

## Die Autoregion Stuttgart und ihre Zukunft

Autor: Matthias Holland-Letz  
Redaktion: Udo Zindel  
Regie: Günter Maurer  
Sendung: Dienstag, 21.01.2014, 8.30 Uhr, SWR2 Wissen

---

### **Bitte beachten Sie:**

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Mitschnitte auf CD von allen Sendungen der Redaktion SWR2 Wissen/Aula (Montag bis Sonntag 8.30 bis 9.00 Uhr) sind beim SWR Mitschnittdienst in Baden-Baden für 12,50 € erhältlich.  
Bestellmöglichkeiten: 07221/929-26030

SWR 2 Wissen können Sie ab sofort auch als Live-Stream hören im SWR 2 Webradio unter [www.swr2.de](http://www.swr2.de) oder als Podcast nachhören:  
<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/wissen.xml>

### **Manuskripte für E-Book-Reader**

E-Books, digitale Bücher, sind derzeit voll im Trend. Ab sofort gibt es auch die Manuskripte von SWR2 Wissen als E-Books für mobile Endgeräte im so genannten EPUB-Format. Sie benötigen ein geeignetes Endgerät und eine entsprechende "App" oder Software zum Lesen der Dokumente. Für das iPhone oder das iPad gibt es z.B. die kostenlose App "iBooks", für die Android-Plattform den in der Basisversion kostenlosen Moon-Reader. Für Webbrowser wie z.B. Firefox gibt es auch so genannte Addons oder Plugins zum Betrachten von E-Books. <http://www1.swr.de/epub/swr2/wissen.xml>

### **Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?**

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert.  
Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder [swr2.de](http://swr2.de)

---

## ATMO Autolärm

Sprecher:

Bis zu 90.000 Autos brausen täglich über die Cannstatter Straße, die B 14, in Stuttgart. Am Neckartor ermitteln Mess-Stationen regelmäßig die höchste Feinstaubbelastung Deutschlands. CO<sub>2</sub>-Emissionen. Lärm. Viele Menschen leiden.

OT Passanten in der Stuttgarter Innenstadt:

Mann: „Für mich ist die Lärmbelästigung das Hauptübel.“/

Frau: „Dass es ziemlich nach Abgasen riecht, gerade hier vorne auf dieser großen Kreuzung.“

Weitere Frau: „Zum Stuttgarter Autoverkehr? In der Innenstadt ist er sehr extrem. (lacht) Vor allem jetzt hier auf der Straße.“

Sprecher:

Stuttgarts Autoindustrie feiert derweil Absatzrekorde. Daimler meldet für sein Tochterunternehmen Mercedes im September 2013 den stärksten Absatzmonat der Unternehmensgeschichte. Der Konzern kürzte seiner Belegschaft in einigen Werken den Weihnachtsurlaub – wegen übervoller Auftragsbücher. Porsche steigerte seine weltweiten Auslieferungen von Januar bis November 2013 um 14 Prozent.

## ATMO Autolärm

Sprecher:

Doch wird das so bleiben? Das Auto, als Individualverkehrsmittel mit Verbrennungsmotor, steht unter Druck. Die weltweiten Ölreserven schrumpfen. Die Gefahren des Klimawandels werden in allen Erdteilen immer sichtbarer. In Mega-Cities von Kairo bis Sao Paulo droht der Autoverkehr im Dauerstau zusammenzubrechen. Fachleute und engagierte Bürger fordern seit Jahren neue Visionen und neue Technologien. Manfred Niess vom Klima- und Umweltbündnis Stuttgart meint:

OT Manfred Niess

„Die Automobilindustrie muss sich verändern, wenn sie überleben möchte. Also sie kann mit diesen Autos, die sie im Moment verkauft, wird sie nicht überleben.“

Ansage:

Die Autoregion Stuttgart und ihre Zukunft. Eine Sendung von Matthias Holland-Letz.

