



Lisa Badum, Stephan Kühn, Beate Müller-Gemmeke, Markus Tressel,  
Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner  
Mitglieder der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

24. September 2020

# Allianz der Autoregionen – Gemeinsam den Wandel angehen

## 1. Warum braucht es gerade in Corona-Zeiten eine Allianz für die Transformation in der Fahrzeugindustrie?

Seit Jahrzehnten führen Fahrzeuge und Mobilitätsinnovationen aus Deutschland die Weltspitze der Automobilbranche an. Als konjunktureller Taktgeber ist die Automobilwirtschaft Beschäftigungsgarant für mehrere hunderttausend Menschen.<sup>1</sup>

Damit das so bleibt, muss sich aber etwas ändern. Dies ist keine neue Erkenntnis. Denn bereits vor der Covid-19-Pandemie steckte die Automobilindustrie in einer strukturellen Krise und kämpft weiterhin mit den Folgen des selbst verschuldeten Dieselskandals, der die Glaubwürdigkeit der Branche schwer erschüttert hatte. Gleichzeitig stehen wir vor der Aufgabe, Mobilität grundsätzlich anders zu organisieren und so eine echte Verkehrswende einzuleiten. Unser Ziel lautet: Tariflich geschützte und mitbestimmte Arbeit erhalten und neu schaffen, die nachhaltige Mobilitätswende voranbringen und den Mobilitätssektor an einer klimafreundlichen Zukunft ausrichten. Die Drastik der Klimakrise zwingt uns zum Handeln. Wir müssen in den nächsten zehn Jahren den Umbau zu einer klimaneutralen Wirtschaft schaffen.

Gerade jetzt braucht es die Allianz der Autoregionen. Wir als Abgeordnete aus den fünf Bundesländern (Baden-Württemberg, Bayern, Niedersachsen, Saarland und Sachsen), die stark von der Veränderung in der Automobil- und Fahrzeugbau geprägt sind, wollen den regionalen Schulterschluss. Regional variiert der Strukturwandel und die vorhandenen Wertschöpfungsverflechtung zwischen Autoindustrie und Zuliefererbranche – dennoch besteht der „Transformationsdruck“ für alle Regionen gleichermaßen. Wir sehen die unterschiedlichen, sich ergänzenden, Stärken in unseren Regionen und sind überzeugt, dass wir den Strukturwandel gut meistern können. Voraussetzung ist, dass der Bund den richtigen Rahmen für diese Entwicklung setzt. Kooperation muss belohnt werden, nicht Kirchturmdenken.

Gemeinsam gilt es dabei fünf zentrale Herausforderungen<sup>2</sup> für die Automobilbranche anzugehen:

- 1) Drei von vier Pkw der deutschen Automobilindustrie werden derzeit ins Ausland verkauft. Allerdings sind die weltweiten Märkte höchst fragil geworden - sei es aufgrund blockierter Lieferketten oder aufgrund von wirtschaftlichen Unsicherheiten durch die Corona-Pandemie, der anhaltenden Handelsstreitigkeiten oder der unsicheren Umsetzung des Brexit.
- 2) Neue Konkurrenten treten mit neuen Geschäftsmodellen auf den Plan und fordern den konventionellen Absatzmarkt mit klimaschonenden Antriebstechniken heraus. Darunter sind große Datenkonzerne (bspw. Google oder Apple), die nicht auf eine teilweise über 100

<sup>1</sup>[https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/automobile-wertschoepfung-2030-2050.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=16](https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/automobile-wertschoepfung-2030-2050.pdf?__blob=publicationFile&v=16)

<sup>2</sup><https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081>



Lisa Badum, Stephan Kühn, Beate Müller-Gemmeke, Markus Tressel,  
Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner  
Mitglieder der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

---

Jahre alte Expertise im Fahrzeugbau zurückgreifen, sondern den Fahrzeugmarkt vehement und mit enormer Kapitalstärke erobern wollen.

3) Digitalisierung und Automatisierung halten Einzug in Produkte und Produktionsprozesse, was nach neuen Qualifikationen auf dem Arbeitsmarkt und in den Betrieben verlangt.

4) Die Nachfrage nach neuen Mobilitätskonzepten sowie Logistikkösungen wandelt sich – und das gleichermaßen bei Privatpersonen und Unternehmen. Das Motto „Nutzen statt Besitzen“ setzt sich auch im Fahrzeugbereich schrittweise durch, sodass Sharing-Modelle immer beliebter werden.

5) Der Klimaschutz und infolgedessen nationale, europäische und internationale Gesetzgebung erfordern zwingend einen beschleunigten Umbau der gesamten Branche.

Letztlich ist die Corona-Pandemie nicht Auslöser der Automobilkrise, sondern Beschleuniger der tiefgreifenden Entwicklungen, die bereits vorher eingesetzt hatten. Klar ist, dass von diesem Wandel nicht nur die großen und bekannten Fahrzeughersteller betroffen sind, sondern vor allem die vielen mittelständischen Zulieferbetriebe, die oftmals in einer ausschließlichen Abhängigkeit von den Herstellern stehen.

Die Regionen sind mehr als die angesiedelte Automobilbranche – die Chance der vielfältigen Regionen liegt in einem zielgenauen Prozess der sozial-ökologischen Transformation. Die Ausnahmesituation der Corona-Krise bildet die einmalige Chance, jetzt das Fundament für den nachhaltigen Strukturwandel der Branche zu legen, zukunftsfähige Arbeitsplätze aufzubauen und in die Zukunft der nachhaltigen Mobilität aufzubrechen. Mit einer „Allianz der Autoregionen“ lassen sich gemeinsame Potenziale entwickeln sowie ressourcenschonende und klimafreundliche Innovationsoffensiven starten. Regionale Pioniere können entstehen und wachsen. All das kann nur mit starken Akteuren in der Regionen gelingen – denn Unterstützung entsteht durch Beteiligung. Unternehmen, Beschäftigte, gesellschaftliche Akteur\*innen und Politik sind gleichermaßen gefragt: Wir müssen rechtzeitig die regionalen Veränderung anpacken, um gestärkt aus der Corona-Krise zu kommen und gleichzeitig für die Klimakrise gewappnet zu sein.

