

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Präsidentin Ilse Aigner

Abg. Manfred Eibl

Abg. Sandro Kirchner

Abg. Katharina Schulze

Abg. Josef Seidl

Abg. Annette Karl

Abg. Albert Duin

Abg. Dr. Martin Huber

Abg. Barbara Fuchs

Staatsminister Hubert Aiwanger

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring

Präsidentin Ilse Aigner: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 1** auf:

Aktuelle Stunde gem. § 65 BayLTGeschO auf Vorschlag der Fraktion FREIE

WÄHLER

"Zukunft des Automobilstandorts Bayern sichern"

In der Aktuellen Stunde dürfen die einzelnen Redner grundsätzlich nicht länger als fünf Minuten sprechen. Hat eine Fraktion das Benennungsrecht für mehrere Rednerinnen bzw. Redner, kann auf Wunsch der jeweiligen Fraktion eine ihrer Rednerinnen bzw. einer ihrer Redner bis zu zehn Minuten Redezeit erhalten; dies wird auf die Anzahl der Redner der jeweiligen Fraktion natürlich angerechnet. Der erste Redner in dieser Debatte ist Manfred Eibl von den FREIEN WÄHLERN.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): (Beitrag nicht autorisiert) Verehrte Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Automobilbranche in Bayern, eine der tragenden Wirtschaftssäulen, steht derzeit vor umfänglichen und, ich möchte sagen, tief greifenden Veränderungen und Herausforderungen. Dabei geht es aber nicht nur um die Hersteller an sich, sondern auch um die Vielzahl der mittelständischen Zulieferunternehmen, die oftmals in ländlichen Räumen angesiedelt und intensiv an der Wertschöpfungskette beteiligt sind. Wir alle wissen, welche Entwicklungen, die gerade aus der Fahrzeugindustrie resultierten, ländliche Räume in den vergangenen Jahren erlebt haben.

Es gibt aktuell aber auch zahlreiche Problemstellungen. Der schwerwiegende Imageschaden, der durch die Abgasmanipulationen entstanden ist, war hausgemacht und ist in keiner Art und Weise zu entschuldigen. Verantwortlich dafür war jedoch nicht die Vielzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sondern verantwortlich waren einige wenige Konzernverantwortliche.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Die Diskussion und die Problematik in Bezug auf Stickoxidgrenzwerte mit der daraus resultierenden Grundsatzdiskussion über die Dieselsechnik und einhergehende Fahrverbote waren weitere Themen.

Der drohende harte Brexit, der vor allem BMW und damit Niederbayern betreffen wird, weil zahlreiche Arbeitsplätze bedroht sind, ist ebenfalls ein Thema.

Weil das alles noch nicht genug ist: Letztes Wochenende gab es die Mitteilung des US-Präsidenten, da europäische und damit bayerische Fahrzeuge die innere Sicherheit seines Landes gefährden würden, dürfe er Strafzölle auf europäische und damit auch bayerische Autos in einer Größenordnung von bis zu 25 % erheben. Analysten befürchten dadurch Exportrückgänge von bis zu 50 %.

All dies setzt die Automobilindustrie stark unter Druck. Hinzu kommen weitere umfassende Veränderungen in der Branche. Ich nenne hier nur die Themen Digitalisierung, neue Antriebstechnologien und neue Mobilitätskonzepte.

Die Bedeutung der Automobilwirtschaft in Bayern ist, wie ich meine, unbestritten. Mit einem Umsatzanteil von fast 30 % im Jahr 2017, sprich: 109 Milliarden Euro, stellte sie den größten Industriezweig in Bayern dar; in Bezug auf die Beschäftigtenzahl war die Automobilindustrie mit 205.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, sprich: 15,9 %, die zweitgrößte Industriebranche. Rechnet man die Zulieferer aus Maschinenbau, Elektrotechnik, Metall- und Kunststofftechnik hinzu, kommen weitere 200.000 Stellen dazu. Die bayerische Automobilwirtschaft ist aber besonders stark vom Ausland, insbesondere vom chinesischen Markt abhängig. Mit 64,4 % gehen zwei Drittel der produzierten Fahrzeuge in den Export.

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, anhand dieses Zahlenwerkes wird einem richtig deutlich und bewusst, welchen Einfluss diese Branche auf die wirtschaftliche und damit auf die ganzheitliche Entwicklung in all ihren Facetten in unserem Lande hat. Die Zukunft liegt nach der Meinung vieler in der Elektromobilität. Doch wir kommen hier zu einem Kernproblem, das die E-Autos betrifft, nämlich die Hochleistungsbatteri-

en, die in Zukunft in Millionenzahlen benötigt werden. Wo werden diese herkommen, wenn bis 2030 37 % der in der EU zugelassenen Autos elektrisch und 47 % hybrid betrieben werden? Was ist mit den neu zu errichtenden hochriskanten Fabriken, die dafür erforderlich sind? – Wenn die angestrebte Zehn-Millionen-Grenze zu bauender Elektroautos realisiert werden soll, werden alleine 383 % des weltweit gewonnenen Lithiums und 43 % allen Nickels benötigt. Wo werden diese Rohstoffe herkommen, zumal sich China die wichtigsten Schürfrechte in Afrika heute schon gesichert hat?

Was möchte ich damit sagen, meine Damen und Herren? – Elektrofahrzeuge sind wichtig, jedoch nach der Meinung vieler nur eine Übergangstechnologie. Aus diesem Grunde werden auch in Zukunft Verbrennungsmotoren benötigt. Benzin- und Dieselfahrzeuge müssen weiter optimiert werden; denn sie bleiben in einer Übergangszeit unverzichtbar und dürfen auch nicht kaputtgeredet werden.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Liebe Damen und Herren von den GRÜNEN, das ist nicht nur meine Aussage, sondern das ist auch ein Zitat des grünen Ministerpräsidenten Kretschmann aus Baden-Württemberg.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Wo liegt die Zukunft? – Es wird vier Megatrends geben: Elektrifizierung, Vernetzung, Automatisierung und Mobilitätsdienstleistungen. Dies werden die wichtigsten Bereiche für die Neuausrichtung der Zukunft des Automobils sein, vor allem in den zentralen urbanen Bereichen. Doch die eigentliche Revolution liegt im intelligenten Verknüpfen der vier Trends.

Die Automobilindustrie gehört zu den Kernkompetenzen der bayerischen Industrie und hat eine lange erfolgreiche Tradition im Freistaat. Im Laufe des letzten Jahrhunderts hat sich Bayern kontinuierlich zu einem weltweit führenden Automobilstandort entwickelt. Die Automobilhersteller Audi und BMW und der Nutzfahrzeughersteller MAN ge-

hören zu den erfolgreichsten weltweit. Die Staatsregierung wird den Veränderungsprozess mit dem Pakt zur Zukunft der Fahrzeugindustrie in Bayern, der von Unternehmen, Gewerkschaften, Politik und Gesellschaft getragen wird, aktiv mit der Absicht begleiten, eine klare verkehrs- und automobilpolitische Zielvision zu entwickeln, in der ökonomische, soziale und ökologische Anforderungen langfristig und dauerhaft miteinander in Einklang gebracht werden.

Mit einem gemeinsamen Schulterschluss aller am Prozess Beteiligten wird die bayerische Automobilindustrie auch weiterhin innovativ, erfolgreich und zukunftsfähig sein. Daher liegt es in der Verantwortung der bayerischen Politik, mit Anreizen und gegebenenfalls auch mit Einschränkungen die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass die heimische Automobilindustrie den Veränderungsprozess positiv, innovativ und zukunftsfähig angehen kann, und dies zum Wohle unseres ganzen Landes Bayern. – Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Präsidentin Ilse Aigner: Als Nächstem erteile ich dem Kollegen Sandro Kirchner von der CSU das Wort.

Sandro Kirchner (CSU): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrter Ministerpräsident, werte Kolleginnen und Kollegen im Hohen Haus! Automobilbau gehört zu den Kernkompetenzen der bayerischen Industrie und hat in Bayern eine sehr lange Tradition. Bayern hat sich kontinuierlich zum weltweit führenden Automobilstandort entwickelt, besonders im Premiumsegment. Unsere Hersteller, Audi in Ingolstadt, BMW in München und Dingolfing und MAN, gehören zu den erfolgreichsten Marken auf der Welt. Der Erfolg dieser Branche braucht konsequente Innovation, natürlich auch begleitet von einem gigantischen und hervorragenden Netzwerk von Zulieferern, die wir in Bayern insbesondere im ländlichen Raum haben. Zu dem Cluster Automotive gehören über 600 Akteure, die genau dieses Ansinnen unterstreichen.