Sprecher:

Der künftige Strukturwandel wird für die Region Stuttgart, eines der europaweit größten Zentren der Automobilproduktion, nicht ohne Folgen bleiben. 190.000 Menschen im Ballungsraum um die Landeshauptstadt verdienen ihr Geld mit der Fertigung von Autos oder in der Zulieferindustrie. Der Stuttgarter Strukturbericht, herausgegeben von der Industrie- und Handelskammer, der Gewerkschaft IG Metall und der Handwerkskammer, warnt:

Zitator:

„...für die Region ... könnte die starke Orientierung auf den Verbrennungsmotor mittel- bis langfristig zum Risiko werden.“

Sprecher:

Doch es geht nicht allein um die Region Stuttgart: Daimler produziert auch in Rastatt und Gaggenau. Audi fertigt in Neckarsulm. Rund 1.000 Zulieferbetriebe in Baden-Württemberg bieten qualifizierte Arbeitsplätze auch in ländlichen Regionen.

Sprecher:

Im Parkhaus Königsbau-Passagen in der Stuttgarter Innenstadt bin ich verabredet zur Probefahrt in einem elektrisch angetriebenen Smart.

ATMO Fahrgeräusche eines Elektromobils

Sprecher:

Es ist meine erste Fahrt in einem Elektromobil. Fast geräuschlos gleiten wir vom Parkdeck auf die Straße, ohne zu schalten: Das Fahrzeug hat keine Gänge. Das wird die Zukunft sein, meint der Trendforscher Lars Thomsen. ZEIT-online zitiert ihn mit dem Satz: „Die Autoindustrie verändert sich derzeit mehr als in den vergangenen 50 Jahren.“ Für 2015 bereits rechnet Lars Thomsen mit einem weltweiten Marktanteil von fünf Prozent für Elektrofahrzeuge. Und für 2016 sagt er voraus, dass die Nachfrage nach benzingetriebenen und Hybrid-Fahrzeugen massiv einbrechen wird.

ATMO Fahrgeräusche eines Elektromobils

Sprecher:

Der Elektrosmart ist ein zweisitziger Kleinwagen. Er hat nur wenig Platz für Gepäck und ein Großeinkauf im Supermarkt wäre im Kofferraum kaum unterzubringen. Das Fahrzeug gehört zur Flotte von Car2go, einem Carsharing-Unternehmen, das 2012 in Stuttgart startete. In der Stadt wetteifern nun drei solche Firmen um Kunden: Car2go, die Deutsche Bahn mit ihrem Tochterunternehmen Flinkster und das Unternehmen Stadtmobil, das 1992 begann. Car2go betreibt in Stuttgart inzwischen 500 Elektro-Smarts. Fahrzeuge, die von einer Tochter des Daimler-Konzerns produziert werden. Doch für Daimler ist das Elektromobil bislang ein Nischenprodukt.

ATMO Verkehrslärm

Sprecher:

Der Verkauf von Geländelimousinen, den so genannten Sport Utility Vehicles dagegen gehört zum Kerngeschäft. Diese SUVs sind zumeist tonnenschwere Fahrzeuge mit leistungsstarken Verbrennungsmotoren und hochwertiger Ausstattung. Allein in den ersten neun Monaten des Jahres 2013 verkaufte Daimler 236.000 SUVs.

Sprecher:

Auch Porsche fertigt für den lukrativen SUV-Markt. In den ersten neun Monaten 2013 lieferte der Sportwagenhersteller 6.800 geländegängige Sportwagen vom Typ Cayenne. Professor Ferdinand Dudenhöffer von der Universität Duisburg-Essen versucht eine Antwort auf die Frage, warum Geländewägen trotz ihrer bis zu sechsstelligen Kaufpreise und hohen Spritkosten so populär sind:

OT Professor Ferdinand Dudenhöffer:

„Die Bevölkerung altert bei uns. Und je älter die Menschen sind, desto eher suchen sie Bequemlichkeit. Also beim Auto die Übersicht. Beim SUV hat man die besser, weil man höher sitzt. Der Einstieg ist leichter, ergonomisch. Weil das Fahrzeug höher ist. Und das Fahrzeug hat Abenteuer-Touch. Das heißt: Ich bin trotzdem nicht im fahrenden Rollstuhl unterwegs. Ich glaube, das ist der große Charme von den SUVs. Und deswegen werden die SUV weiter an Marktanteilen in Deutschland und in Europa gewinnen.“

