Es geht doch nicht darum, Maßnahmen gegen unsere weltweit beachtete Automobilindustrie zu ergreifen, sondern mit ihr gemeinsam Lösungen dafür zu erarbeiten, dass CO₂-arme beziehungsweise CO₂-neutrale Fahrzeuge made in Germany weltweit als Symbol für die Dekarbonisierung des Individualverkehrs stehen. Wir stehen vor der Frage: Wollen wir den Wandel – auch im Sinne der Beschäftigten – proaktiv mitgestalten, oder wollen wir von ihm gestaltet werden – mit allen negativen Konsequenzen für die Arbeitnehmerschaft? Wichtig ist dabei, den Blick zu weiten für jede tragfähige technische Möglichkeit CO₂-neutraler Mobilität. Ich höre immer nur Elektro. So wird es nicht funktionieren. Im Jahr 2021 sind viele Punkte noch nicht zu Ende gedacht, Vieles ist unausgereift, unausgegoren. Von der CO₂-intensiven Herstellung bis zur Entsorgungsfrage von Altbatterien. Stattdessen müssen wir auch massiv investieren in die Forschung synthetischer Kraftstoffe und der

Brennstoffzellentechnologie, insbesondere für den Güterverkehr. Und im Unterschied zur politischen Konkurrenz orientieren sich unsere Vorschläge an dem technisch Machbaren und nicht an ideologischem Wunschdenken. Ökologischer Wandel wird nur im Einklang mit der Ökonomie funktionieren, weil sonst die Akzeptanz der Bevölkerung nicht gegeben ist. Wer den Gradmesser der technischen Realisierbarkeit außer Acht lässt, belügt die Menschen.

INNEN

Seminarraum der CBS-Hochschule. Professor TORSTEN WEBER hat seinen Vortrag fortgesetzt. Kurz vor Schluss fragt eine Studentin, was er dazu sagt, dass in der deutschen Autoindustrie vermutlich zahlreiche Arbeitsplätze wegfallen werden. TORSTEN geht einen Schritt in Richtung der jungen Frau. Am Tisch neben ihr haben zwei Studenten bereits ihren Laptop eingepackt, die beiden jungen Männer wollen gleich nach der Stunde weg. Doch TORSTEN ist der Punkt wichtig, diese Frage will er noch beantworten.

TORSTEN

Wir werden in der Tat Arbeitsplätze in der deutschen Automobilindustrie verlieren. Laut der Studie der Berliner Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) bis zum Jahr 2030 sogar bis zu 410 000, das wäre fast die Hälfte der derzeitigen Arbeitsplätze. Zum einen liegt das darin begründet, dass der Fertigungsaufwand bei einem Elektroauto etwa 30 Prozent niedriger ist als bei einem Verbrenner. Zum anderen müssen Unternehmen Stellen streichen, um dank der Kosteneinsparung überhaupt in neue Antriebstechniken investieren zu können. Doch Experten sehen darin auch eine große Chance. Es geht

um die Festigung der eigenen Marktposition. China, einer der wichtigsten Absatzmärkte für die Automobilbranche, wenn nicht der wichtigste, hat bereits angekündigt, in naher Zukunft keine fossilen Verbrenner mehr herzustellen. Andere Länder wollen ebenso aussteigen. Das bedeutet: Die gefragten Kompetenzen werden sich verlagern, hin zu Elektromobilität, Batteriesteuerung, Elektronik und Daten. In diesen Bereichen werden nun neue Arbeitsplätze entstehen, sowohl bei den Automobilherstellern als auch bei den Zulieferbetrieben; allein in Deutschland gibt es 1800 Zulieferer mit etwa 310 000 Mitarbeitern. Der Trend der letzten Jahre zeigt zwar auf der einen Seite, dass vor allem kleine Betriebe, von denen es Tausende gibt, um Existenz und Arbeitsplätze kämpfen. Aber auch Continental muss in den nächsten Jahren zahlreiche Werke schließen beziehungsweise verkleinern und will in Deutschland wohl 13 000 Arbeitsplätze abbauen. Ähnlich sieht es bei Bosch und ZF Friedrichshafen aus. Auf der anderen Seite investieren die Betriebe inzwischen in die Software-Herstellung für E-Mobilität und zentrale Steuergeräte. So zum Beispiel ZF in ein System für einen Lastwagenhersteller, das im automatisierten Betrieb dafür sorgt, dass das Fahrzeug einschließlich Anhänger in jeder Lage stabil auf der Straße bleibt – dafür sind sehr komplexe Berechnungen erforderlich. Auch der Volkswagen-Konzern hat E-Mobilität als Geschäftsmodell der Zukunft erkannt und will in den nächsten fünf Jahren insgesamt 35 Milliarden in die Entwicklung neuer E-Autos und die Umrüstung seiner Werke stecken. Und wenn Firmen wie VW nachhaltiger werden, ist das ein deutliches Zeichen.

AUSSEN