

02.04.2019

Antrag

der Fraktion der AfD

NRW muss Automobil- und Industriestandort bleiben – Arbeitsplätze in NRW und bei Ford Köln erhalten

I. Ausgangslage

Wie der Presse zu entnehmen ist, möchte Ford bundesweit über 5000 Mitarbeiter entlassen. Betroffen sind die Standorte Aachen, Saarlouis und Köln. Am größten Standort Köln (mit über 18.000 Arbeitsplätzen) sollen 3800 Stellen gestrichen werden.¹

Seit Oberbürgermeister Konrad Adenauer im Jahre 1929 die Ford Motor Company nach Niehl holte, ist der Autohersteller ein Teil Kölns und Nordrhein-Westfalen einer der führenden Automobilstandorte Deutschlands und Europas.

Generationen von Kölnern sind mit dem Unternehmen eng verbunden, und nach neuesten Zahlen ist Ford der größte privatwirtschaftliche Arbeitgeber Kölns.

Seit 1998 ist Köln der Sitz von Ford of Europe. Außerdem werden am Standort das Kleinwagenmodell Fiesta und die Einliter-EcoBoost-Motoren gebaut.

Die Ursachen für die schwierige Lage bei Ford sind vielschichtig und teilweise auch hausgemacht. Zweifelsohne spielen aber auch die politischen Rahmenbedingungen eine Rolle.

Die automobil- und industrieferndliche Politik, die von CDU, SPD, Grünen und FDP auf allen politischen Entscheidungsebenen forciert oder zumindest mitgetragen wird, macht einer Reihe von Autobauern und Zulieferbetrieben zu schaffen. Volkswagen hat beispielsweise angekündigt, bis 2023 fünf- bis siebentausend Arbeitsplätze abzubauen. Insbesondere in NRW musste der Automobilzulieferer Wielpütz im Dezember 2018 Insolvenz anmelden und der Zulieferer Kostal kündigte im letzten Jahr einen Stellenabbau von 330 Mitarbeitern an, da

¹ <https://www.ksta.de/wirtschaft/koelner-autokonzern-so-geht-es-bei-ford-nach-den-stellenstreichungen-weiter-32286742>, abgerufen am 02.04.2019 um 11:25 Uhr.

Datum des Originals: 02.04.2019/Ausgegeben: 04.04.2019

Deutschland zu teuer sei. Insgesamt sind knapp 2 Millionen Arbeitsplätze deutschlandweit von der Automobilindustrie mittel- und unmittelbar abhängig und durch eine autofeindliche Politik gefährdet.²

Die gerade auf EU-Ebene beschlossene CO₂-Reduzierung bei Neuwagen um 37,5% bis 2030 verschärft die bereits bundesweit schlechten Rahmenbedingungen.³ Die anhaltende Debatte um Dieselmotoren und mögliche Fahrverbote sind hier weitere Beispiele. Auch die einseitige Förderung der Elektromobilität hinterlässt Spuren. Dabei ist mehr als zweifelhaft, ob diese in Deutschland etwa 130 Jahre alte Technologie⁴ überhaupt jemals marktfähig sein wird. Zu viele Fragen sind völlig ungeklärt: Die Leistungsfähigkeit der Akkumulatoren ist aufgrund der technisch bedingten geringeren Energiedichte unzureichend und macht trotz massiver Investitionen in die Forschung kaum Fortschritte. Die für die Batterien notwendigen Rohstoffe werden teilweise unter menschenunwürdigen Bedingungen gewonnen und es ist zweifelhaft, ob sie in der notwendigen Menge überhaupt verfügbar sind. Zudem besitzt das deutsche Stromnetz – insbesondere auf Ortsnetzebene – nicht die notwendigen Kapazitäten, um gleichzeitig eine größere Anzahl von Elektroautos zu „laden“.

Neben den automobilspezifischen Faktoren beeinflusst eine von der technischen Realität abgekoppelten, teils planwirtschaftlich geprägte Politik auch eine Reihe grundsätzlicher Standortfaktoren in Deutschland: So sind beispielsweise die Strompreise im internationalen Vergleich auf Rekordniveau,⁵ während die Versorgungssicherheit immer weiter reduziert wird, wie beispielsweise die Rekordsummen von knapp 1,4 Mrd. Euro für die Sicherung der Übertragungsnetze deutlich macht.⁶

Die Folgen dieser industriefeindlichen und damit auch arbeitsplatzfeindlichen Politik sind unübersehbar: Neue Industrien, die im weltweiten Wettbewerb bestehen müssen, siedeln sich anderswo an. Gleichzeitig sterben klassische Industriezweige in Deutschland mehr und mehr ab. In vielen Bereichen drohen wir international den Anschluss zu verlieren, während staatlicherseits aus ideologischen Gründen einzelne Industrien mit Subventionen künstlich erhalten und gefördert werden, die unter Marktbedingungen chancenlos wären. Unser Wohlstand lässt sich so nicht erhalten.