Ergänzend zu den Ausführungen des Kollegen Eibl möchte ich sagen: Wenn man sich überlegt, wie viel gerade die Automobilbranche im Bereich FuE investiert, nämlich in Deutschland insgesamt über 40 Milliarden Euro, kommt man zu dem Ergebnis, dass dies bemerkenswert ist. Wir liegen damit vor Japan und vor den USA. Dies zeigt, welche Innovationskraft und welche wertvollen und hochwertigen Arbeitsplätze damit verbunden sind, besonders auch bei uns in Bayern.

Ich darf feststellen: Geht es der Automobilbranche gut, geht es der bayerischen Wirtschaft gut. Geht es der bayerischen Wirtschaft gut, gibt es viele Arbeitsplätze, die damit verbunden sind; es gibt Arbeit für die Menschen. Haben die Menschen in Bayern Arbeit, dann gibt es Wohlstand, den Wohlstand, auf dem wir in den letzten zehn Jahren massiv aufgebaut haben und von dem wir zehren. Deswegen bleibt ganz klar festzustellen: Bayern ist Autoland, und Bayern muss vor allem auch Autoland bleiben.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, an diesem Wirtschaftsfundament für Bayern, an diesem Wohlstand wird aber in der Tat massiv gerüttelt. Kollege Eibl hat die Diesel-Debatte schon angesprochen. Es geht aber auch um die Herausforderungen der deutschen Automobilindustrie, um alternative Antriebe, um das autonome und vernetzte Fahren, um die neuen digitalen Geschäftsmodelle, die damit einhergehen, und natürlich auch um die drastischen Grenzwerte, über die viel diskutiert wird. Es geht auch um die wirtschaftliche Entwicklung. In 37 Tagen steht der Brexit vor der Tür. Viele Firmen, gerade auch unsere Automobilhersteller, werden davon tangiert – BMW ist davon aufgrund der MINI-Produktion bei Rolls Royce in England tangiert –, aber natürlich auch die vielen Zulieferer.

Die Strafzölle der USA wurden schon angesprochen. Heute Morgen hörte ich in den Nachrichten von einer kleinen Relativierung. Vielleicht ist Donald Trump einsichtig und

versteht, dass die bayerische Wirtschaft keine Gefahr für die USA darstellt. Es geht aber auch um den drohenden Handelskrieg zwischen den USA und China.

Die sich verändernden Rahmenbedingungen müssen uns alle hier im Hohen Haus wachrütteln; denn es geht um unsere Leitbranche, die Automobilindustrie, um unsere wirtschaftliche Zukunft, es geht um viele, viele Arbeitsplätze, und es geht um unseren Wohlstand.

Sie fragen uns natürlich: Was kann die Politik dafür tun? – Ich bin der Meinung, dass es ganz klar einen Ausgleich zwischen den ökonomischen und den ökologischen Interessen braucht. Es gilt, stabile und klare Messverfahren für Emissionen zu definieren und zu entwickeln und diese auch überall auf der Welt vergleichbar zu machen, statt sie subjektiv an jeder Stelle anders auszuführen. Das gilt für den Zulassungsbereich auf der einen Seite, ganz klar aber auch für das Feld der Diskussion um Grenzwerte in den Städten. Nötig sind auch belastbare und realistische Grenzwerte. Auf die Feinstaubdiskussion müssen wir heute nicht weiter eingehen, darüber ist in den letzten Tagen viel gesprochen worden. Aber es muss auch klar sein, dass es Verständnis dafür braucht, wie solche Grenzwerte zustande kommen und warum; das kann nicht irgendwo am grünen Tisch entschieden werden.

Was die CO₂-Emissionen betrifft: Die Werte, die auf europäischer Ebene fixiert werden, auch von Ländern, die keine bedeutende Automobilbranche haben, sind schon mehr als optimistisch. Wir stellen gerade fest, dass die Automobilbranche diese Werte gar nicht oder nur bedingt einhalten kann, insbesondere im Nutzfahrzeugbereich. Man führt eine Elektromobilitätsquote ein, obwohl gar keine passenden Fahrzeuge und keine diesbezügliche Infrastruktur vorhanden sind.

Außerdem muss uns die Verantwortung bewusst sein, so wie es der Kollege Eibl gesagt hat: Es ist ganz klar, dass sich die Automobilbranche fragen muss, ob bei den diversen Diskussionen alles regulär und im Sinne der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verlaufen ist. Aber auch wir als Mitglieder der Gesellschaft, wir als Politiker müssen

uns den Spiegel vor Augen halten. Ich glaube, es ist einmalig auf dieser Welt, dass ein Land seine Leitbranche so diffamiert, so in Abrede stellt, so infrage stellt, so zerstört, so verstümpert und am Ende des Tages vernichtet.

(Alexander König (CSU): Da haben Sie recht!)

Wir müssen aufpassen, dass die Industrienationen der übrigen Welt, die anderen Automobilhersteller, sich nicht die Hände reiben und sagen: Klasse macht ihr das in Bayern, Klasse macht ihr das in Deutschland.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Deswegen ein ganz klarer Appell: Das Bashing gegen die Automobilbranche muss aufhören. Wir müssen alle endlich zur sachlichen Diskussion kommen und die Themen auch nüchtern und belastbar betrachten.

Insofern bin ich dankbar, dass die Bayerische Staatsregierung dieses Thema seit Langem aufgegriffen hat, zum einen mit dem Pakt zur Zukunft der Fahrzeugindustrie in Bayern, zum anderen mit dem Zukunftsforum Anfang dieses Monats mit wesentlichen Akteuren aus der Wirtschaft und der Politik, natürlich mit dem Ziel, eine bayerische Gesamtstrategie für die Fahrzeugindustrie zu entwickeln.

Ich bin schon der Meinung – und diesen Weg sollten wir auch alle gehen –, dass diese Diskussion technologieoffen stattfinden muss und wir keine Vorfestlegung treffen dürfen, die uns in wesentlichen Bereichen in der Entwicklung einschränkt.

Natürlich wird der Diesel weiterhin eine tragende Rolle haben müssen, schon allein wegen der CO₂-Debatte, die wir führen. Natürlich ist die E-Mobilität eine tragende Säule der Mobilität, aber nur *eine* tragende Säule. Da geht es auch darum, was man mit den Batterien macht, mit der Umweltfreundlichkeit der Batterien, die im Vordergrund steht; genauso geht es um die Brennstoffzelle als E-Antrieb, der schon vorhanden ist.

Die Politik muss auch die Alternativen fördern. Da bin ich letzte Woche schon etwas aufgeschreckt, als ich am 13.02. in "Kontrovers" einen Bericht über CNG gesehen habe. CNG ist eine toll entwickelte Methode für Biokraftstoffe, die sich in Augsburg in einer Busflotte im Alltagsbetrieb hervorragend bewährt hat. Aber wir stellen fest, dass die Rahmenbedingungen dafür so verschlechtert werden, dass diese Methode vermutlich keine Zukunftschance hat.

Gleichzeitig haben wir in Berlin eine Senatorin, die sich mit dem Thema Mobilität auseinandersetzt, eine Flotte chinesischer E-Busse mit Batterien in den Betrieb bringt und feststellt, dass die Technologie nicht funktioniert: Im Winter braucht man einen zusätzlichen Dieselmotor, um die Beheizung sicherzustellen und die Reichweite abzusichern.

Ich bin schon der Meinung, dass sich jeder mal anschauen sollte, wie unglücklich und unwissend dort die Bundesumweltministerin Svenja Schulze agiert hat, wie schlimm Regine Günther, die Umweltsenatorin, dieses Projekt in Berlin begleitet hat, und vor allem auch, welche Rolle der Staatssekretär Jochen Flasbarth, der ein Weggefährte von Herrn Trittin ist, an dieser Stelle spielt. Er ist dort ganz klar von den Teilnehmern als Verhinderer alternativer Antriebe außerhalb der Elektromobilität identifiziert worden. Wir müssen uns schon anschauen, welche Rolle diese Person spielt.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir als Politiker müssen die Dinge weiterentwickeln, die Rahmenbedingungen gestalten. Ich denke, die Arbeitsgruppen, die definiert worden sind, haben genau die Aufgabe, neue umweltfreundliche und leistungsfähige Batterien zu entwickeln.