## 2. Steckbriefe der „Autoregionen“

### **Baden-Württemberg**

Die Automobilwirtschaft mit ihren über 440.000 Beschäftigten ist ein zentraler Pfeiler der Wirtschaft Baden-Württembergs und gehört zu den umsatzstärksten Branchen. Die Geschichte des Automobilbaus ist eng mit Unternehmen und Forschenden in Baden-Württemberg und mit Namen wie Daimler, Benz und Porsche verbunden. Aber auch viele namhafte Zulieferer-Firmen haben im „Ländle“ ihren Sitz und sind in ihren Spezialgebieten technologisch führend und nicht selten Weltmarktführer.

Die Automotive-Branche in Baden-Württemberg ist regional und europaweit hochgradig vernetzt. Allein in der Region Stuttgart umfasst der „Automotive Cluster“ mehr als 500 Unternehmen und Einrichtungen. Neben den bekannten Großunternehmen und Forschungseinrichtungen sind dies zu einem großen Teil kleine- und mittlere Unternehmen (KMU). Die baden-württembergische



Lisa Badum, Stephan Kühn, Beate Müller-Gemmeke, Markus Tressel,  
Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner  
Mitglieder der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

---

Automobilwirtschaft investiert jährlich große Summen in Forschung und Entwicklung. Die Arbeitsplätze der Automobilbranche sind in aller Regel mitbestimmt und verfügen über eine gute, tarifvertraglich gesicherte Bezahlung. Beschäftigte in der Automobilbranche hatten in den letzten Jahrzehnten eine langfristig gesicherte Berufsperspektive mit guten Weiterbildungsmöglichkeiten und Aufstiegschancen.

Für die Zukunft des Automobilssektors bringen die Unternehmen in Baden-Württemberg gute Voraussetzungen mit: Sie sind führend im Bereich der Batterieforschung und Entwicklung (z.B. Varta), bei E-Antrieben (Bosch, ZF), tatsächlich energieeffizienter Hybridtechnologie (ZF), bei der Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellentechnologie (ZSW) sowie bei synthetischen Kraftstoffen. Der im Bundesvergleich höchste Anteil an Fördermitteln im großen europäischen Innovationsprojekt EUBATIN – Batterietechnologie der neuen Generation nach den Maßstäben einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft – geht nach Baden-Württemberg. Es besteht in den Zukunftstechnologien eine enge Kooperation zwischen der Automotive-Branche und einer breit aufgestellten Forschungslandschaft in den Hochschulen sowie in außeruniversitären Forschungseinrichtungen. Gleichzeitig gibt es ernsthafte Sorgen aufgrund der aktuellen Marktschwäche.

Der Automotive-Sektor ist stark unter Druck, ohne gezielte staatliche Unterstützungs- und Fördermaßnahmen werden viele Unternehmen, besonders im innovativen Zulieferbereich, in Existenznot geraten. Hier muss von staatlicher Seite mehr als bisher geboten werden – denn nur eine existierende Substanz kann auch erfolgreich transformiert werden.

### **Bayern**

Allein in Bayern sind ca. 237.000 Beschäftigte in mehr als 1100 Unternehmen in der Automobilindustrie tätig. Dazu zählen sowohl die drei Unternehmenszentralen international tätiger bayerischer Großkonzerne wie BMW, Audi und MAN, als auch Zulieferer-Spezialisten wie Brose, Bosch und Schaeffler und viele weitere KMUs, die an bayerischen Standorten Auto-Komponenten für den Welthandel produzieren. Rund 25,8 Prozent der in Deutschland produzierten Autos (Kraftwagen und Kraftwagenteile) stammen aus dem Freistaat.

Eine exponierte Zuliefererregion ist Oberfranken. Von 1888 – wo Andreas Focken in Coburg das erste vierrädrige Elektroauto Deutschland entwickelte – bis heute sind der Erfindergeist und der Innovationsdrang in Oberfranken zuhause. In ganz Oberfranken sind in enger regionaler Konzentration über 40.000 Menschen in der Zuliefererindustrie tätig – das entspricht jedem sechsten bayerischen Arbeitsplatz in der Autoindustrie. Die Zuliefererindustrie hat über viele Jahrzehnte Wohlstand in die Region gebracht. Die stark spezialisierte Ausrichtung der klein- und mittelständischen Betriebe auf Verbrennerkomponenten war lange Zeit keine Herausforderung für Oberfranken. Unter den neuen Umständen wird sich das ändern. Binnen kürzester Zeit mussten Unternehmen Werke schließen, Stellen streichen oder Kurzarbeit beantragen.

Die IHK Oberfranken geht von drei großen Stärken des Wirtschaftsraumes Oberfranken aus: Das sind die hohe Flexibilität des Mittelstandes, die enorme Materialkompetenz der Region und intakte Wertschöpfungsketten. Die Region beherbergt zahlreiche Branchen, auch neben dem Etikett der Genussregion und des Brauereihandwerks: Die Medizintechnik in Forchheim wird z.B. mit dem Medical Valley Center gefördert. Oberfranken ist zudem Bildungsregion mit Fachhochschulen und Universitäten und geht mit dem Bamberger Digitalisierungszentrum bei der Begleitung von Start-Ups voran. Aber auch fränkische Naturschätze bergen wirtschaftliche



Lisa Badum, Stephan Kühn, Beate Müller-Gemmeke, Markus Tressel,  
Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner

Mitglieder der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

---

Potenziale, wie der Steigerwald, der als Nationalpark die Region als Tourismusstandort stärken würde.

### **Niedersachsen**

Niedersachsen ist ein Flächenland mit von großen Unterschieden geprägten Regionen - von der Region Hannover bis zum sehr dünn besiedelten Wendland. Dementsprechend unterschiedlich sind auch die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen. Der Volkswagen-Konzern spielt eine große Rolle als Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor, aber auch im kulturellen Verständnis der Menschen.