OT Professor Ferdinand Dudenhöffer:

„Die Risiken bei den SUVs, die liegen klar darin, dass der SUV mehr Treibstoff verbraucht als konventionelle Fahrzeuge. Mehr Treibstoff ist gleichzusetzen mit mehr CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Und das ist genau das, was wir in unserer Gesellschaft heute nicht haben wollen. Denn wir alle wollen nicht, dass die Naturkatastrophen, die Erderwärmung so weiter geht, wie wir das in den letzten 10, 15 Jahren beobachtet haben.“

Sprecher:

Die Autobranche in Deutschland – eine Leitindustrie des Landes – steht vor großen Herausforderungen. Zwar wächst der Automarkt weltweit immer weiter, doch in Europa herrscht Absatzflaute. Teile der Produktion wandern ins Ausland ab, vor allem in die Volksrepublik China. Dazu kommt knallharter Preisdruck, besonders bei Klein- und Mittelklassewagen. Sorge bereitet den Chefetagen auch, dass viele – vor allem jüngere – Menschen kein Auto mehr besitzen wollen. Der eigene PKW als Statussymbol ist Vergangenheit, sagt Professor Ferdinand Dudenhöffer:

OT Professor Ferdinand Dudenhöffer:

„Die Einstellung zu dem Auto hat sich geändert, in der Bevölkerung, insbesondere bei jüngeren Menschen in den Städten. Das hat damit zu tun, dass Jugendliche heute nicht mehr so aufwachsen, dass sie ihre Freunde immer nur physisch besuchen müssen.“

Sprecher:

Mobil sein heißt für junge Stadtbewohner vor allem: Sich im Internet, per Smartphone blitzschnell zu bewegen. Und wenn sie von A nach B wollen, benutzen sie Busse, U- und S-Bahnen, Fernzüge. Zum veränderten Mobilitätsverhalten kommen die immer drängendere Versuche, den globalen Klimawandel zu bremsen. Die Europäische Union, aber auch Länder wie die USA und die Volksrepublik China schreiben Autoherstellern geringeren Spritverbrauch und niedrigeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß vor. US-Präsident Barack Obama setzte durch, dass in den Vereinigten Staaten ab 2025 strenge Verbrauchsobergrenzen gelten. „Peking will weniger und saubere Autos“, meldet die Wochenzeitung DIE ZEIT. Pekings Stadtverwaltung entschied, dass ab 2014 nur noch 150.000 Neuwagen pro Jahr zugelassen werden – 90.000 weniger als bisher.

Daimler und Porsche fertigen inzwischen auch Autos mit alternativen Antrieben. Von Mercedes gibt es etwa die B-Klasse mit Brennstoffzelle, betrieben mit Wasserstoff. Porsche bietet die Modelle Cayenne und Panamera auch als Hybridfahrzeug, also mit einer Kombination aus Elektroantrieb und Verbrennungsmotor. Doch der Verkauf läuft schleppend. Laut dem Kraftfahrt-Bundesamt waren Anfang 2013 bundesweit lediglich 72.000 PKW mit Elektro- oder Hybrid-Antrieb gemeldet, verglichen mit mehr als 43 Millionen benzin- und dieselgetriebenen Fahrzeugen.

ATMO Summen des Elektroautos

Sprecher:

Wir gleiten durch Stuttgart mit Tempo 50, als einziges Elektromobil weit und breit. Es ist Mittagszeit und vergleichsweise wenig Verkehr. Laut dem Koalitionsvertrag von SPD und CDU sollen bis 2020 eine Million Elektro-Autos auf deutschen Straßen fahren. Von diesem Zahlen sei man allerdings weit entfernt, sagt Ferdinand Dudenhöffer. Andere Länder würden Elektromobilität deutlicher unterstützen. Die Niederlande z.B.. BMW präsentierte sein neues Elektroauto, den i3, nicht in München oder Berlin, sondern in Amsterdam.