Im Übrigen will ich Ihnen auch sagen, was der Freistaat Bayern schon tut. Es ist schließlich nicht so, dass wir jetzt erst anfangen, etwas zu tun. Da gib es das Technologietransferzentrum in Bad Neustadt zum Thema Elektromobilität; da gibt es das Fraunhofer-Institut in Würzburg, das Polymerschicht-Batterien entwickelt; da gibt es das Forschungszentrum für Batterietechnik in Bayreuth und die Befassung mit syn-

thetischen Kraftstoffen als Alternativen am Verbundzentrum für synthetische Kraftstoffe in Straubing.

Die Mobilität der Zukunft spielt eine tragende Rolle und muss neu gedacht werden. Wir haben den Anspruch der Innovations- und Technologieführerschaft unserer Automobilbranche. Für vernetztes und autonomes Fahren gibt es im Übrigen eine Teststrecke auf der A 9 in Bayern. Ich nenne das Zentrum Digitalisierung. Bayern, das sich mit vernetzter Mobilität befasst. BMW hat in Unterschleißheim ein Forschungs- und Entwicklungszentrum für autonomes Fahren etabliert. Außerdem gibt es den Lehrstuhl für autonomes Fahren an der Hochschule in Kempten. Alle alternativen Antriebe sind dort gefordert. Die Produktion von Fahrzeugen, Industrie 4.0, ist ein ganz wichtiges Thema, um die Wettbewerbsfähigkeit gerade auch für die neuen Technologien zu forcieren. Hier haben wir die i-Factory in Schweinfurt und die Zusammenarbeit in der Industrie 4.0 mit Siemens. Wir haben die Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die wir an dieser Stelle natürlich nicht vergessen dürfen, die auch in diesen Wandel, in diese Transformation mit eingebunden werden müssen, damit Bayern ein erfolgreicher Standort bleibt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, unser aller Ziel sollte es sein, behutsam und mit Bedacht die Themen so voranzutreiben, dass es uns gelingt, die Wertschöpfung von der Entwicklung bis zur Produktion in Bayern zu sichern und auszubauen, damit Arbeitsplätze zu generieren und damit auch unseren Wohlstand und Steuereinnahmen abzusichern, damit wir hier unseren Doppelhaushalt auch in der Zukunft noch aufstellen können.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Präsidentin Ilse Aigner: Als nächster Rednerin erteile ich der Kollegin Katharina Schulze von den GRÜNEN das Wort.

Katharina Schulze (GRÜNE): Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Liebe Kollegen von der CSU und den FREIEN WÄHLERN, Sie müssen sich jetzt schon mal ent-

scheiden, was Sie retten wollen: den Verbrennungsmotor oder die Autoindustrie; denn beides zusammen wird auf Dauer nicht überleben.

(Beifall bei den GRÜNEN – Zurufe von der CSU und den FREIEN WÄHLERN:
Beides!)

Wir GRÜNE haben da eine sehr klare Meinung: Wir möchten, dass auch die Autos der Zukunft aus Bayern kommen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Herr Kirchner, Sie haben gesagt, die Politik solle sich mal den Spiegel vorhalten. Ich halte Ihnen gern mal den Spiegel vor Augen: In Norwegen, in China, in Indien, in Irland, in Israel, in den Niederlanden, in Schweden und in Dänemark ist bereits in zehn Jahren der Verkauf von Verbrennungsmotoren verboten. 2040 kommen Großbritannien, Frankreich und Kalifornien dazu. Wenn diese Länder Absatzmärkte für Autos aus Deutschland bleiben sollen, dann müssen wir doch jetzt ernst machen mit der Umstellung auf abgasfreie Autos.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wenn Sie die Dramatik immer noch nicht verstanden haben und am Verbrennungsmotor festhalten, bleibt unsere Automobilindustrie auf der Strecke. Das haben dann aber auch Sie zu verantworten, weil Sie in der Regierungsverantwortung sind.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir müssen in Innovation investieren, in wasserstoffgetriebene Antriebe, in E-Mobilität, in andere Mobilitätskonzepte, um den Automobilstandort Bayern zu sichern. Das Problem ist doch – ich denke, wenigstens da können Sie mir folgen –: Je länger man wartet, desto länger wird Innovation verschleppt. Und je länger Innovation verschleppt wird, desto schwieriger wird es, den Rückstand aufzuholen. Ich möchte nicht, dass der Autoindustrie in Bayern dasselbe Schicksal droht wie der Unterhaltungselektronikin-

dustrie, die in Deutschland früher eine wichtige Rolle gespielt hat und heute keine Rolle mehr spielt. Wir GRÜNE wollen genau das verhindern.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Deshalb muss der Freistaat vom Zuschauer zum Stakeholder werden, beim Umstieg von Autos mit Verbrennungsmotor auf abgasfreie Autos Tempo machen und auch den Automobilkonzernen klare Rahmenbedingungen geben. Es geht nämlich um viele Arbeitsplätze; es geht darum, die Weichen für neue, innovative Produkte zu stellen.

Wenn ich mir die bisherige Strategie anschau, zum Beispiel die der Bundesregierung und die der Staatsregierung, kann ich über so wenig industriepolitischen Sachverstand nur den Kopf schütteln.

(Alexander König (CSU): Lächerlich!)

Nehmen wir doch zum Beispiel die bisherige Strategie der Bundesregierung zur Förderung der E-Mobilität. 2020 sollten eine Million Elektroautos in Deutschland unterwegs sein. Bis heute sind es gerade mal etwas mehr als 50.000. Das hängt natürlich mit einer weiteren Zahl zusammen. Es sollte bis 2020 100.000 zusätzliche Ladepunkte geben. Davon sind heute nur gut 1.000 in Betrieb. Das kann man doch sehr einfach zusammenfassen: Wenn es keine Ladesäulen gibt, dann kauft auch niemand E-Autos; da helfen Ihnen am Ende auch keine Prämien.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Und wenn jetzt wieder jemand mit dem Argument kommt, dass die E-Autos mit Braunkohlestrom aufgeladen werden, dann sage ich Ihnen ganz klar: Natürlich brauchen wir eine Energiewende. Wir brauchen 100 % erneuerbare Energien, damit E-Mobilität mit grünem Strom fahren kann. Aber wer blockiert denn die Energiewende?

(Zuruf von der CSU: Sie verhindern das!)

– Wer blockiert die Energiewende? – Das sind Sie. Sie haben zum Beispiel hier in Bayern die 10-H-Regelung festgesetzt. Das ist aber auch die Bundesregierung, die nicht schneller aus der Kohle aussteigen will.

(Beifall bei den GRÜNEN – Tanja Schorer-Dremel (CSU): Ja, genau: Ablenken!)

Bei so einer Politik müssen Sie sich nicht wundern, weil die Rahmenbedingungen nicht richtig gesetzt werden.

Kolleginnen und Kollegen, der Umstieg auf abgasfreie Autos ist ein Baustein einer klimaverträglichen Verkehrswende. Genau dort müssen wir hin. Das birgt auch die Chance, mehr Wertschöpfung im Land zu lassen.

Wir haben letztes Jahr für 40 Milliarden Euro Erdöl importiert. Einen großen Teil des Geldes verdienten Staaten mit diktatorischen Regimen, und eine beträchtliche Summe dürfte dem internationalen Terrorismus zugeflossen sein.

Kolleginnen und Kollegen, deswegen wird es Zeit, zwei Gänge höher zu schalten und eine klare Richtung einzuschlagen. Diese Richtung heißt: Weg vom Öl! Dafür sprechen alle wichtigen Argumente: der Erhalt eines wichtigen Industriezweigs, mehr Wertschöpfung im eigenen Land, sauberere Luft und ein besseres Klima. Lassen Sie uns damit endlich ernst machen!