Letzten Endes spielt auch der bevorstehende Brexit eine wichtige Rolle bei Entscheidungen, die von Ford getroffen werden, denn Großbritannien ist der wichtigste Markt für Ford.⁷ Die „Alles-oder-Nichts-Politik“ der EU gegenüber dem Vereinigten Königreich, von den Parteien CDU, SPD, Grüne und FDP maßgeblich mitgetragen und befeuert, führt nun aber zur Gefahr eines „Hard Brexit“, also eines Austritts ohne Abkommen. Sollten damit zwischen Großbritannien und den Mitgliedern der EU Zölle auf Automobile erhoben werden, wären die Automobilhersteller in Deutschland, allen voran Ford, von einer solchen Entscheidung besonders betroffen.

² <https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/diesel-skandal-und-kartellverdacht-so-abhaengig-ist-deutschland-von-der-autoindustrie/20114646.html>, abgerufen am 02.04.2019 um 11:28 Uhr.

³ <https://www.welt.de/wirtschaft/article190959417/CO2-Ausstoss-fuer-Neuwagen-EU-Parlament-beschliesst-deutliche-Senkung.html>, abgerufen am 02.04.2019 um 11:30 Uhr.

⁴ Das erste Elektro-Auto in Deutschland wurde 1888 von Focken gebaut.
<https://www.infranken.de/regional/coburg/erstes-elektroauto-der-welt-kam-aus-coburg;art214,423047>, abgerufen am 02.04.2019 um 11:55 Uhr.

⁵ <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/mehrkosten-strom-ist-in-deutschland-so-teuer-wie-nie-das-sind-die-gruende/24166166.html>, abgerufen am 02.04.2019 um 11:45 Uhr.

⁶ <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/bundesnetzagentur-kampf-gegen-stromausfaelle-kostete-2017-rund-1-4-milliarden-euro/22703806.html>, abgerufen am 02.04.2019 um 11:50 Uhr.

⁷ https://www.welt.de/newsticker/dpa_nt/infoline_nt/wirtschaft_nt/article190856475/Brexit-bedroht-Gewinne-und-Jobs-der-deutschen-Autobauer.html, abgerufen am 02.04.2019 um 12:35 Uhr.

Die Landesregierung, die ja in anderen Angelegenheiten gerne auch das bundespolitische Rampenlicht sucht, schweigt. Sie scheint nur den Blick für das Thema Kohleausstieg zu haben.

Die Mitarbeiter von Ford brauchen jetzt die politischen Akteure aller Staatsebenen, sie fühlen sich von der Politik im Stich gelassen.⁸ Diese Akteure müssen sich auf allen Ebenen für den Ford-Standort Köln starkmachen und damit die Existenz tausender Bürger unseres Bundeslandes sicherstellen.

II. Der Landtag stellt fest:

1. Die Automobilindustrie gehört zu Nordrhein-Westfalen und darf nicht durch eine autofeindliche Politik vertrieben werden.
2. Die Landesregierung und die Kölner Oberbürgermeisterin sind bisher nicht ausreichend in der Ford-Frage in Erscheinung getreten.
3. Nordrhein-Westfalen muss ein attraktiver Standort nicht nur für die Automobilindustrie, sondern für die Industrie im Allgemeinen bleiben.
4. Die Industrieunternehmen bilden das Rückgrat der deutschen Wirtschaft und tragen mit ihren hart arbeitenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern maßgeblich zum Wohlstand und zur Aufrechterhaltung der Sozialsysteme Deutschlands bei.
5. Die Diskussion um die deutsche Energiepolitik gefährdet das Vertrauen in den Industriestandort Nordrhein-Westfalen.
6. Die Diskussionen um den Diesel schaden dem Automobilstandort Nordrhein-Westfalen.

III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

1. Ein klares Bekenntnis zum Automobil-, Industrie- und Ford-Standort Nordrhein-Westfalen abzugeben.
2. Gemeinsam mit der Unternehmensspitze, mit Arbeitnehmervertretern und Vertretern der Stadt Köln nach Lösungen zu suchen, um einen größeren Stellenabbau bei Ford in Köln zu verhindern.
3. Eine ideologiefreie Wirtschafts-, Wissenschafts-, und Bildungspolitik, z.B. bezogen auf die Antriebsarten von Automobilen, zu verfolgen und sich auf Bundesebene sowie der EU gegenüber gleichermaßen dafür einzusetzen.
4. Eine Energiepolitik auch auf Bundesebene zu betreiben, die den Erhalt der industriellen Substanz in Nordrhein-Westfalen sicherstellt.
5. Sich mit ihrem „Brexit-Beauftragten“ für einen fairen Ausstieg Großbritanniens aus der EU unter Beibehaltung der guten wirtschaftlichen Beziehungen einzusetzen.
6. Sich für realistische technische Vorgaben für Automobile beim Bund und der EU einzusetzen.

Christian Loose
Herbert Strotebeck
Sven W. Trischler
Iris Dworeck-Danielowski
Roger Beckamp
Nic Vogel
Andreas Keith

und Fraktion

⁸ <https://www.ksta.de/wirtschaft/ford-in-koeln-3800-jobs-fallen-weg---kritik-an-ob-reker-32281776>, abgerufen am 02.04.2019 um 12:02 Uhr.