OT Professor Ferdinand Dudenhöffer:

„Weil Amsterdam und Holland ein Musterland ist für Elektromobilität. Dort hat die Stadt Ladesäulen kostenlos installiert. Dort gibt es elektrischen Strom kostenlos für alle, die Elektroautos fahren. Das Parken ist kostenlos. Und wer mit dem konventionellen Auto nach Amsterdam reinfährt, der bezahlt unendlich hohe Parkgebühren. So schaffen wir den Wechsel.“

Sprecher:

Dudenhöffer fordert vom Staat strengere Umwelt- und Klimavorgaben. Das Sorge dann für Rahmenbedingungen, die Hersteller zwingen, stärker als bisher auf Elektromobilität zu setzen und neue Mobilitätskonzepte zu entwickeln. Wenn dieser staatliche Druck ausbleibe,

meinte der Automobilexperte, verpasse die deutsche Autoindustrie viele Marktchancen, auch im Ausland. Dann machten Unternehmen aus Japan, Südkorea und den USA das Geschäft.

Doch die Branche wird sich – auch aus rein technischen Gründen – radikal wandeln. Der Smart besteht – wie jedes Elektroauto – im Durchschnitt aus rund 200 Einzelteilen. Ein herkömmliches Auto hat dagegen etwa 1.400 Komponenten. Die Zulieferindustrie wird sich anpassen und neue Produkte entwickeln müssen: Weltfirmen aus Baden-Württemberg wie Bosch, Mahle, Eberspächer oder BorgWarner Beru.

#### ATMO Maschinengeräusche bei Mann + Hummel

Sprecher:

Mann und Hummel in Ludwigsburg, wenige Kilometer nördlich von Stuttgart, sind ein Familienunternehmen, mehr als 70 Jahre alt. Weltweit beschäftigen Mann und Hummel fast 15.000 Menschen, die vor allem Luft- und Ölfilter für Verbrennungsmotoren entwickeln und herstellen.

#### ATMO Schweiß- und Maschinengeräusche

Sprecher:

In der Fertigungshalle für Blechfilter legt ein Arbeiter jeweils zwei gebogene Blechteile aneinander – und verschweißt sie zu einer Art Bügel – der Halterung für das Filtergehäuse.

Sprecher:

In der so genannten Zerspanung werden Gehäuse für Kraftstofffilter aus Aluminium-Rohlingen gefräst. Kraftstofffilter sorgen dafür, dass keine Schmutzpartikel in Verbrennungsmotoren eindringen und sie beschädigen. Solche Motoren wird es noch lange geben, meint Manfred Wolf, Geschäftsführer bei Mann und Hummel.

#### OT Manfred Wolf

„Es gibt sehr verschiedene Studien. Aber ich denke, alle stimmen überein, dass der Verbrennungsmotor noch über viele, viele Jahre den dominanten Anteil an Fahrzeugen ausmachen wird.“

Sprecher:

Manfred Wolf erinnert daran, dass Verbrennungsmotoren ja auch in den relativ klimaschonenden Hybrid-Autos stecken. Zudem erwirtschaften Mann und Hummel einen großen Teil ihres Umsatzes im Ersatzteil-Geschäft. Auch wenn der Verkauf von Neuwagen mit Verbrennungsmotor künftig zurückgehen dürfte – als Ersatzteile für Altfahrzeuge dürften Kraftstofffilter noch viele Jahre gefragt bleiben. Doch darauf ruht sich das Traditionsunternehmen nicht aus.

#### ATMO Summen einer Spritzgussmaschine

Sprecher:

Mann und Hummel entwickeln inzwischen auch Produkte für alternative Antriebe – Filter für Fahrzeuge mit Brennstoffzelle z. B. oder Komponenten für die Batterie-Entlüftung, die in Elektroautos wichtig sind.