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsidentin Ilse Aigner: Der nächste Redner ist der Kollege Josef Seidl von der AfD.

(Beifall bei der AfD)

Josef Seidl (AfD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, verehrte Kollegen und Kolleginnen! Wenn die Automobilindustrie hustet, ist Bayern krank. Das Husten ist nicht zu überhören. Im dritten Quartal 2018 sank die Produktion der bayerischen Automobilindustrie gegenüber dem Vorjahr um 7,6 %. Die Ausfuhren fielen um 28,3 %. Je nachdem, wie weit der Begriff gefasst wird, arbeiten hierzulande

zwischen 400.000 und 500.000 Menschen in der Automobilindustrie. Jedes Jahr spült sie den Kommunen satte Gewerbesteuerereinnahmen in die Kassen. Von der Automobilindustrie hängt in Bayern alles ab: Wachstum, Export, Beschäftigung.

Wir brauchen alternative Antriebstechnologien wie den Elektromotor genauso wie moderne emissionsarme und verbrauchsarme Verbrennungsmotoren. Das heißt, wir müssen uns zur Technologieoffenheit bekennen. Mit Verboten und Technikvorschriften kommen wir nicht weiter.

Was bedeutet denn die völlige Konzentration auf Elektromobilität? – Einsparung von jeder Menge Personal in Bayern, also mehr Arbeitslose. Die Arbeitsplätze entstehen in Südamerika beim grundwasservernichtenden Verdunsten lithiumhaltiger Sole, in Afrika für kobaltschürfende Kinder und in China in den Produktionen, Teilmontagen und Vorproduktionen.

Wir können die Umwelt bei uns nicht durch die Elektromobilität nach dem Sankt-Florians-Prinzip schützen.

(Beifall bei der AfD)

Auch Elektroautos haben einen Auspuff. Das müsste längst klar sein. Der Auspuff befindet sich allerdings nicht in Bayern, sondern in aller Herren Länder.

Wir sollten des Weiteren nicht dulden, dass die Bundesregierung Gegner deutscher Hersteller wie die Deutsche Umwelthilfe mit öffentlichen Geldern fördert. Wir brauchen für den Strukturwandel eine gemeinsame Innovationstrategie aller Beteiligten, von der Wirtschaft bis hin zur Politik.

Die Debatte um Dieselfahrverbote ist völlig irrational. Tatsächlich sind die CO₂-Emissionen seit 1998 um ein Drittel reduziert worden. Den Stellenwert der Automobilindustrie unterstreicht insbesondere der Pakt zur Zukunft der Fahrzeugindustrie in Bayern, in dem folgende Vorgaben festgehalten sind: Mobilität ohne Fahrverbote, Strukturwandel aktiv mitgestalten, Wertschöpfung am Standort halten, internationale Wettbewerbsfä-

higkeit behaupten. – Ich gehe noch einen Schritt weiter: Unter der Fuchtel einer rot-grünen Verkehrspolitik könnte niemals ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept umgesetzt werden, egal, ob es sich um Auto, Schiene, Luftfahrt oder sonstige Verkehrssektoren handelt.

(Beifall bei der AfD)

Meine Damen und Herren, so sichern Sie höchstens den Standort für grüne Messstellen-Junkies. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der AfD – Zurufe bei der AfD: Bravo!)

Präsidentin Ilse Aigner: Als Nächster erteile ich der Kollegin Annette Karl von der SPD das Wort.

Annette Karl (SPD): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, die große Relevanz der Automobilindustrie in Bayern ist unbestritten. Nach dem sozialen Sektor ist die Branche mit über 400.000 Beschäftigten die zweitgrößte in Bayern. Das ist also ein Megathema mit vielen Aspekten.

Die Staatsregierung muss deshalb im Interesse der Beschäftigten und des Wirtschaftsstandortes Bayern für die Sicherung der Zukunft der Automobilindustrie Rahmenbedingungen optimieren, Weichen stellen und unterstützen. Das gilt auch für diesen Fall, in dem die Automobilindustrie einen großen Teil ihrer Probleme selbst verursacht hat. Sie hat durch Manipulationen und unehrliches Verhalten Kunden vergrätzt und Vertrauen verspielt. Sie hat sich auf den guten Verkaufszahlen der letzten Jahrzehnte ausgeruht und war unwillig oder unfähig, federführend die Mobilität der Zukunft zu entwickeln. Trotz all dem geht es jetzt darum, Wertschöpfung und Arbeitsplätze zu erhalten.

Es geht darum, die in Bayern vorhandene Systemkompetenz bei Ausrüstern, Herstellern, Zulieferern, Handel und Werkstätten nicht zu verlieren. Und es geht zu allererst

und zu allerletzt darum, die Arbeitsplätze in der Branche fit für die Zukunft zu machen – und damit zu erhalten.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, was aber macht die Staatsregierung? – Sie redet und konferiert und redet und redet wieder: im Juni 2017 ein Dieseltreffen, im Juni 2018 der Pakt zur Zukunft der Fahrzeugindustrie, im Februar 2019 das Zukunftsforum Automobil. Nach zwei Jahren Konferieren ist Ministerpräsident Söder zu der bahnbrechenden Erkenntnis gelangt: Es braucht langfristig eine nationale Strategie. – Was für eine Überraschung! Und es wurden immerhin fünf Arbeitsgruppen gegründet. Wahrscheinlich gibt es im nächsten Jahr dann einen Dieseltreffpakt, in dem sechs Arbeitsgruppen gegründet werden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, dies ist ein Armutszeugnis für die Staatsregierung und insbesondere für das Wirtschaftsministerium. Andere Bundesländer handeln längst. Baden-Württemberg hat seinen seit zwei Jahren währenden Strategiedialog bereits zu ersten klaren Ergebnissen geführt. So gibt es zusammen mit dem Städtetag eine neue Innovationspartnerschaft für Kommunen und Mobilitätswirtschaft. Gute Mobilität beginnt vor Ort, und genau dies wird dort umgesetzt.

NRW bewirbt sich bereits jetzt mit einem Konsortium um Fördergelder von Land, Bund und EU für eine Batteriefabrik.

Die SPD-Fraktion hat gerade erst im Landtag wieder einen Antrag zum Thema Batteriezellenfertigung in Bayern eingereicht. Die Staatsregierung muss auch hier wieder zum Jagen getragen werden. – Und das alles passiert vor dem Hintergrund, dass Bundeswirtschaftsminister Altmaier gerade erst vorgestern mit seinem französischen Amtskollegen genau dieses Thema ganz oben auf die Agenda von Deutschland und Europa gesetzt hat.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, das Herz eines E-Autos, die Batteriezelle, gehört in Bayern produziert, dem Herz der Industrie in Deutschland.

(Beifall bei der SPD)

Was gibt es darüber hinaus zu tun? – Wir brauchen endlich eine Renaissance der Zusammenarbeit auf der Südschiene, nicht nur irgendwann im Sommer eine Kabinettsitzung. Wir brauchen konkrete gemeinsame Ansätze für ein Mobilitätskonzept der Zukunft. Wir brauchen eine ökologische und soziale Verkehrswende, aber auch eine ökologische und soziale Gestaltung der Veränderungen in der Automobilindustrie.

(Beifall bei der SPD)

Verkehrsminister Scheuer muss sich wandeln von einem Verkehrspolemiker zu einem Verkehrspolitiker, der das Wohl aller Bürger, nicht nur das einiger Lobbyisten im Auge hat.

(Beifall bei der SPD)

Wir brauchen endlich kostenlose Hardware-Nachrüstung. Das hat auch Minister Aiwanger erst im Februar 2018 massiv gefordert. Ich hoffe, er bleibt dabei.

Alternative Kraftstoffe wie zum Beispiel synthetischer Diesel gehören in Bayern endlich auf die Tagesordnung. Es muss gelingen, diese Kraftstoffe, die eine gute Zwischenlösung auf dem Weg zur Elektromobilität sind, auch in Bayern nach industriellem und damit auch bezahlbarem Maßstab zu produzieren, statt sie mit Tankschiffen aus Qatar einzuführen.