Laut Bundesagentur für Arbeit sind in Niedersachsen knapp 112 000 Menschen in der Automobilindustrie plus 31 000 Menschen bei Zulieferern beschäftigt. Viele dieser Zulieferer produzieren allerdings nicht ausschließlich für die Automobilindustrie, sondern auch für weitere Branchen. Das Land Niedersachsen ist mit 20% der Stammaktien Anteilseigner von VW, dem wirtschaftsstärksten Unternehmen im Land. Aufgrund des VW-Gesetzes besitzt das Land damit bei wichtigen Beschlüssen, beispielsweise Satzungsänderungen und Kapitalerhöhungen, eine Sperrminorität. Neben VW gibt es laut Landesregierung in Niedersachsen 241 Betriebe der Zulieferer-Industrie, so hat bspw. Continental, der weltweit zweitgrößte Automobil-Zulieferer, seinen Sitz in Hannover.

VW plant, für seine E-Fahrzeuge künftig eigene Batteriezellen zu produzieren und baut dazu gemeinsam mit der schwedischen Firma Northvolt eine Batteriezellfabrik in Salzgitter. Chancen der Transformation liegen in den traditionell starken Gewerkschaften in Niedersachsen, die zunehmend auf eine Unternehmenstransformation pochen.<sup>3</sup> Viele Beschäftigte haben verstanden, dass die Transformation die einzige Chance für den Erhalt von Arbeitsplätzen für sie ist. Dennoch ziehen nicht alle in Niedersachsen an einem gemeinsamen Strang: der Ruf nach Kaufprämien auch für Verbrenner seitens VW und der Landesregierung<sup>4</sup>, wie auch eine nach wie vor autozentrierte Verkehrspolitik, sind Ausdruck eines eingeschränkten Transformationswillens. Hier Perspektiven aufzuzeigen, um den Strukturwandel mit breiter Unterstützung durchzuführen, ist zentrale und dringende Aufgabe für niedersächsische Politik. Dass Menschen in Niedersachsen die Verkehrswende wollen und zunehmend auch autofreie Konzepte begrüßen, hat zuletzt die OB-Wahl in Hannover gezeigt, in der der Grüne Belit Onay u. a. für eine autofreie Innenstadt angetreten und gewählt worden ist.

### **Saarland**

Die Automobilbranche ist spätestens seit dem Strukturwandel in der Kohle- und Stahlindustrie zur Schlüsselindustrie des Saarlands aufgestiegen. Neben dem Ford-Werk in Saarlouis als einzigem Hersteller sind es vor allem die zahlreichen Zulieferer wie ZF, Bosch und Schaeffler, die das Bild der Branche prägen. Der Automotive Cluster Saarland erwirtschaftet etwa 15 Prozent der gesamten Wirtschaftsleistung des Saarlandes. Hinzu kommen eine starke Metall- und Maschinenbauindustrie, die eng mit der Automobilindustrie verzahnt sind. Das Saarland gehört damit zu den industriellen Kernen Deutschlands.

---

<sup>3</sup> <https://www.igmetall-nieder-sachsen-anhalt.de/home-aktuelles/news-details/ig-metall-sieht-dringenden-handlungsbedarf-bei-der-transformation-und-ruft-zur-grossdemo-am-29-juni/>

<https://www.waz-online.de/Wolfsburg/Volkswagen/VW-Betriebsrat-fordert-mehr-politische-Unterstuetzung-bei-Transformation>

<sup>4</sup> <https://www.rundblick-niedersachsen.de/viel-enttaeuschung-ueber-praemien-aus-fuer-verbrenner/>



Lisa Badum, Stephan Kühn, Beate Müller-Gemmeke, Markus Tressel,  
Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner

Mitglieder der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

---

Mehr als 40.000 Arbeitsplätze in 260 Unternehmen hängen im Saarland direkt an der Autoindustrie. Weil die Headquarter der Unternehmen in der Regel in anderen Regionen liegen, ist der Anteil der Facharbeiter\*innen überdurchschnittlich hoch, während Arbeitsplätze in Forschung und Entwicklung, Management und Marketing unterrepräsentiert sind.

Zu den Standortvorteilen insbesondere für Zulieferer gehört die zentrale Lage des Saarlands: 80 Prozent aller Automobilwerke in Europa befinden sich im Umkreis von 500 Kilometern. Innerhalb des Saarlands gehören die kurzen Wege und die Fachkräftebasis zu den günstigen Standortfaktoren. Darüber hinaus existiert eine Forschungslandschaft mit herausragenden Kompetenzen etwa in den Bereichen Künstliche Intelligenz, IT-Security, Automatisierungstechnik oder Leichtbau - alles Felder von großer Bedeutung für die Zukunft des Automobilsektors.

Der Strukturwandel in der Automobilindustrie stellt das Saarland vor große Herausforderungen. Die Umsatz des Automotive Clusters ist zu 40 Prozent vom Antriebsstrang abhängig (z.B. Getriebe, Motoren, Abgasbehandlung). Hier drohen mit der fortschreitenden Elektrifizierung die stärksten Disruptionen. Gleichzeitig ist das Saarland bei der Produktion von Komponenten, die durch Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung wachsen wird, kaum vertreten.

### **Sachsen**

Der Automobilbau in Sachsen hat eine über hundert Jahre alte Tradition. Autopionier August Horch gründete im Jahr 1910 in Zwickau die Firma AUDI Automobilwerke GmbH. Der Fahrzeugbau gehört unverändert zu den beschäftigungs- und umsatzstärksten Branchen in Sachsen. Heute arbeiten rund 20.000 Menschen bei den Fahrzeugherstellern und etwa 75.000 bei ca. 780 Zulieferern, Dienstleistern und Ausrüstern. Etwa jeder achte in Deutschland gebaute Pkw kommt aus Sachsen.

Wie überall in Deutschland steht auch die sächsische Automobil- und Zulieferindustrie vor dem wahrscheinlich tiefgreifendsten Strukturwandel in ihrer Geschichte. Die Ausgangslage für die Fortsetzung der sächsischen Erfolgsgeschichte im Automobilbau ist günstig: Sachsen ist bei Wissenschaft und Forschung gut aufgestellt - nicht nur im Bereich der batterieelektrischen Mobilität, sondern auch bei der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie, die vor allem für schwere Nutzfahrzeuge benötigt wird. Zahlreiche universitäre und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen entwickeln erfolgreich automobiler Innovationen. Und alle Autohersteller in Sachsen planen eine Produktoffensive: Bei Volkswagen in Zwickau rollte im Juni 2020 das letzte Auto mit Verbrennungsmotor vom Band. Wie schon in der Gläsernen Manufaktur in Dresden werden nun ausschließlich Elektroautos produziert. Das Werk mit einer künftigen Jahreskapazität von über 300.000 Fahrzeugen wird dafür komplett umgestellt. Künftig werden hier neben Volkswagen auch Audi- und Seat-Modelle gefertigt. Bereits seit 2013 läuft in Leipzig der i3 von BMW vom Band. Ebenfalls in der Messestadt wird künftig der E-Macan von Porsche produziert. Auch Daimler ist in Sachsen vertreten: Batterien für den E-Smart und den EQC kommen vom Tochter-Unternehmen Accumotive in Kamenz.

