



Landesnatura
schutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Herrn Ministerpräsident
Winfried Kretschmann MdL
Staatsministerium
Richard-Wagner-Straße 15
70184 Stuttgart

Stuttgart, den 06.03.2020

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom

Telefon/E-Mail

**Förderung/Beihilfe für zukunftsfähige Arbeitsplätze in der Mobilitätswirtschaft in BW;
Qualifizierungsinitiative für (Ex-)Beschäftigte des Automobilsektors;
Stärkung der Branchen- und Produktvielfalt im Land**

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

auch als Umweltdachverband Landesnatura
schutzverband und als Fahrgastverband Pro Bahn
teilen wir die Sorgen im Land um die Zukunft der Automobilwirtschaft und der dort
Beschäftigten. Wir stehen in einer wohl noch nie dagewesenen Umbruchsituation. Es geht
um die Menschen, um unseren Wohlstand sowie um Stabilität in unserem Land und auch um
unsere Bedeutung in den internationalen Wirtschaftsverflechtungen.

An dieser Bedeutung hat das Auto einen wesentlichen, wenn auch sicher nicht den einzigen
Anteil.

Und man wird in 30 und wahrscheinlich auch noch in 50 Jahren Autos für den
Individualverkehr bauen.

Doch muss die Politik in Bund und Land endlich die wirtschaftlichen Chancen der Fahrzeug-

wirtschaft im Schienenfahrzeugbau (wieder-) entdecken und auch nutzen - für die Märkte im Inland und in Europa, aber auch weltweit einschließlich der Schwellenländer; deren Mobilitätsmuster haben zudem ebenfalls hohe Bedeutung für den Klimaschutz.

Auch an diesem Ziel müssen sich die von der Landesregierung jüngst geforderten Änderungen der Beihilfe- und Förderregelungen ausrichten. Die EU kann und darf da nichts dagegen haben, hat sie sich doch ebenfalls ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt. Diese erfordern zwingend eine massive Stärkung des öffentlichen Verkehrs mit allen arbeitsplatzintensiven Wirtschafts- und Dienstleistungszweigen, die damit verbunden sind.

Die Schiene hat große Zukunft: Heute leben bereits rund 50 % der Weltbevölkerung in Städten und Stadtregionen. Um die Mitte des Jahrhunderts werden es 70 % sein. Kein Mensch glaubt, dass die dadurch entstehenden Verkehrsprobleme und Mobilitätsansprüche verantwortungsvoll und menschen- sowie umweltgerecht ohne leistungsfähige Schienennetze zu erfüllen sind, vor allem im Nah- und Regionalverkehr. Hierfür bahnt sich eine immense Nachfrage an. Denn selbst mit Digitalisierung, autonomem Fahren und - als Beispiel - Ersatz von 6,3 Mio. Pkw in Baden-Württemberg durch Elektro-Pkw oder andere alternative Antriebe werden die Verkehrsprobleme in unseren Städten nicht gelöst.

Baden-Württemberg hatte eine große Tradition im Schienenfahrzeugbau. Betrachten Sie zum Beispiel die Geschichte der renommierten Maschinenfabrik Esslingen (ME). Deren Fahrzeuge hatten weltweit einen großen Ruf, auch wegen ihrer Traktionsfähigkeit in bergigem Gelände. Mehrere tausend Lokomotiven und Triebwagen wurden hier gebaut. Nach Übernahme der Maschinenfabrik Esslingen 1966 durch Daimler-Benz wurde 1968 das letzte Schienenfahrzeug in Esslingen gebaut.

Über die Maschinenfabrik Esslingen gibt es jetzt erneut einen fachkundigen, höchst lesenswerten Bildband. Wir fügen ihn als Geschenk für Sie bei (Anlage). Vielleicht haben Sie ein paar Minuten Zeit hineinzuschauen. Der Band enthält nicht nur technische Details; er gibt auch einen Einblick in unsere Verkehrs- / Wirtschaftsgeschichte und belegt den frühen Weitblick des Königreichs Württemberg sowie selbst kleiner Kommunen im Sektor Verkehrswirtschaft. Zwei weitere Bände widmen sich dem Bau von Lokomotiven und der großen Vielfalt elektrisch (!) betriebener Nutzfahrzeuge der Maschinenfabrik Esslingen.

Worauf wollen wir hinaus:

Es braucht über die bisherigen Schritte hinaus einen Anstoß durch die politische Führung des Landes, eine Weichenstellung, eine Ermutigung für die Wirtschaft, für die Beschäftigten und für junge Menschen bei der Wahl von Ausbildung und Arbeitsplatz: Sorgen Sie dafür, dass Baden-Württemberg wieder ein Zentrum des Schienenfahrzeugbaus und der zugehörigen Industrie und Dienstleistungen wird. Wir haben heute schon Unternehmen, die auf diesem Gebiet erfolgreich tätig werden können und es können mehr werden. Dazu bedarf es weni-

ger Aufwand, Kosten und Dauer für Umschulungen, als wenn man Straßenfahrzeugbauer in völlig andere Branchen drängt.