Wir brauchen einen Umbruch, der sozialverträglich und beschäftigungsorientiert begleitet wird. Liebe Kolleginnen und Kollegen, das heißt, dass wir nicht wieder alte Technologien durch Subventionen aufrecht und künstlich am Leben halten dürfen. Wir müssen die Menschen begleiten, ganz nach dem Motto: Wenn ein Sturm aufkommt, dürfen wir uns nicht im Hafen verstecken, sondern müssen die Segel setzen. Tun wir dies gemeinsam!

(Beifall bei der SPD – Volkmar Halbleib (SPD): Bravo! Sehr gut!)

Präsidentin Ilse Aigner: Der nächste Redner ist der Kollege Duin von der FDP.

Albert Duin (FDP): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Es ist fast alles gesagt, nur noch nicht von jedem und auch noch nicht schön genug. Ich möchte einmal aufräumen mit der Idee, dass in Bayern nur 400.000 Arbeitsplätze von der Automobilindustrie abhängen. In Wirklichkeit hängen fast alle Arbeitsplätze in Deutschland von der Automobilindustrie ab. Wenn nämlich der Automobilarbeiter seinen Job verliert, wird er sich die Semmel beim Biobäcker an der Ecke nicht mehr kaufen können. So sieht es aus. Wenn wir weiterhin mutwillig an der Zerstörung der Automobilbranche arbeiten, dann, glaube ich, wird es uns schlecht gehen. Die Automobilbranche in Bayern und in Deutschland ist sehr erfolgreich, und das weltweit. Wir sind mit dem, was wir exportieren, immer noch unglaublich stark und gut.

Wenn ich allerdings höre, was die Leute vorschreiben wollen, dann kommt es mir vor, als müsste die Industrie von uns, von der Politik, erzogen werden. Politik erzieht doch die Wirtschaft nicht. Die Wirtschaft wird funktionieren, wenn wir ihr die richtigen Rahmenbedingungen vorgeben. Erziehen müssen wir sie aber nicht. Wenn der Umsatz nicht mehr läuft, wird die Industrie automatisch merken, dass sie sich umstellen muss. Ich bringe Ihnen ein gutes Beispiel: 2007 war Nokia der erfolgreichste Hersteller von Mobiltelefonen auf der Welt. Im gleichen Jahr kam das iPhone auf den Markt, und daraufhin hat sich der Markt automatisch umgestellt. Nokia ist dabei fast draufgegangen. Sie glauben doch nicht, dass die Automobilindustrie Ihren Bedingungen folgen wird, um dadurch dann ein besseres Geschäft zu machen. Das ist totaler Unsinn. Bei den GRÜNEN ist es anders. Katharina Schulze braucht kein Auto, sie fliegt lieber.

(Beifall bei der FDP, der CSU und der AfD)

Ich weiß nicht, welches Auto und welche Antriebstechnik ich favorisieren soll. Vielleicht gibt es bald eine HS. Wissen Sie, was HS ist? – Hamsterstärke! Ich baue mir einfach ein Hamsterrad ins Auto ein, vielleicht läuft es dann auch. Wer weiß das? Ich

will der Industrie nicht vorschreiben, was sie zu tun hat. Ich glaube, dass die Entwicklung automatisch läuft.

Wenn wir in Deutschland Dreck erzeugen, dann schreien alle auf. Wenn wir aber den Dreck über den Zaun zum Nachbarn schmeißen, dann ist es uns recht. Es ist uns vollkommen wurscht, was in Chile oder im Kongo passiert. Hauptsache, es passiert nicht bei uns vor der Tür. Ein Batteriewerk in Bayern? – Das glaubt ihr selber nicht. Das können wir gegen die grünen Kommunalpolitiker nicht durchsetzen. Die werden uns auf die Füße steigen. Das ist absoluter Unsinn.

Die Hardware-Nachrüstung ist nach meiner Meinung für die alten Autos, bei denen die ganze Sache erst richtig hochgespült worden ist, die einzige Möglichkeit.

Vorhin ist schon erwähnt worden, dass die Manager der Automobilkonzerne eine sehr große Schuld haben. Ich möchte aber nicht vergessen, dass die letzten zwei Verkehrsminister in Deutschland, immerhin Herr Dobrindt und jetzt Herr Scheuer, ganz schön vor der Automobilindustrie eingeknickt sind. Sie hätten denen einmal ganz schön den Marsch blasen müssen, statt einfach zu sagen: Das machen wir schon. – Das war nur ein Kampf mit Wattebällchen; das bringt uns nicht weiter.

Der Automobilstandort Bayern hat eine wahnsinnig große Zukunft. Ich glaube nicht an *eine* Antriebstechnik. Ich glaube nicht an Diesel, nicht an Benzin, nicht an Elektro, nicht an die Brennstoffzelle und auch nicht an das Hamsterrad. Ich glaube, dass es eine Mischung geben wird und dass jeder so wird fahren können, wie er will. Dafür braucht die Industrie Rahmenbedingungen. Die geben wir vor. Bitte erziehen wir sie aber nicht! Ich bin doch von zu Hause bei meiner Mutter auch nicht ausgezogen, um hinterher in den Erziehungsmechanismus des Staates zu kommen.

Ich glaube an die Automobilindustrie. Ich arbeite wie viele hier selber mit. Wir werden die Rahmenbedingungen schaffen. Die Automobilisten müssen das einhalten, was wir ihnen vorgeben. Aber bitte kein Diktat einer Antriebstechnik, die wir Politiker für die beste halten!

(Beifall bei der FDP – Alexander König (CSU): Das stimmt!)

Präsidentin Ilse Aigner: Der nächste Redner ist Dr. Martin Huber von der CSU-Fraktion.

Dr. Martin Huber (CSU): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Dass heute Katharina Schulze für die GRÜNEN gesprochen hat, ist nur konsequent. Wenn sich nämlich bei den GRÜNEN jemand mit Mobilität auskennt, dann ist es die Kollegin Schulze, die ihren ganz persönlichen Mobilitätsmix bereits etabliert hat.

(Beifall bei der CSU)

Das habe ich schon gern: Hier gegen die Aufnahme des Klimaschutzes in die Verfassung zu sein, persönlich aber "Miles-&More-"Rekorde aufzustellen. Während Sie die Schülerinnen und Schüler motivieren, am Freitagvormittag für den Klimaschutz auf die Straße zu gehen, gilt bei Ihnen das Motto: Friday is Flyday!

(Heiterkeit und Beifall bei der CSU)

Da hilft es auch nichts, wenn Sie hinterher sagen: Ich spende ja an Atmosfair. Ich komme aus Altötting, und selbst bei uns ist der Ablasshandel seit Jahrhunderten abgeschafft.

(Heiterkeit und Beifall bei der CSU)

Spannen wir den Bogen noch etwas weiter. In den vergangenen Wochen haben wir die Meldung gelesen, dass eine Regierung in Europa Kühlschränke ordert, um Medikamente und Spezialnahrung zu horten, weil sie vor Lieferengpässen Angst hat. Dabei denken wir aber nicht an ein Land in Europa. Vielleicht denken wir an Nicaragua oder Venezuela. Wenn wir weiterlesen, dass dieses Land 3.500 Soldaten in Alarmbereitschaft setzt, um auf Plünderungen oder andere Szenarien vorbereitet zu sein, denken wir an viele Länder, aber mit Sicherheit nicht an ein Land in Europa. Dieses Land ist aber Großbritannien. Dort fragt man sich, wie es eventuell nach einem harten Brexit

weitergeht und wie bzw. ob die Lieferbeziehungen zwischen der EU und Großbritannien weiterbestehen.

Erst vor einer Woche haben wir uns hier im Hohen Haus zum wiederholten Male über den Brexit Gedanken gemacht. Ein Brexit ohne belastbare Vereinbarungen wäre ein deutlicher Einschnitt für unsere Wirtschaft, vor allem auch für die bayerische Automobilbranche. Leider müssen wir nach heutigem Stand konstatieren, dass ein Happy End nicht in Sicht und ein harter Brexit ein durchaus realistisches, alarmierendes Szenario ist.

Das zeigt aber auch, wie wichtig ein geregelter freier Handel für uns ist. Gerade wir in Bayern wissen, wie sehr wir mit der Automobilbranche vom Export profitieren, wie sehr wir aber auch davon abhängen. Deswegen muss sich diese Branche für die Zukunft rüsten. Die Umbrüche, die anstehen, wurden schon erwähnt. Fakt ist, dass die bayerische Automobilindustrie eine Exportbranche ist. Vom deutschen Automobilexport kommen allein 28 % aus Bayern. Damit ist auch klar, dass ein funktionierender Welt-handel für unsere Autobranche lebensnotwendig ist.