Der Freistaat entwickelt sich gerade zu einem zentralen Standort für die Produktion von Elektroautos in Deutschland: Im Jahr 2025 könnte auch mindestens jedes zweite E-Auto aus Sachsen kommen, wenn die Pläne der Hersteller aufgehen. Die Zukunftssicherung der Automobil- und Zulieferindustrie ist jedoch kein Selbstläufer. Der Wegfall des verbrennungsmotorischen Antriebsstrangs ist auch für viele kleine und mittlere Unternehmen in



Lisa Badum, Stephan Kühn, Beate Müller-Gemmeke, Markus Tressel,  
Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner

Mitglieder der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

---

Sachsen ohne Zweifel eine große Herausforderung und fordert deshalb politisches Handeln. Mit dem Ausstieg aus der Braunkohle steht Sachsen zudem vor einer zweiten Transformation.

**Alle Regionen beweisen:** Die Automobilindustrie ist traditionell tief in den jeweiligen Regionen verwurzelt und bietet seit Jahrzehnten Arbeit und Wohlstand. Altbekanntes wird nunmehr durch unvermeidliche Umbrüche in Frage gestellt. Zwar starten die Kerntransformationsregionen mit unterschiedlichen Gegebenheiten – doch alle begeben sich auf den langen Weg der notwendigen sozial-ökologischen Transformation. Eine Erfolgsgeschichte ist kein Zufall, sondern an ihr muss gearbeitet werden. Die Regionen bieten bereits vielfältige und zukunftsgerichtete Lösungen an. Etliche Unternehmen und Akteure beweisen schon jetzt, dass sie die ersten Schritte auf dem Innovationspfad gehen. Zahlreiche Potenziale vor Ort sind aber noch zu heben und langfristig zu gestalten. Dabei sollte die überregionale Leitlinie sein: Gemeinsam voneinander lernen und miteinander die Transformation gestalten.

### 3. Transformation bedeutet auch nachhaltige Energie- und Verkehrswende

Wer über die Zukunft der Automobilindustrie in Deutschland spricht, kann über energie- und verkehrspolitische Ziele nicht schweigen. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrssektor ist mit jährlichen Emissionen von ca. 164 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> fast genauso hoch wie 1990 und zeitgleich stockt der Ausbau der Erneuerbaren Energien. Die Verkehrswende ist aber nicht nur eine Notwendigkeit inmitten der Klimakrise, sondern auch eine Frage von Lebensqualität, Gesundheitsförderung, Sicherheit, Gleichstellung der Geschlechter und sozialer Gerechtigkeit. Die Verkehrswende darf schon allein deshalb nicht als reine Antriebswende verstanden und umgesetzt werden, weil einige Menschen gar kein eigenes Auto fahren können oder wollen, wie etwa Kinder und Jugendliche, Menschen mit Behinderung oder Menschen mit geringem Einkommen, darf die Verkehrswende nicht allein als Antriebswende verstanden werden.

Es ist Zeit, Verkehrs-, Energie- Regional- und Industriepolitik zusammenzudenken. Die fünf zentralen Herausforderungen bilden die Rahmenbedingungen und sind Gestaltungsraum für eine nachhaltige Mobilität. Insgesamt wollen wir deutlich weniger Pkws auf unseren Straßen bei mehr Mobilität für alle Bürger\*innen. Klar ist, dass das Auto auch in Zukunft eine wichtige Rolle im Mobilitätsmix spielen wird – vor allem im ländlichen Raum, in dem auch bei einer deutlichen Stärkung der Alternativen nur schwer ein tiefgreifender Mobilitätswandel möglich sein wird. Gleichzeitig ist gerade im ländlichen Raum noch Potential für den Ausbau innovativer Beförderungskonzepte vorhanden. Zudem wollen wir weniger Lärm, Staub und Abgase und mehr Lebensqualität in unsere Städte bringen. Dazu gehört es auch, nicht nur den ÖPNV zu stärken, sondern auch den Radverkehr als kostengünstige, gesunde und klimafreundliche Mobilitätsform umfassend zu fördern. Dazu bedarf es einer fortschrittlichen und sicheren Fahrradinfrastruktur, die wiederum ländliche Räume mit urbanen Zentren verbindet und mehr Wege für Pendler\*innenwege möglich macht. Flankiert durch die flexible Mobilität eines angebotsorientierten ÖPNV sowie von Ridesharing-Konzepten am Stadtrand und auf dem Land entsteht ein kostengünstiger und bequemer Autoersatz mit Nachahmungspotenzial. Wir brauchen Antworten darauf, wie sich änderndes Mobilitätsverhalten und innovative Geschäftsmodelle konsequent mit klimapolitischen Zielen und guter Arbeit verknüpfen lassen. Es handelt sich hierbei um eine Mammutaufgabe für Stadt und Land, aber auch um riesige Zukunftsmärkte für



Lisa Badum, Stephan Kühn, Beate Müller-Gemmeke, Markus Tressel,  
Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner

Mitglieder der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

regionale Wertschöpfungsketten und Standortvorteil für innovative Neuansiedelungen und zukunftssträchtige Arbeitsplätze. Wie Modellierungen<sup>5</sup> zeigen, würden auch in einem Szenario mit umweltfreundlicher Multimodalität und einem geringeren Anteil motorisierten Individualverkehrs als heute (und dieser elektrisch), insgesamt zahlreiche neue Arbeitsplätze im Mobilitäts- und Dienstleistungssektor entstehen – und zwar netto nahezu in derselben Anzahl, wie Arbeitsplätze in der Automobilbranche wegfallen könnten.