Wer, wenn nicht Baden-Württemberg als Mutterland des Automobilbaus hat hier eine besondere Verantwortung, den Vorreiter zu machen.

Über die keineswegs ganz erloschenen, sondern ausbaufähigen Aktivitäten der Bahnwirtschaft in Baden-Württemberg informiert Sie die Anlage „Bahnwirtschaft in BW einst und jetzt“.

Baden-württembergische Ingenieur/innen können tolle, auf dem Weltmarkt konkurrenzfähige Autos entwickeln und bauen. Dann können sie das auch mit Schienenfahrzeugen, krisenfest für den Inlandsmarkt, aber auch für den Export. Warum soll der Markt für Bahnen zum Beispiel in Nairobi oder Namibia oder in anderen Ländern an der baden-württembergischen Wirtschaft vorbeigehen?

Je diversifizierter unsere Wirtschaft aufgestellt ist, desto sicherer kommt sie durch Krisen. Branchen- und Produktvielfalt ist Stärke. Da können und müssen wir noch besser werden.

Gerne würden wir in einer kleinen Gesprächsrunde mit Ihnen unsere Überlegungen und strategischen Ansätze kurz erörtern (45 Minuten).

Freundliche Grüße

(gez.) Dr. Gerhard Bronner

(gez.) Christian Petersohn

Kopie an

Frau Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut MdL
Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg

Herrn Winfried Hermann MdL
Minister für Verkehr Baden-Württemberg

Anlage zum Schreiben an Herrn MP: Bahnwirtschaft in Baden-Württemberg einst und jetzt

Es gab in BW nicht nur die Maschinenfabrik Esslingen:
https://de.wikipedia.org/wiki/Maschinenfabrik_Esslingen

sondern auch noch die Badische Waggonfabrik Rastatt:
https://de.wikipedia.org/wiki/BWR_Waggonreparatur
<https://www.bwr.de/geschichte/>
<https://wabw.uni-hohenheim.de/68528>

und die Waggonfabrik Fuchs:
https://de.wikipedia.org/wiki/Waggonfabrik_Fuchs
<https://www.rhein-neckar-industriekultur.de/objekte/ehemalige-waggonfabrik-fuchs>

die Schienenfahrzeuge hergestellt haben.

In den alten Hallen der Waggonfabrik Rastatt ist sogar heute noch die BWR Waggonreparatur tätig:
<https://www.bwr.de/>

Auch in Mosbach werden heute noch in kleinem Umfang bei Gmeinder Schienenfahrzeuge und Getriebe dafür hergestellt:
<https://de.wikipedia.org/wiki/Gmeinder>
<https://www.gmeinder-lokomotiven.de/willkommen/>

Keine ganzen Züge, Triebwagen oder Waggonen, aber wichtige Teile des elektrischen Antriebs werden in BW bei Bombardier in Mannheim (Leistungselektronik, Steuerungen und neuartige Batterieantriebe) hergestellt:

<https://rail.bombardier.com/en/about-us/worldwide-presence/germany/de.html/bombardier/news/2018/bt-20180912-world-premiere--bombardier-transportation-presents-a/de>
<https://youtu.be/M3AYuDFdf88>
https://de.wikipedia.org/wiki/Bombardier-Transportation-Werk_Mannheim
https://www.rnz.de/nachrichten/mannheim_artikel,-bombardier-in-mannheim-wo-das-gehirn-von-modernen-zuegen-programmiert-wird-_arid,381162.html

Bei Rolls-Royce Power-Systems in Friedrichshafen werden noch Dieselmotoren und Hybridantriebe für Bahnanwendungen hergestellt:
<https://www.mtu-solutions.com/eu/de/applications/rail.html>
<https://www.mtu-solutions.com/eu/de/automation-solutions/rail-automation.html>

Bei ZF in Friedrichshafen werden neben Getrieben für Schienenfahrzeuge und Bussen auch autonome Shuttles entwickelt:
<https://www.zf.com/products/de/rail/home/rail.html>
https://vision.zf.com/site/magazine/de/articles_25728.html

Auch Voith in Heidenheim stellt noch viele Teile für Antriebe in Schienenfahrzeugen her:
<http://voith.com/corp-de/branchen/schienenfahrzeuge.html>

Schließlich ist Thales in Ditzingen einer der führenden Hersteller von Eisenbahnsignaltechnik:
<https://www.thalesgroup.com/de/europe/deutschland/transport-safejourney>

Auf all dem könnte man mit einem Strategiedialog „Bahnwirtschaft in Baden-Württemberg“ wirkungsvoll aufbauen, auch unter Einbeziehung der Hochschulen.