Wir müssen aber auch fragen, wie wir es schaffen, im internationalen Vergleich wettbewerbsfähig zu bleiben. Das gelingt nur, wenn wir Innovation und Forschung auf europäischer Ebene fest verankern. In diesem Bereich werden nationalstaatliche Alleingänge in Zukunft kaum Aussicht auf Erfolg haben. Der Erhalt technologischer Kompetenz und industrieller Systemfähigkeit muss auf europäischer Ebene politisch verankert werden. Deshalb ist im Sinne der Zukunftsfähigkeit des Automobilstandorts Bayern ein klares Bekenntnis zu Europa notwendig; denn nur so können wir Sicherheit und Wohlstand in Bayern halten.

(Beifall bei der CSU)

Werte Kollegen von der AfD, ihr habt den Dexit in Erwägung gezogen und auch beschlossen. Wer den Menschen verspricht, dass ein Ausstieg aus der Europäischen Union den Wohlstand nicht schmälert, der verkauft ihnen Glasperlen als Edelsteine.

(Alexander König (CSU): Scharlatane!)

Wenn wir von Großbritannien und dem Brexit nach China und den USA schauen, dann sehen wir, dass auch dort Ungemach droht. BMW verkauft 17 % seiner Fahrzeuge in die USA, Audi 12 %. BMW produziert umfangreich in den USA. Aber das Geschäft dort ist eben auch von starken Stimmungsschwankungen geprägt. US-Präsident Trump hat bereits zu Beginn seiner Amtszeit empfindliche Strafzölle für Autoimporte angedroht. Passiert ist bislang nichts, nicht zuletzt deshalb, weil sich EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker entschieden für gute und offene Handelsbeziehungen stark gemacht hat. Das US-Handelsministerium hat einen Bericht zu den Zöllen vorgelegt. Den tatsächlichen Inhalt kennt man jedoch nicht. China ist als Absatzmarkt fast noch wichtiger.

Bei all diesen Herausforderungen müssen wir uns folgende Fragen stellen: Wer kann im internationalen Handel für die Einhaltung von Regeln sorgen? Wer kann für vernünftige Standards bei Qualität, Verbraucherschutz und Nachhaltigkeit sorgen? Wer kann für freien Handel mit guten Regeln sorgen? Wer kann für ein Auftreten auf Augenhöhe mit China und den USA sorgen? – Das kann nur die Europäische Union. Deshalb ist es in Zeiten, in denen um uns herum so viele Dinge infrage gestellt werden, notwendig, klare Antworten zu geben. Wir sagen Ja zu Innovation und zur Entwicklung nachhaltiger Mobilität. Wir sagen Ja zum Schutz von Patenten und geistigem Eigentum. Wir sagen Ja zu einem starken Europa als verlässlichem Handelspartner in der Welt. Wir sagen damit Ja zur Zukunft des Automobilstandorts Bayern.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Präsidentin Ilse Aigner: Als Nächster erteile ich der Kollegin Barbara Fuchs vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort.

Barbara Fuchs (GRÜNE): (Beitrag nicht autorisiert) Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, Kolleginnen und Kollegen! "Die Zukunft des Automobilstandorts Bayern sichern" – selbstverständlich wollen wir das. Wir wollen es

nicht nur, wir müssen es auch. Die Automobilindustrie ist nämlich einer der wichtigsten Faktoren für unsere Volkswirtschaft und den Arbeitsmarkt. Ich möchte zunächst auf die Basis der Automobilindustrie zurückkommen. Ich möchte eher im Kleinen denken. Wer gehört zur Automobilindustrie? – Wir müssen uns bewusst machen, dass es eben nicht nur um die fünf großen Automobilkonzerne in Deutschland bzw. um die großen Konzerne in Bayern geht, sondern auch um die vielen Zulieferbetriebe. Über ein Drittel der gesamten Arbeitsplätze im Automobilbereich befinden sich in der Zulieferindustrie. 70 % der Wertschöpfung findet in mittelständischen Zulieferbetrieben statt. Deutschlandweit gibt es in diesem Bereich indirekt 1,8 Millionen Arbeitsplätze, in Bayern 400.000. Es stellt sich also nicht die Frage, ob, sondern wie die Zukunft gestaltet und gesichert werden kann.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Eines ist klar: So wie bisher kann es nicht weitergehen. Schauen wir uns beispielsweise das Thema Batterien an. Vorhin hat jemand erwähnt, dass die Batterie das Herzstück des E-Autos sei. Das ist richtig. Aber die Automobilkonzerne haben viel zu lange gebraucht, die Umstellung auf E-Mobilität überhaupt in die Wege zu leiten. Noch vor zehn Jahren wurde ein deutsches Unternehmen, welches in Deutschland Batterien in Kooperation entwickeln wollte, abgewiesen. Man wollte die Investition und das Risiko nicht eingehen. Hier hat der Weitblick schon mal gefehlt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Inzwischen macht uns China vor, wie es geht. China ist schon längst kein Kopierer mehr, sondern hat bei der Entwicklungskompetenz definitiv ein sehr hohes Niveau erreicht.

Aber die Automobilindustrie ist auf gar keinen Fall Opfer. Durch Intransparenz und Täuschung ist viel Vertrauen in unsere Automobilunternehmen verloren gegangen. Die Konsequenzen fallen den Unternehmen nun ein Stück weit auf die Füße. Die Konzer-

ne müssen also ihr Vorgehen und ihr Verhalten verändern. Sie müssen glaubhaft eine neue Wertekultur entwickeln.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sie müssen ihren Umgang mit den Zulieferbetrieben stark verbessern. Die verlängerte Werkbank muss in den Umstellungsprozess integriert werden. Die Dieseldebatte ist ein Stück weit auch hausgemacht.

Ein Thema, welches die Zulieferbetriebe überhaupt nicht verstehen, ist: Die großen Konzerne können sich wirklich viel erlauben. Bei den Zulieferbetrieben werden Bauteile erst mit Qualitätsnote 1 zur Zahlung und damit zur Finanzierung der Entwicklungskosten freigegeben. Die kleinen Zulieferbetriebe finanzieren am Ende die Innovation und die Technologie in der Automobilindustrie. Das kann nicht so bleiben. Das können die Zulieferbetriebe nicht stemmen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Förderung und Förderprogramme sind gerade für die Zulieferbetriebe notwendig, da diese letztendlich in Vorleistung gehen und Innovation und Entwicklung mittragen.

Der AfD möchte ich noch Folgendes sagen: Der Auspuff beim E-Auto hat nur eine optische und keine technische Funktion. Das ist so.

(Beifall bei den GRÜNEN – Widerspruch bei der AfD)

Die Umstellung betrifft nicht nur die Technologien selbst. Wir wissen natürlich nicht, welche die beste ist, wahrscheinlich ist es eine Kombination aus verschiedenen. Die Umstellung betrifft auch die Arbeitsplätze in den Konzernen und bei den Zulieferern. Der hohe Investitionsbedarf, der durch die Elektromobilität entsteht, betrifft den Maschinenbau, das Baugewerbe, die Informations- und Kommunikationstechnologie und die Weiterbildungsbranche. In diesen Bereichen entstehen Chancen auf neue Arbeitsplätze, bis 2022 könnten es 70.000 sein. Ein wesentlicher Anteil am Gelingen der

Transformation in der Automobilindustrie wird in der Aufgabe liegen, die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mitzunehmen. Es muss Qualifizierungs-, Fort- und Weiterbildungsprogramme geben; denn die Nachfrage nach Fachkräften, Expertinnen und Experten wird sich inhaltlich verändern. In den Bereichen Ausbildung und Studium müssen die Berufsbilder und Ausbildungsinhalte für die nächste Generation von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern angepasst und neu aufgestellt werden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Digitale Kompetenz, Forschung und Innovation werden immer wichtiger und müssen in den Ausbildungen vermittelt werden. Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die in den Konzernen und Zulieferbetrieben beschäftigt sind, müssen die Möglichkeit zur Weiterbildung und Qualifizierung bekommen. Bildungsurlaub ist hier nur ein Aspekt, die Kostenübernahme ein anderer.