Die Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer spielen als Mobilitätsdienstleister der Zukunft eine gestaltende Rolle in der Region. Der ÖPNV wird ebenso wie Sharing-Systeme und das klimafreundliche und automatisierte Fahren deutlich an Bedeutung gewinnen und viele zukunftsfähige Arbeitsplätze schaffen. Ein großes Nachfragepotenzial entfaltet sich bei innovativen, leisen, energieeffizienten und digital vernetzten Fahrzeugen. Autohersteller, die Autos, Wallboxen und Ladestrom aus einer Hand anbieten, übernehmen damit auch Teile des Geschäftsmodells klassischer Energieversorger. Die Vision, Fahrzeuge über bidirektionales Laden auch als Energiepuffer für die heimische PV-Anlage einzusetzen, könnte diese Verknüpfung sogar noch verstärken. Dies und der damit verbundene Ausbau der physischen und digitalen Infrastruktur werden Arbeitsplätze erhalten und zukunftssträchtige Beschäftigungsfelder erschließen. Die Zukunft liegt nicht mehr nur im Auto, sondern in einer facettenreichen und multimodalen Organisation von Mobilität. Dabei sollte der Anspruch weiterhin sein, den Weltmarkt zu beliefern – mit Spitzenprodukten der Mobilität von morgen.

Wir sind davon überzeugt, dass das Zusammendenken der sozial-ökologische Transformation und der Verkehrswende vor Ort zu einem Innovationsmotor werden kann: Wenn Menschen zusammen kommen, Kompetenzen teilen und Mobilitätsbedürfnisse in der eigenen Region benennen und gemeinsam gestalten – erst dann kann bedarfsgerechte und sozial-ökologische Mobilität für alle entstehen und nachhaltiger Wohlstand der Automobilindustrie gesichert werden.

#### 4. Transformation muss regional gelingen

Damit Unternehmen in den Regionen den Wandel erfolgreich bewältigen und die Chancen der Verkehrswende nutzen können, muss die regionale Wirtschafts- und Strukturpolitik die Unternehmen bei der Transformation unterstützen. Zwar setzen die Weltmärkte und die Europa- und Bundespolitik den großen Rahmen, aber oft sind es Entscheidungen vor Ort, die darüber bestimmen, ob eine Region die Transformation meistert. Vor Ort vorhandene Kompetenzen der Sozialpartner, der Bundesagentur für Arbeit und den Industrie- und Handelskammern, aber auch von Umweltverbänden und Zivilgesellschaft müssen genutzt und gebündelt werden, um passende Lösungen zu entwickeln. Derartige regionale „Transformationsbeiräte“ fordert zu Recht auch die IG Metall. Ein Vorbild für die institutionelle Umsetzung kann der **Strategiedialog Automobilwirtschaft Baden-Württemberg**<sup>6</sup> sein. Diesen hat die grün geführte Landesregierung im Jahr 2017 ins Leben gerufen. Im Schulterschluss von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Gewerkschaften, Verbraucherorganisationen, Umweltverbänden und Zivilgesellschaft werden in dem zunächst auf sieben Jahre angelegten Projekt Maßnahmen und Konzepte erarbeitet, um den Transformationsprozess der baden-württembergischen Automobilindustrie erfolgreich zu gestalten. Hierbei wird die Automobilindustrie umfassend in den Blick genommen: von

<sup>5</sup> [https://www.mive.de/pdf/ISI\\_HBS\\_NM\\_AP4\\_Sektorale\\_Besch%3a4ftigungseffekte\\_nachhaltiger\\_Mobilit%3a4t.pdf](https://www.mive.de/pdf/ISI_HBS_NM_AP4_Sektorale_Besch%3a4ftigungseffekte_nachhaltiger_Mobilit%3a4t.pdf)

<sup>6</sup> <https://stm.baden-wuerttemberg.de/de/themen/strategiedialog-automobilwirtschaft/>



Lisa Badum, Stephan Kühn, Beate Müller-Gemmeke, Markus Tressel,  
Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner  
Mitglieder der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

---

Produktion, Zulieferern und Vertrieb über Forschung und Entwicklung bis hin zu batterieelektrischen Fahrzeugen und anderen alternativen Antrieben sowie der Sektorkopplung mit umweltfreundlicher Energie. Die bereits etablierten Prozesse und erworbenen Erkenntnissen sind hilfreich für regionale Kooperationen und müssen in den Aufbau von weiteren Strategiedialogen führen.

Teil dieser Strategiedialoge muss ein verstärkter **Austausch mit benachbarten Branchen** sein. Gerade im Zuge der Energie- und Verkehrswende entstehen neue Geschäftsfelder und Beschäftigungspotenziale etwa im Greentech-Sektor oder im Maschinen- und Anlagenbau. Aus diesem Grund braucht es den Austausch zwischen Unternehmen, Beschäftigte, Gewerkschaften und Politik, um gemeinsam Potenziale für die Übertragung von Fachwissen und Fähigkeiten in Industrien außerhalb des Kerns der Automobilwirtschaft zu identifizieren und zu nutzen.

Die **Beschäftigten** in der Automobilbranche können und wollen sich aktiv und innovativ an der ökologischen Transformation beteiligen. Ihre Kompetenzen und ihr Wissen sind wichtig, damit der Wandel dezentral und aus den Betrieben selbst heraus gelingen kann. Nicht selten sind es die Betriebsräte, die auf nachhaltige und innovative Investitionen im Unternehmen drängen, um bestehende Beschäftigung durch Qualifikation zu erhalten und neue zu schaffen. Deshalb fordern wir, auch die **betriebliche Mitbestimmung** entsprechend den Anforderungen im ökologischen Strukturwandel beim Thema Klimabilanz zu stärken und auch bei Themen wie Personalentwicklung, Digitalisierung, Arbeitsorganisation sowie beim präventiven Gesundheitsschutz zu erweitern. Auch in Aktiengesellschaften sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Klimabilanz des Unternehmens und Weiterbildung verpflichtend zum Thema in den Aufsichtsräten werden.