Sprecher:

Der Filterspezialist setzt auf das, was Wirtschaftsleute Diversifizierung nennen. Mann und Hummel planen, vermehrt an Kunden außerhalb der Autoindustrie zu liefern, sagt Geschäftsführer Manfred Wolf:

#### OT Manfred Wolf

„Das sind dann die Anwendungen zum Beispiel für Baumaschinen, für Landmaschinen, für

die Kompressorenindustrie. Das sind Produkte, die in den traditionellen Mann-und-Hummel-Standorten gefertigt und entwickelt werden und dann in diese Anwendungen gehen. Darüberhinaus sprechen wir aber auch über den Ausbau in ganz neue Geschäftsfelder, mit denen wir bisher nicht in Verbindung gebracht wurden. Ein Stichwort ist die Wasserfiltration, wo wir uns vor drei, vier Jahren erstmals engagiert haben. Und jetzt schrittweise den Ausbau planen.“

#### ATMO Straßenlärm

Sprecher:

Wir biegen mit dem Elektrosmart in die Lautenschlager-Straße ein. Eine Innenstadtstraße, nicht weit vom Stuttgarter Hauptbahnhof, die im weiteren Verlauf erst jüngst zurückgebaut und fußgängerfreundlicher gemacht wurde. Hier stehe eine der Ladesäulen für Elektrofahrzeuge in Stuttgart: ein schlanker, grau-blauer Kasten, etwa ein Meter 50 hoch. In der Werbung von Car2go heißt es: Strom tanken sei in Stuttgart kein Problem. Im Stadtgebiet sind mittlerweile 220 Ladesäulen des Energieversorgers EnBW verteilt, finanziert mit Subventionen vom Bund und der Stadt Stuttgart. Andreas Leo, Pressesprecher von Car2go sagt:

OT Andreas Leo

„Das Ladekabel ist hier im Kofferraum, in einer speziellen Halterung...mehrpoliger Anschluss. Das eine Ende stecke ich jetzt in das Fahrzeug. Praktischer stecke ich es genau da ein, wo bei Benzinfahrzeugen der Tankzufuhrstutzen ist, das heißt, ich muss mich gar nicht groß umgewöhnen.“

Sprecher:

Alle in Deutschland neu zugelassenen Elektro-Smarts würden mit regenerativer Energie versorgt, aus einer von Daimler finanzierten Windkraftanlage. Das verspricht die Daimler AG in ihrem „Nachhaltigkeitsbericht 2012“. Doch dass in Zukunft Dutzende Millionen deutscher PKWs mit Strom aus Wind- und Solarkraft betrieben werden, ist undenkbar. Neue Verkehrskonzepte müssen her. Mit dem Ziel, alte und neue Mobilitätsangebote zu vernetzen. „Elektromobilität im ländlichen Raum“, heißt eine Initiative des Landes Baden-Württemberg, die 20 Projekte finanziell unterstützt. Dazu meldet das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz:

Zitator:

„Die Beispiele reichen von elektrischen Bürgerbussen und Ruftaxis...über touristisch ausgerichtete Carsharing-Projekte bis zu intelligent verknüpften Verkehrskonzepten unter Einsatz von Elektrofahrrädern und Elektroautos.“

Sprecher:

In Stuttgart treibt der grüne Oberbürgermeister Fritz Kuhn einen Aktionsplan voran, mit dem Titel „Nachhaltig mobil in Stuttgart“. Die Stadt will ihr bereits umfangreiches Netz an Bussen und Bahnen noch attraktiver machen und mehr Radwege bauen. Sie unterstützt Carsharing, fördert die Nutzung von Leihfahrrädern und Pedelecs mit Elektroantrieb. Und sie plant, neue Zonen auszuweisen, in denen Parkgebühren für herkömmliche PKW fällig werden. Ziel soll sein, den mit konventionellen Antrieben ausgestatteten Autoverkehr im Stadtkessel um 20 Prozent zu reduzieren. Umweltaktivist Manfred Niess begrüßt den Aktionsplan:

OT Manfred Niess

„Also ein Konzept, das jetzt der neue Oberbürgermeister Kuhn vorgeschlagen hat, ist dass weniger Autos in den Kessel sollen. Das ist richtig. Ja, man muss versuchen, dass zum Beispiel oben in Degerloch oder anderen Punkten, dass die Leute umsteigen. Dort sind sie in sieben Minuten mit der Stadtbahn im Zentrum. Das ist ne sinnvolle Sache. Es müssen nicht alle Autos in das Stadtzentrum.“