Die Konzerne und die Betriebe sind genauso in der Verantwortung, wie die Politik unterstützend zu wirken hat. Eine Vielzahl an Maßnahmen und Prozessen ist notwendig, damit die Automobilindustrie wieder zukunftsfähig wird und bleibt und unsere Standorte gesichert sind. Voraussetzung dafür ist eine transparente und offene Kommunikation für gemeinsame Ziele.

Präsidentin Ilse Aigner: Frau Kollegin, Sie haben bereits eine halbe Minute überzogen.

Barbara Fuchs (GRÜNE): (Beitrag nicht autorisiert) – Dann entschuldige ich mich. Ich habe versucht, nicht das zu wiederholen, was andere schon gesagt haben. – Ich sehe eine gute Chance, aber wir müssen alle etwas tun, auch die Automobilindustrie.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsidentin Ilse Aigner: Zum Schluss der Debatte erteile ich dem Staatsminister Hubert Aiwanger das Wort.

Staatsminister Hubert Aiwanger (Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie): Verehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir diskutieren heute über ein, wie ich glaube, schicksalhaftes Thema für den Wirtschaftsstandort Bayern, für den Wohlstandsstandort Bayern. Wenn wir beim Thema "Zukunft des Autos" politische Fehler machen, werden wir später im Rückblick sagen: Damals wurden die Weichen gestellt für einen Abstieg aus der hohen Klasse eines sozialen Wohlfahrtsstaates hin zu einer ähnlichen Situation, wie sie an Rhein und Ruhr erleben. Damals wurden notwendige industriepolitische Weichenstellungen nicht erkannt. Ehemals blühende Landschaften wurden zu Zuschussgebieten.

(Dr. Ralph Müller (AfD): (Beitrag nicht autorisiert) Die Weichen sind doch schon falsch gestellt!)

So dramatisch möchte ich das in den Raum stellen. Wir alle wissen, dass in Bayern Hunderttausende Arbeitsplätze am Auto hängen. Fast jede Familie in Bayern hat ein Mitglied, das bei MAN, BMW, Audi oder einem der zahlreichen Zulieferbetriebe arbeitet. Insofern sind wir uns alle einig, dass wir alles tun müssen, um die Zukunft des Autos zu retten.

Es geht nun um die Frage: Wie schätzen wir die Zukunft ein? – Bei der Beantwortung dieser Frage sind bereits die ideologischen Lager aufeinandergeprallt. Ich glaube, am Ende hat jeder recht. Die Elektromobilität wird eine Zukunft haben. Aber auch der Verbrennungsmotor wird noch für die nächsten zehn, zwanzig Jahre ein wichtiger Marktfaktor bleiben. Auch die Chefs der Automobilkonzerne vertreten die Auffassung, dass die Verbrennungsmotoren die dominierenden Absatzzahlen liefern. Den Verbrennungsmotor heute abzuhaken, wäre vorschnell. Das würde uns Märkten im Export berauben, das würde uns aus Schwellenländern hinauskatapultieren.

Gleichzeitig sehen wir, dass vor allem in städtischen Strukturen, dass vor allem in höherentwickelten Strukturen mehr zum Elektromobil tendiert wird, weil dort momentan die Abgasmessung am Auspuff die Bewertungsgrundlage ist und man sagt: Was drau-

ßen durch die Stromerzeugung passiert, ist nicht unser Problem, wir wollen – auf den Punkt gebracht –, dass in München das Auto nicht stinkt. – Das stimmt insofern aus Münchner Sicht. Wer aber von außerhalb kommt, sagt: Ich will es auch mit meinem Diesel vom Bayerischen Wald bis an die Stadtgrenze Münchens schaffen. – Dann ist man sehr schnell beim Hybrid-Fahrzeug. Er kommt dann mit dem Verbrennungsmotor vielleicht bis an die Stadtgrenze, und dort, wo es darum geht, die Stickoxidbelastungen zu reduzieren, geht er auf Elektroantrieb über, der kein Stickoxid freisetzt.

Genauso ist die Debatte um Benzinmotoren und Dieselmotoren zu sehen. Der Benziner verursacht zwar weniger Stickoxid, dafür aber mehr CO₂ und mehr Feinstaub. Selbst ein hochmoderner Benzinmotor macht am Ende mehr Feinstaub. Wenn wir dann durch die Stickoxid-Debatte sind, wird die Feinstaub-Debatte eröffnet, und dann ist der Benziner raus.

Insofern, glaube ich, können wir nicht schwarz und weiß malen, sondern wir müssen alle Facetten der Thematik betrachten und passgenaue Lösungen erarbeiten, was dann zu dem Ergebnis führen wird – das ist schon gesagt worden –, dass man das eine tun muss, ohne das andere zu lassen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Das tut Bayern momentan ganz massiv. Wir werden bald in die Haushaltsdebatten einsteigen. Dann werden Sie sehen, wie wir uns nach der Decke gestreckt haben, um erneuerbare Kraftstoffe in die industrielle Fertigung zu bringen, wie wir in die Kasse gegriffen haben, wie wir in die Kasse greifen, wenn es um das Thema Künstliche Intelligenz geht, wie wir in die Kasse greifen beim Thema der Batterieforschung. BMW ist an dem Thema dran, wir sind in Bayreuth dran. Wir schlafen nicht. Aber es ist auch eine Frage der Leistungsfähigkeit eines Landeshaushaltes. Ich höre Forderungen, dass die Batteriefertigung in industriellem Maßstab nach Bayern geholt werden soll. Ja, das können Sie tun, wenn Sie hundert Millionen Euro lockerhaben. Dann können

wir uns in der Standortdebatte bewerben. Dann wird es aber heißen: Ihr werft Geld zum Fenster hinaus, soll das doch die Industrie tun! – und dergleichen mehr.

Also, wir müssen das auch im Rahmen unserer Möglichkeiten sehen. Das tun wir. Ich glaube, wir müssen die Themen jetzt wirklich ganz gezielt abarbeiten und die Probleme benennen.

Am Ende kommen wir dabei wieder auf eine Verteilungsdebatte Stadt/Land, die ich gar nicht zuspitzen will, sondern die ich nur analysieren und dann einer richtigen Lösung zuführen will. Wenn deutlich mehr Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr gefordert werden, unterstütze ich das. Aber das nutzt in erster Linie dem städtischen Umfeld; zu einem gewissen Teil sagen wir: Bitte auch mehr Geld aufs Land! – Aber wir bräuchten Milliarden, um auf dem Land so viel öffentlichen Personennahverkehr hinzubekommen, dass wir uns das Auto sparen können. Auf das Auto werden wir im ländlichen Gebiet nicht verzichten können. Also brauchen wir auch Lösungen, damit es der – ich bringe es noch mal – Arbeitnehmer aus dem Bayerischen Wald überhaupt bis an die Stadtgrenze Münchens schafft, und zwar bezahlbar, und dass man ihm nicht sagt, er soll ein neues Auto für 50.000 Euro kaufen. Das kann der sich heute nicht leisten; der würde sich arbeitslos melden, wenn es ein Fahrverbot in München gäbe.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Genau deshalb ist es so wichtig, heute keine Fehler zu machen.

Von der großen Politik wurden in den letzten Wochen viele Themen hereingespielt, auf die die Bayerische Staatsregierung mit ihrer Wirtschaftspolitik und ihrer Umweltpolitik reagieren musste, bei denen man vor wenigen Wochen noch nicht wusste, wie es ausgeht. Wir wussten vor wenigen Wochen noch nicht, ob ein Fahrverbot in München tatsächlich auf der Tagesordnung steht. Das war so zu erwarten. Jeder hätte darauf gewettet, dass im Sommer 2019 kein Diesel-Auto von auswärts mehr in München fahren darf. Jetzt ist dieses Damoklesschwert hoffentlich weg, weil man, Gott sei Dank, die

Messstellen überprüft und man jetzt sagt, es wäre nicht verhältnismäßig, den Mittleren Ring zu sperren. Wir konzentrieren uns auf weitere Debatten.