Darüber hinaus ist die **Digitalisierung** ein entscheidendes Handlungsfeld: Gerade KMUs sind von der Digitalisierung bisweilen überfordert. Darum fordern wir den Aufbau von regionalen Kompetenzzentren. Diese können dabei helfen, Produkte und Prozesse zu virtualisieren, digitale Geschäftsmodelle zu entwickeln oder Cyber- und Sicherheitsstrategien umzusetzen. Wirtschaftsförderung kann darüber hinaus den Aufbau von Plattformen zur Abwicklung digitaler Geschäftsmodelle als digitale Basis-Infrastruktur unterstützen. Nicht zuletzt liegt es an den Regionen, durch den Ausbau der Breitbandversorgung und eine Stärkung der **digitalen Bildung** in Schule, Ausbildung und Universität die Grundlage für eine erfolgreiche Digitalisierung zu legen.

Die Coronakrise zeigt, dass global verteilte Lieferketten auch ein Risiko darstellen können. Krisen am anderen Ende der Welt stellen Unternehmen vor unerwartete Probleme, Engpässe und Produktionsstopps sind die Folge. Ein Weg, diese Risiken zu verringern und gleichzeitig die regionale Wertschöpfung zu erhöhen, ist es die **Vernetzung regionaler Cluster** zu forcieren. Gerade kleine und mittlere Unternehmen mit begrenzten Ressourcen benötigen in der automobilen Transformationsphase strategische Entwicklungspartnerschaften mit der Wissenschaft für den **Knowhow-Transfer** und sind auf regionale Kooperation mit anderen Marktakteuren angewiesen. Wir wollen die bestehende Förderung von Reallaboren, Innovationsclustern und Netzwerken ausbauen und insbesondere die Verknüpfung der Elektromobilität mit den Bereichen autonomes und vernetztes Fahren, Leichtbau-Technologien und erneuerbare Energien herstellen. So können alle Aspekte entlang bestehender Wertschöpfungsketten des regionalen Wirtschaftsraumes beleuchtet und gemeinsam Visionen sowie eine Automotive-Strategie erarbeitet werden, wo die Region sozial und wirtschaftlich in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren stehen sollte.





Lisa Badum, Stephan Kühn, Beate Müller-Gemmeke, Markus Tressel,  
Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner  
Mitglieder der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

---

Der Strukturwandel der Automobilwirtschaft geht nicht nur mit Veränderungen innerhalb der Betriebe einher, sondern auch mit einer Veränderung der Gebäude und Werkshallen. Deswegen müssen für die Transformation ausreichende und gut erschlossene **Gewerbeflächen** zur Verfügung stehen – z.B. für die Batteriezellfertigung. Dabei geht es nicht hauptsächlich um neue Gebiete, sondern vor allem um die Reaktivierung brachgefallener Flächen sowie die tatsächliche Nutzung bereits gesicherter Gebiete. Auch Großparkplätze, die zunehmend überflüssig werden, kommen als Industrieflächen in Betracht. Die Transformation erfordert deswegen eine kluge Unterstützung in der Flächenpolitik. Aus regionaler Sicht machen Förderprogramme zur (Re)Aktivierung regional bedeutsamer Gewerbegebiete, wie sie etwa die Region Stuttgart initiiert hat, unbedingt Sinn. In den Bundesländern müssen zudem landesweite Kataster mit einem Portfolio aller vorhandenen, ungenutzten Gewerbe- und Industrieflächen erstellt werden, die z.B. über ein Online-Portal für interessierte Unternehmen zugänglich sind. Neben der reinen Flächengröße sind bau- und genehmigungsrechtliche Flächenbeschreibungen notwendig.

Bei allem Fokus auf die regionale Perspektive lohnt es sich aber auch immer, über den Tellerrand hinaus zuzuschauen. Deshalb ist der Austausch zwischen den einzelnen Autoregionen über innovative Lösungen und erfolgreiche Transformations-Konzepte von enormer Bedeutung. Damit dieser Austausch nicht nur auf ad-hoc-Basis stattfindet, sollte mit regelmäßigen **überregionale Transformations-Konferenzen** ein Format geschaffen werden, dass dem Austausch zwischen den Akteuren aus den Autoregionen einen institutionellen Rahmen und eine langfristige Perspektive gibt.

## 5. Transformation auf Bundesebene begleiten

Um die Beschäftigten auf die neuen Anforderungen im Automobilbau vorzubereiten, braucht es fundierte **Weiterbildung und Qualifizierung**. Klar ist: Verkehrswende und Elektromobilität erzeugen auch viele Jobs, die nicht im klassischen Automobilbau angesiedelt sind – zum Beispiel in der Batteriezellfertigung, in der Elektrik für die Ladeinfrastruktur sowie in der nach wie vor sehr personalintensiven Produktion von Nahverkehrsbussen. Eine erhöhte Nachfrage nach öffentlichem Verkehr, Carsharing und Taxis durch eine Mobilitätswende erhöht zusätzlich auch den Bedarf an Personal in den entsprechenden Dienstleistungsbereichen, aber auch bei der Bereitstellung von Infrastruktur. Es ist wichtig, dafür zu sorgen, dass Arbeitsplätze in diesen Bereichen der öffentlichen Mobilität gute Bezahlung und Arbeitsbedingungen ähnlich wie in der Automobilindustrie und ihren Zulieferern bedeuten. Dafür braucht es finanziell handlungsfähige Kommunen und Landesvergabegesetze, die soziale Standards bei Ausschreibungen von ÖPNV- und Sharingdienstleistungen festschreiben. Auch in anderen Zweigen der Industrie bestehen nach wie vor Chancen für Beschäftigung und die Entwicklung zukunftsfähiger Technologien. Die Beschäftigten in der Automobilbranche sind hoch qualifiziert. Ihre Fähigkeiten sind deshalb auch in benachbarten Branchen gefragt. Umso wichtiger ist es, fundierte Umschulungs- und Weiterbildungsangebote wahrnehmen zu können, die weder am Geld, noch an der Zeit scheitern. Hierfür reichen die bestehenden Möglichkeiten aber nicht aus. Das Transfer-Kurzarbeitergeld, muss verlängert und konsequent auf Qualifizierung ausgerichtet werden. Notwendig ist darüber hinaus eine echte Qualifizierungs-Kurzarbeit, die bis zu 36 Monaten dauert, damit Beschäftigte längere Weiterbildungen, Umschulungen oder gar eine zweite Ausbildung absolvieren können.. Diese wollen wir durch tarifliche Regelungen und Betriebsvereinbarungen eng an die Sozialpartnerschaft koppeln. Hinzu kommt, dass jetzt schwerpunktmäßig für Tätigkeiten und Branchen ausgebildet werden sollte, die die Transformation vorantreiben.