Sprecher:

In der Studie „Zukunft der deutschen Automobilindustrie“, veröffentlicht 2010 von der SPD-nahen Friedrich-Ebert-Stiftung, heißt es:

Zitator:

„Diese bedarfsgerechte Mobilität bedeutet tendenziell ...eine Reduzierung der Fahrzeugflotte und damit ein geringeres Absatzpotential für Automobilhersteller und ihre Zulieferer.“

Sprecher:

Automobil-Experte Ferdinand Dudenhöffer widerspricht:

OT Professor Ferdinand Dudenhöffer:

„Durch die Vernetzung gehen keine Arbeitsplätze verloren. Ich denke, durch die Vernetzung werden eher Arbeitsplätze geschaffen. Denn die Technologien für die Vernetzung, die müssen ja erprobt werden. Und die Autobauer haben heute die Chance, in diese Systeme mit reinzugehen.“

Sprecher:

Beispiel Daimler. Der Weltkonzern startete 2012 die Mobilitätsplattform moovel. Damit können Nutzer per Smartphone ermitteln, wie sie am sichersten und günstigsten von A nach B kommen. Auch Car2go wird von Daimler betrieben, gemeinsam mit dem Autoverleiher Europcar. So will der Konzern verloren gegangene Kunden zurückgewinnen, meint Andreas Leo von Car2go:

OT Andreas Leo

„Wir sprechen ja mit Car2go Gruppen, Bevölkerungsgruppen an, die vorher schon gesagt haben, ich verzichte auf den Besitz eines eigenen Autos und die als Käufer, als Kunden unseres klassischen Kerngeschäfts momentan ohnehin nicht in Erscheinung treten.“

Sprecher:

Auch Volkswagen, BMW und Ford bieten Carsharing. Peugeot geht noch einen Schritt weiter. Mu by Peugeot heißt der Mietservice von Peugeot für Fahrzeuge aller Art, vom Fahrrad über den Motorroller bis zum PKW, inklusive Dachbox für den Gepäcktransport. Auch für Zulieferer bringt die Vernetzung von modernen Verkehrsangeboten Marktchancen, meint Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer. Die Zulieferindustrie könnte die erforderlichen neuen Komponenten entwickeln, etwa für das selbstfahrende Carsharing-Auto.

OT Professor Ferdinand Dudenhöffer:

„Jetzt stellen Sie sich vor, Sie sind mitten in Stuttgart. Und Sie brauchen ein Fahrzeug und Sie pfeifen. Und es kommt angefahren und Sie setzen sich rein und Sie fahren los. Das ist alles möglich. Und das sind Aufgaben der Zulieferer. Also das Aufgabenbündel, die Möglichkeiten werden eher größer als kleiner.“

Sprecher:

An der Universität Hamburg erforscht Martina Hessler, Professorin für Wirtschaftsgeschichte, die Frage, wie sich Städte mit großen Automobilfabriken im Lauf der Jahrzehnte entwickeln.

Zitator:

Stuttgart. Wolfsburg. Birmingham. Turin. Detroit. Changchun in der Volksrepublik China. Toyota-Stadt in Japan.

OT Prof. Martina Hessler:

„Also auffällig ist, dass amerikanische Autostädte die massivsten Probleme haben. Hierzu zählt Detroit, was Inbegriff von Niedergang und Verfall, von schrumpfenden Städten ist.“

Sprecher:

Die USA sind nicht Europa. Doch auch deutsche Autostädte haben Probleme. In Bochum z. B., wo General Motors das Opel-Werk schließen wird. Das einst reiche Sindelfingen, Standort des weltweit größten Mercedeswerks, muss sparen, weil die Gewerbesteuer-Einnahmen dramatisch zurückgingen. In den 90er Jahren erlebte auch der Volkswagen-Standort Wolfsburg eine Krise. Die Autokonjunktur war eingebrochen. In Wolfsburg stieg die Arbeitslosigkeit, Gewerbesteuereinnahmen sanken, berichtet Martina Hessler:

OT Prof. Martina Hessler:

„Das Werk und die Stadt haben sich zusammengesetzt und gemeinsam nach Wegen gesucht, um die Stadt wieder aus der Krise zu führen. Und auch um die Abhängigkeit von der Autoindustrie zu mildern. Das heißt, das Werk selbst und die Stadt haben Wirtschafts- und Strukturpolitik betrieben.“

Sprecher:

Die Stadt Wolfsburg und der Volkswagen-Konzern entschieden gemeinsam, die Abhängigkeit von der Autoindustrie zu verringern. Sie bauten Veranstaltungsorte, schufen Events, machten die Stadt so attraktiver. U.a. entstand ein großes Wissenschaftszentrum. Volkswagen baute die Autostadt, einen Themenpark rund ums Automobil, in dem die Kunden auch ihr Fahrzeug abholen können. Das führte in Wolfsburg dazu, dass die Zahl der Jobs im Dienstleistungsbereich seit 2001 um 60 Prozent stieg. Ein Strukturwandel – weg von der reinen Industriestadt. Wirtschaftshistorikerin Martina Hessler beschäftigt sich auch mit dem Standort Stuttgart.

OT Prof. Martina Hessler:

„Interessant ist die jüngst eingefädelt Kooperation von Daimler mit dem chinesischen Automobilhersteller. Was das für die Region Stuttgart bedeutet, muss man beobachten. Es kann einerseits eine Verlagerung von Produktion nach China bedeuten. Es kann aber auch die Position Daimlers stärken und positive Rückwirkungen auf Stuttgart haben. Eventuell könnte mittelfristig auch die Forschung und Entwicklung, die ja für den deutschen Standort der Automobilindustrie von sehr hoher Bedeutung ist, auch in asiatische Regionen verlagert werden.“

Sprecher:

Die Region Stuttgart sei aber längst nicht so abhängig von der Autoindustrie wie etwa Wolfsburg, meint Martina Hessler. Stuttgart habe eine Vielzahl von Branchen: Maschinenbau, Elektroindustrie, Informationstechnik, auch Hochschulen, Universitäten und die Behörden der Landeshauptstadt. Ein Vorteil, den Stuttgart ausbauen sollte.

OT Prof. Martina Hessler:

„Stuttgart sollte, denke ich, weiter seine diversifizierte Wirtschaftsstruktur stärken. Also nicht nur auf die Automobilindustrie setzen. Man nennt das auch Risikostreuung.“

Sprecher:

Allerdings sei damit zu rechnen, dass die in Stuttgart einflussreichen Autohersteller mit dieser Strategie nicht einverstanden sind, meint die Wirtschaftshistorikerin:

OT Prof. Martina Hessler:

„Solange es der Automobilindustrie gut geht, hat sie wenig Interesse daran, dass die Wirtschaftsstruktur weiter diversifiziert wird. Weil es dann eben irgendwann die Konkurrenz um Arbeitskräfte geben könnte.“

Sprecher:

Facharbeiter und Ingenieure werden in wirtschaftlichen Blütezeiten nicht nur von Autoherstellern gesucht. Sondern auch von Maschinenbau- oder Elektronikfirmen z.B..



Das Wirtschaftsministerium Baden-Württembergs versichert derweil, dass man sich schon lange um Diversifizierung kümmere. Rolf Schumacher, Ministerialdirektor im Ministerium für Finanzen und Wirtschaft Baden-Württemberg, erklärt: Das Land fördere vier Wachstumsfelder. Thema Nummer eins sei die Nachhaltige Mobilität.