Genauso wenig wussten wir vor wenigen Monaten, dass von Brüssel so einseitig der Druck in Richtung Elektromobilität kommt,

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Ralph Müller (AfD))

dass man das so durchdrückt. Wir müssen das jetzt fachlich natürlich kritisieren, auch ich. Diese Vorgaben von CO₂-Grenzwerten und zur Umstellung auf Elektroantrieb sind eine hohe Hürde. Das ist politisch vorgegeben, nicht fachlich begründet, aber das ist die Realität, mit der ich mich heute auseinandersetzen muss.

Damit kommt in der Flotten-Diskussion die Forderung, dass BMW, Audi usw. mehr Elektroautos liefern müssen. Die Autobauer sagen, wenn man die gesamte Umweltbilanz bis hin zum Kohleanteil an der Stromerzeugung betrachtet, ist das eigentlich nicht sinnvoll. Aber sie müssen liefern. Ob das fachlich sinnvoll ist, sei jetzt mal dahingestellt.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Ralph Müller (AfD))

Wir müssen uns damit aber auseinandersetzen.

Also, insofern ist das eine bunte Gemengelage, auf die wir als Staatsregierung – ich ziehe es jetzt zusammen – folgendermaßen reagieren: Im Rahmen unserer Haushaltsmöglichkeiten tun wir alles, um die Elektromobilität zu pushen, um neue Antriebssysteme zu pushen. Ich bin ein großer Freund des Gasantriebs, sei es am Ende auch über Power-to-gas oder die Wasserstofftechnik. Da schieben wir an. Wir bewegen uns mit viel Geld in Richtung erneuerbarer Kraftstoffe, auch im Bereich Straubing und dergleichen mehr. Wir sind dabei, die Mobilitätskonzepte zusammenzuführen, sodass wir am Ende wohl dazu kommen, dass Sie in Ihr iPhone eintippen können: Ich will von A nach B in möglichst kurzer Zeit – und Ihnen wird dann empfohlen, von da bis dort mit dem Zug zu fahren, dort vielleicht auf ein Carsharing-Modell umzusteigen und dann die

letzten Meter mit dem Taxi oder was auch immer zurückzulegen. Da wird vieles kommen. Wir müssen auch das tun. Wir müssen die gesamte Branche mitnehmen.

Wir sind im Gespräch mit den Gewerkschaften, um diese Transformationsprozesse für die Arbeitnehmer zu organisieren. Wir sind auch in enger Zusammenarbeit mit dem Kfz-Gewerbe, das immerhin rund 100.000 Arbeitsplätze in Bayern stellt, um auch dort vorauszudenken, was es für einen Betrieb bedeutet, wenn morgen nicht mehr der Dieselmotor gewartet werden muss, sondern die Batterie, wie die Leute nachqualifiziert werden, ob in einem Kfz-Betrieb neue Techniken gebraucht werden. Die Digitalisierung steht darüber als ganz große Überschrift. Wir sind also dabei, genau die Probleme gemeinsam mit der Autoindustrie abzuarbeiten.

Jawohl, ich bin auch in Kontakt mit dem Bundesverkehrsministerium. Ich habe mich erst wieder nach dem Stand der Nachrüstungen erkundigt. Auch hier können wir nicht einseitig sagen: Nachrüstung ist Unsinn – oder: Nachrüstung muss dieser oder jener bezahlen. Auch hier muss man differenzieren. Die Nachrüstung der Hardware ist sinnvoll. Das kostet rund 3.000 Euro. Ich bin nach wie vor der Überzeugung: Dort, wo betrogen worden ist, muss das eben der Hersteller machen, muss das der Betrüger machen, muss das die Industrie machen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN, der CSU und den GRÜNEN – Zuruf des Abgeordneten Christian Flisek (SPD))

Und dort, wo nicht betrogen worden ist, kann man sagen: Lieber Bürger, du hast ein Euro-4-Dieselfahrzeug, du bist kein Betrugsoffer, entweder du rüstest nach, oder wir verbieten dir das Einfahren in die Innenstädte. – Es hat nicht jeder Autohersteller betrogen.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Ralph Müller (AfD))

Ein Bürger ist dann vor die Frage gestellt, in sein Auto noch mal 1.000 oder 2.000 Euro für ein AdBlue-System zu investieren, vielleicht mit Staatszuschuss, viel-

leicht mit Beteiligung der Industrie. Damit erreicht man eine deutliche Reduzierung der Stickoxidwerte. Das unterstütze ich massiv. Warum sollte man ein Auto wegwerfen, das noch funktioniert, nur weil kein Nachrüstatz eingebaut ist?

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Wenn damit der Stickoxidausstoß um 80 % sinkt, können wir dieses Auto guten Gewissens wieder in die Innenstadt Münchens fahren lassen, anders vielleicht nicht.

Ebenso glaube ich, dass wir dieses Themenfeld ganz gezielt abarbeiten müssen, ohne ideologische Debatten, ohne für oder gegen das Auto zu sein. Wir brauchen in weiten Teilen Bayerns das Auto, vor allem auf dem Land. Aber auch in München, meine Damen und Herren, stehen alle Straßen auf beiden Straßenseiten voller Autos, Stoßstange an Stoßstange. Auch die Münchner werden überwiegend nicht ohne Auto auskommen; auch sie wollen mobil sein. Ich glaube, es gehört zur Freiheit einer Bevölkerung, die individuelle Mobilität zu haben. Nur im öffentlichen Personennahverkehr unterwegs zu sein, passt nicht immer. Manchmal will man ein privates Telefonat führen, ohne dass fünf Leute außen herum zuhören. Manchmal will man zum Einkaufen fahren, weil man Dinge in einem Volumen gekauft hat, dass man sie nicht im Bus oder in der Bahn herumschleppen will.

Ich glaube, es gehört auch zum Gesicht Bayerns, den Bürgern so viel Freiheit einzuräumen, dass wir die individuelle Mobilität nicht verteufeln und politisch nicht ins Messer laufen lassen, sondern dass wir das Auto retten, im Sinne der Bürger, im Sinne der Arbeitsplätze und im Sinne des Exportes. Hierzu sind intelligente Herangehensweisen gefragt, keine Schwarz-weiß-Debatten oder das Ausblenden von Realitäten. Man kann nicht so tun, als gäbe es keine Brüsseler Vorgaben, keine Stickoxidbelastungen in den Städten. Alles das müssen wir zur Kenntnis nehmen.

Wir müssen auch den internationalen Wettbewerb zur Kenntnis nehmen. Die Chinesen pushen die Elektromobilität mit massiver staatlicher Unterstützung auf Teufel komm raus. Um dagegenzuhalten ist unser Geldbeutel in Bayern, vielleicht sogar in

Deutschland zu schmal. Trotzdem sind wir der Meinung, wir müssen die Technikführerschaft behalten oder zurückgewinnen und an anderer Stelle sinnvoll kooperieren, um im Spiel zu bleiben.

Noch einmal: Verlassen Sie sich darauf, die Bayerische Staatsregierung hat den Ernst der Lage mehr als erkannt. Wir tun etwas, nicht erst seit dieser Koalition, sondern schon vorher. Ich will nicht sagen, dass wir jetzt die neuen Schlaunen sind. Auch früher wurden viele wichtige Weichen gestellt. Viele Herausforderungen, die jetzt auch auf mich zukommen, sind erst in den letzten Wochen entstanden, durch Fakten aus Brüssel, durch neue Erkenntnisse über die Messstationen. Darauf müssen wir jetzt gezielt reagieren. Das Thema Messstationen entlastet uns momentan. Es nimmt sogar, Gott sei Dank, Druck aus der Debatte heraus.

Ich bin der Überzeugung, hier erkennen wir durchaus parteiübergreifend das Ziel, das Auto zu retten. Vielleicht sind die Ansätze dafür etwas unterschiedlich. Meine Türen im Ministerium stehen jedenfalls jedem Mann und jeder Frau in diesem Hause offen. Wer gute Vorschläge hat, wer innovative Tipps hat, wer sagt, in meiner Region ist dieses oder jenes besonders wichtig, kann kommen. Machen wir es zu unserem gemeinsamen Ziel, dem Auto zu helfen, um auch Bayern zu helfen. An dieser Stelle: Vielen Dank, wir packen das.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Damit ist die Aktuelle Stunde beendet.