Lisa Badum, Stephan Kühn, Beate Müller-Gemmeke, Markus Tressel,  
Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner

Mitglieder der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

---

Dabei geht es nicht nur darum, neue Ausbildungsberufe und neue formale Qualifikationen anzubieten, sondern auch darum Handlungsfähigkeit für den/die Arbeitnehmer\*in für die Zukunft zu ermöglichen. Da niemand genau voraussagen kann, wie sich die Wirtschaft durch den Strukturwandel und die Digitalisierung verändert und welche Berufsprofile im Einzelnen gefragt sind, sind die Weiterentwicklung von Problemlösefähigkeiten und Stärkung von breiten Kompetenzprofilen wichtig, um mit veränderten Rahmenbedingungen umgehen zu können.<sup>7</sup> Um den Herausforderungen der Zukunft gerecht zu werden sind daher bedarfsgerechte Anpassungen der Lernpläne nötig. Zugleich braucht es eine Ausbildungs- und Studienoffensive für nachhaltige Mobilitätsberufe, die im ÖPNV- und Bahnbereich, aber auch im Bereich der Elektromobilität arbeiten. Auch so verhindern wir, dass die Transformation zu einem Fachkräfteüberschuss im einen Bereich und zu einem Mangel im anderen Bereich führt.

Um den Strukturwandel gezielt zu fördern, braucht es eine Stärkung der Investitionstätigkeit von kleinen und mittleren Unternehmen, die aus eigener Kraft ihre Produkte und Produktionsprozesse nicht umstellen können. Zumal das Vorhaben der großen Automobilhersteller, ihre Wertschöpfungskette lückenlos zu dekarbonisieren, den Druck auf die kleinen und mittelständischen Zulieferer erhöht. Mit regionalen Transformationsmitteln müssen gezielt die Unternehmen unterstützt werden, die mit ihrem Standort in der Region bleiben wollen. Wir wollen deshalb die Möglichkeit, mit der Erweiterung der **Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe** zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur nicht nur die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen, sondern auch den Erhalt von bestehenden Arbeitsplätzen zu fördern und auszubauen.

Die Transformation der Branche erfordert erhebliche **Investitionen in neue Produktionsanlagen**. Diese sind für Unternehmen jedoch oft ein finanzieller Kraftakt. Insbesondere aufgrund der Coronakrise werden wichtige Zukunftsinvestitionen jetzt nicht getätigt, da die Finanzmittel für Existenzsicherung genutzt werden müssen. Wir wollen es Unternehmen deshalb mit deutlich verbesserten Abschreibungs- und Förderbedingungen erleichtern, zu investieren. Diese Vorteile müssen aber zeitlich begrenzt sein, denn so lösen sie einen Sog aus, um auch für einen späteren Zeitpunkt geplante Investitionen schon jetzt zu realisieren. Konkret wollen wir es ermöglichen, Investitionen in Klimaschutz und Digitalisierung bis 2022 degressiv mit mindestens 25 Prozent abschreiben zu können. Damit erhalten die Unternehmen einen Teil der für die Investitionen benötigten Liquidität schnell zurück. Investitionen in transformative, CO<sub>2</sub>-freie Industrieprozesse brauchen längere Vorlauf- und Realisierungszeiten und sollen deshalb im Anschluss ab 2022 über einen längeren Zeitraum mit degressiven Abschreibungen von mindestens 25 Prozent gefördert werden. Damit diese Abschreibungen auch kleinen und mittleren Unternehmen nutzen, die infolge der Krise derzeit kaum Gewinne erzielen, sollen sie besser mit Gewinnen der Vorjahre verrechnet werden können. Damit wird Liquidität aus den Vorjahren für aktuelle Investitionen bereitgestellt. Der Verlustrücktrag, der aus diesen Investitionen der Jahre 2020 und 2021 stammt, wird auf zwei Mio. Euro erhöht und bis ins Jahr 2016 ausgedehnt.

Im **Konjunkturpaket der Bundesregierung ist ein Bonusprogramm** für „Zukunftsinvestitionen der Fahrzeughersteller und der Zulieferindustrie“ mit einem Umfang von zwei Milliarden Euro verteilt auf zwei Jahre vorgesehen. Das kann nur ein Anfang sein und sollte insbesondere KMUs der Fahrzeugzuliefererfirmen zugutekommen. Deren Existenz ist von der anhaltenden Krise am stärksten gefährdet und zugleich haben sie am wenigsten finanzielle Ressourcen, um transformative Innovationen zu entwickeln. Der Umbau zu einer Mobilitätsbranche muss aber

---

<sup>7</sup> [http://www.bwpat.de/ausgabe32/gerholz\\_dormann\\_bwpat32.pdf](http://www.bwpat.de/ausgabe32/gerholz_dormann_bwpat32.pdf)



Lisa Badum, Stephan Kühn, Beate Müller-Gemmeke, Markus Tressel,  
Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner  
Mitglieder der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

---

auch mit klaren Richtungsentscheidungen einhergehen, wie beispielsweise der schrittweisen Abkehr von neuen Pkw mit Verbrennungsmotoren bis zum Jahr 2030, dem konsequenten Ausbau einer einheitlichen Ladeinfrastruktur und die flächendeckende Neuorganisation von Mobilität. Es ist jedoch ein erster Schritt zur Erkenntnis, dass es die Unternehmen selbst sind, welche die Innovation voranbringen, und dass private Finanzbeteiligungen und Direktinvestitionen dabei eine zentrale Rolle spielen.