OT Rolf Schumacher:

„Das zweite Thema ist Umwelttechnologie, erneuerbare Energien und Ressourceneffizienz. Das dritte Thema ist Gesundheit und Pflege. Und das vierte Thema ist Informations- und Kommunikationstechnologien. Damit ist für uns die Strategie für die kommenden Jahren gut eingegrenzt und auch gut gesetzt.“

Sprecher:

Kleine und mittlere Unternehmen, die in diesen Bereichen produzieren, erhalten beispielsweise Forschungsförderung vom Land. Rolf Schumacher wagt eine Prognose, wie die Automobil- und Zulieferindustrie Baden-Württembergs im Jahr 2030 dastehen wird:

OT Rolf Schumacher:

„Die Beschäftigung wird sich meines Erachtens von der reinen Produktion verschieben mehr in den Bereich Dienstleistung. Zu Dienstleistungen zähle ich natürlich auch den Bereich Hochtechnologie, Vernetzung, IT. Und auch da werden die Automobilhersteller in Zukunft wesentlich stärker aktiv werden.“

Sprecher:

Schumacher gibt sich überzeugt, dass der Stellenwert der Autobranche in Baden-Württemberg nicht sinken wird. Er geht davon aus, dass die Zahl der Beschäftigten in den Sektoren Mobilität und Fahrzeugbau auch in 15 Jahren noch vergleichbar hoch sein wird – und dass die Wertschöpfung in Baden-Württemberg auf dem selben hohen Niveau bleibt.

Manfred Niess vom Klima- und Umweltbündnis Stuttgart ist skeptisch ob die Landeshauptstadt – auch unter solchen Vorzeichen – ihren Aktionsplan „Nachhaltig mobil“ umsetzen kann.

OT Manfred Niess

„Fritz Kuhn muss natürlich mit dem Gemeinderat zusammenarbeiten. Im Moment ist es so, dass es eine ganz knappe Mehrheit von SPD, von den Grünen und von SÖS/Linke gibt. Es ist aber nur eine Stimme. Und Kuhn möchte ja Oberbürgermeister aller Parteien, Fraktionen sein, und aller Bürger. Und von daher muss er auch mit dem sogenannten bürgerlichen Lager, CDU, FDP und Freie Wähler, zusammenarbeiten. Und da wird es dann Kompromisse geben.“

Sprecher:

Kompromisse, die auch die Interessen der Automobilhersteller berücksichtigen werden müssen. Die Branche hat in Stuttgart seit jeher auch politisch großen Einfluss, meint Manfred Niess:

OT Manfred Niess

„Auf dem Stuttgarter Hauptbahnhof sieht man das Logo von Daimler-Benz. Das dreht sich Tag und Nacht. Und das zeigt dann schon ziemlich deutlich, wer in der Stadt das Sagen hat. Und das weiß der Gemeinderat. Und das weiß auch der Oberbürgermeister.“

Sprecher:

Das neue Verkehrskonzept werde kommen, versichert hingegen Michael Münter, Leiter des Referats Koordination und Planung von Oberbürgermeister Fritz Kuhn.

OT Michael Münter:

„Natürlich gibt es da Fraktionen, etwa von der CDU oder von den Freien Wählern

beziehungsweise von der FDP, die einzelne Aspekte des Aktionsplanes kritisch sehen. Da gibt es natürlich die Frage, wie viel Autoverkehr lassen wir noch in die Stadt? Ist es nicht eine zu starke Beschränkung des Autoverkehrs insgesamt? Fördern wir nicht andere Verkehrsträger zu stark? Da müssen wir intensiv drum werben. Und ich bin sicher, dass wir am Ende dort zu guten Ergebnissen kommen.“

Sprecher:

Die Verkehrsbetriebe der an Hügeln reichen Stadt Stuttgart setzen auf steileren Linien bereits Hybridbusse ein, die die bergauf verbrauchte Energie beim Bergabfahren wieder zum großen Teil zurückgewinnen. Die Stadtverwaltung will den knappen Parkraum stärker bewirtschaften, das noch spärliche Radwegenetz vergrößern, Carsharing-Angebote ausweiten, mehr in Busse und Bahnen investieren. Bei diesem Aktionsplan werde auch Stuttgarts Automobilbranche mitziehen, versichert Michael Münter.

OT Michael Münter:

„Die Automobilindustrie in Stuttgart begrüßt unseren Aktionsplan. In dem Aktionsplan insgesamt geht es nicht um die Frage, ob man für das Auto ist oder gegen das Auto. Sondern dass man gemeinsam nachhaltige Mobilität in der Zukunft organisiert.“

\*\*\*