Damit die sozial-ökologische Transformation vorankommt, brauchen wir in Deutschland eine gesunde **Gründer\*innen- und Innovationskultur in der Mobilitätsbranche** und auch im Automobilbau. Denn ganz entscheidend für den Erfolg von Innovationen ist es, dass sie die kritische Phase der Markteinführung überstehen. Deshalb wollen wir Gründungen unterstützen und die branchenübergreifende Startup-Förderung mit einem Zukunftsfonds in Höhe von 10 Mrd. Euro für Later-Stage-Finanzierungen unterstützen. Das heißt: Wir wollen Startups in der kritischen Phase ihres Wachstums unterstützen, in der die Innovationen das Labor verlassen, die Serienproduktion beginnt und die Angebote in die Märkte gebracht werden sollen. Mittelfristig würde sich ein Sekundärmarkt entwickeln und das notwendige private Kapital mobilisieren. Gründer benötigen zudem ein besseres Ökosystem für ihre Innovationen. Deshalb müssen Gründungszentren an Hochschulen ausgebaut werden, die direkte Startup (z.B. durch EXIST) erheblich ausgeweitet werden und die Beteiligung von Hochschulen und Forschungsinstituten an Ausgründungen vereinfacht werden.

Ein relevanter Teil der automobilen Wertschöpfung ergibt sich erst nach der Lebenszeit eines Fahrzeugs, und zwar im **Recycling** und insbesondere der Verarbeitung der Antriebsbatterien. Schon heute können viele der eingesetzten Materialien fast vollständig zurückgewonnen werden, um in neuen Produkten verbaut zu werden. Das ermöglicht eine erneute Nutzung der Materialien, und erschafft wertvolle Arbeitsplätze in der Kreislaufwirtschaft. Flankierend zum Aufbau der Batteriezellenproduktion bedarf es daher die Stärkung des Wirtschaftszweigs des Batteriezellenrecyclings. Wir wollen zudem im Batteriegesetz ambitionierte Mindestrücknahmequoten („Sammelziele“) für Altbatterien aus Elektrofahrzeugen verankern, um den derzeit schwachen gesetzlichen Vorgaben zu begegnen. Außerdem müssen separate Recyclingquoten für Technologiemetalle und Mindesteinsatzquoten für die zurückgewonnenen Materialien („Rezyklate“) in neuen Produkten festgelegt werden.

Die Umstellung der Branche auf der Angebotsseite gelingt nur, wenn der bundespolitische Rahmen auch auf der **Nachfrageseite** endlich so ausgerichtet wird, dass Subventionen und Sonderregeln für den fossilen Verbrennungsmotor nicht länger den Durchbruch der Elektromobilität untergraben. Klima- und industriepolitisch ist es erforderlich, dass sehr schnell bezahlbare emissionsfreie Autos real auf die Straße kommen, um die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor abzulösen. Wir wollen deshalb nicht nur die milliardenschweren Dieselsubventionen schrittweise abschaffen, sondern auch die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge durch ein Bonus-Malus-System in der Kfz-Steuer ersetzen und eine CO<sub>2</sub>-Komponente in der Dienstwagenbesteuerung einführen. Diese Neuausrichtung darf jedoch nicht dazu führen, dass sich die Neufahrzeuge nur durch einen alternativen Antrieb auszeichnen. Stattdessen muss der Kurswechsel genutzt werden, um den Anteil kleinerer, energieeffizienter Fahrzeuge zu erhöhen. Deswegen wollen wir die derzeit geltende Kfz-Steuerbefreiung für elektrische Neuwagen bei besonders großen und leistungsstarken Autos, z.B. SUVs, Gelände- und Sportwagen sowie Oberklasse-Pkw, bereits nach dem Jahr 2025 beenden. Um saubere Antriebe auch im Nutzfahrzeugbereich zum Erfolg zu führen, müssen wir über die genannten Maßnahmen noch hinausgehen: Das bestehende, aber überaus dürftige Förderprogramm für CO<sub>2</sub>-arme



Lisa Badum, Stephan Kühn, Beate Müller-Gemmeke, Markus Tressel,  
Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner  
Mitglieder der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

---

Nutzfahrzeuge muss entsprechend des Konjunkturpakets erheblich aufgestockt werden, damit sich Investitionen in moderne Antriebe bei den Unternehmen rechnen. Gleichzeitig muss das Elektromobilitätsgesetz, mit dem saubere Fahrzeuge im Verkehr bevorrechtigt werden können, für mehr Nutzfahrzeugklassen gelten, um eine nachhaltige City-Logistik zu unterstützen. Eine Lkw-Maut, die sich nach dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Fahrzeuge richtet, würde den Trend zu abgasarmen und abgasfreien Fahrzeugen weiter verstärken.

Auch ein Investitionsschub bei der **Ladeinfrastruktur** ist Voraussetzung für eine höhere Nachfrage nach E-Autos. Noch muss niemand an den Säulen Schlange stehen, doch auf den Markthochlauf der E-Mobilität ist die Infrastruktur nicht vorbereitet. Deswegen muss die Bundesregierung den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur neben dem bestehenden Förderprogramm noch stärker über große und bundesweit koordinierte Ausschreibungen unterstützen sowie verbindliche Standards bei den Bezahlssystemen einführen. Im Bereich der Lademöglichkeiten für Nutzfahrzeuge muss die Bundesregierung besonders nachlegen, denn hier gibt es noch überhaupt keine Infrastruktur. Nur dann entsteht in Deutschland ein flächendeckendes und einheitliches Ladenetz, auf das sich die Verbraucher\*innen verlassen können. Andererseits müssen auch deutlich mehr private Ladepunkte gebaut werden. Wir wollen, dass schon bei größeren Neubauten jeder zweite Stellplatz mit einem Ladepunkt ausgestattet wird und dass Mieter\*innen und Wohnungseigentümer\*innen in Mehrfamilienhäusern einen Rechtsanspruch bekommen, einen Ladepunkt installieren zu dürfen. Auch die im Herbst 2019 zugesagten Fördermittel für private Ladepunkte müssen nun endlich bereitgestellt werden.

Mit einem **Branchen-Monitoring**, das alle zwei Jahre in einen Bericht an den Deutschen Bundestag mündet, muss die Entwicklung in der Automobilwirtschaft begleitet werden. Damit erkennen wir an, dass der Strukturwandel eine mittel- und langfristige Aufgabe ist, die einer kontinuierlichen Überprüfung und Korrektur bedarf, damit der Gesetzgeber zielgenau nachsteuern kann. Das Branchen-Monitoring soll von unabhängigen Gutachtern erstellt werden, die von weiteren Expert\*innen aus Wissenschaft, Industrie, Gewerkschaften und Mobilitätsbranche unterstützt werden und ökologische sowie soziale Aspekte beinhalten.