

Perspektiven der Bus-Produktion in Deutschland

Busse als kleiner Baustein der
Mobilitätswende

Mannheim, 19.11.2022
Gemeindesaal Luzenberg
Dr. Antje Blöcker

Der Niedergang der Bus-Produktion in D.:

- . Wo sind sie geblieben?
- . Wer ist noch da?

VW/MAN – Daimler/EvoBus

Warum die Abspaltung/Trennung von großen NFZ vom Kerngeschäft Auto incl. kleiner und mittlerer NFZ (Mini- und Midi-Busse) bei VW und Daimler?

Welche Busse brauchen wir für einen sozialverträglichen Umbau der Mobilitätsindustrien?

- Über Bus-Typen
 - Über Antriebe
- Über Käufer /Betreiber
- Über Diskrepanzen

Der Niedergang der Bus-Produktion in Deutschland: Wo ist sie geblieben?

in D: Autos dominieren und Busse sind out?

z.B. Auwärter, Büssing, Drögmöller, Kässbohrer, Magirus-Deutz, Neoplan, Setra :
Alle aufgekauft!

Irrtum 1: Es gibt nicht weniger, sondern weltweit immer mehr Bus-Produktion

Production Buses 2000	Production Buses 2010	Production Buses 2016	Production Buses 2019	Production Buses 2021
World	188.220	297.443	338.397	199.063
Europa	59.709	58.976	40.090	35.722
EU/old 15	35.376	25.549	5.020	1.222
EU/NM 9/v.a. PL	-	7.407	9.622	10.151
CIS /Russia	13.696	18.641	14.035	13.704
Türkei	4.213	8.555	11.413	7.783
Deutschland	13.518	7.786	2.900	800

Wohin ist die deutsche Produktion?

- a) nach Mittel-Ost-Europa, in die Türkei (v.a. kostengetrieben)
- b) In die globalen Bus-Märkte nach Asien und Südamerika (v.a. marktgetrieben)
- c) Wer sind die Global-Player?

Der Niedergang der Bus-Produktion in Deutschland: Kosten- und marktgetriebene Verlagerung

Wer sind die global Player?

D/Daimler

China/FAV

Schweden und China/ Volvo mit Geely

China/Donfeng

Indien/Tata

China/China National

D/Traton

China/ Shaanxi (in EU als Eurostar-Busse)

USA/Paccar (in EU als DAF)

Indien/Askok Leyland

**Neue Player v.a. aus China (Yutong, BYD) und MOE mit E-Bus-Produktion in der
EU**

z.B. BYD in Ungarn unter dem Prinzip „Made in Europe for Europe“

z.B. Atlas/Litauen (E-Kleinbusse)

Wer ist noch da?

VW/MAN und Daimler/EvoBus immer noch starke Global Player

Irrtum 2: Deutsche Konzerne sichern mit Export-Produktion die „relativ“ gute Arbeit als Beschäftigungssicherung in Deutschland! Stichwort Mischkalkulation

Denn das galt nie für Busse: Sie sind schon lange weg, drohten immer mit Verlagerung und taten es dann auch! (sehr ähnlich bei Schiene)

Gemeinsames Merkmal:

Abspaltung der schweren NFZ vom Auto-Geschäft, Börsengang, Konzentration auf Busse über 8 Tonnen.

Leichte NFZ v.a. Kleinbusse bleiben bei Auto

Beschäftigungsabbau bei Bussen!

A. MAN-Busse (seit 2012 bei VW) : gehören wie Scania etc. zur TRATON AG (München) seit 2018 im VW-Konzern eigenständig

Marken: ehemals Auwärter, dann Neoplan und MAN-Busse

Komplett-Bus-Produktion in D: 0

**Komplettbusse ausschließl. in Polen und in der Türkei
(historischer Bezug Solaris/Lizenzproduktion Neoplan ab 1996-1999)**

Sehr kleine Restbestände der Sonderbusse /in Insolvenz 2010

Rest-Komponenten in D: Salzgitter und Nürnberg

Zentral-Aggregate: Motoren in D.

Beschäftigung Busse in D.: reduziert auf 1.700 Menschen (-4.000 in zwei Dekaden)

Beschäftigungsabbau in der Zentrale München, in Nürnberg, Salzgitter und Plauen (in Insolvenz)

B. Daimler-Busse/EvoBus GmbH (seit 1995) in der Daimler Truck AG:

Marken: Setra, MB, Omniplus, Bus-Store, Bharrat (Indien)

Komplett-Busproduktion in D: Mannheim, Neu-Ulm (ehemals Dortmund)

**EU-Produktionsnetzwerk Ligny-en-Barrois/F; Samono/E und Hysov/CZ
Plus großes Werk in Hosdere/Türkei**

Beschäftigte in D.: ca. 8.300

Vorübergehender Produktionsstopp Setra-Reisebusse (2020/2021)

Bereits reduziert um – 800 Mitarbeiterinnen

EvoBus in der Daimler Truck AG (ein Streichprogramm)

- 1. Mit der Kapitalisierung der Truck AG war schon Mitte 2020 klar:
Konzentration auf Busses über 8 Tonnen**
 - 2. Offizielle Abspaltung im Dezember 2021/Börsengang 10.12.2021**
 - 3. Verkauf der Minibus-GmbH in Dortmund an AEQUITA zum 01.01.2022**
 - 4. Der Kahlschlag „roBost“ (Juni 2022)
100 Mio. EUR- p.a. 2023-2030, davon
Aufgabe des Stadtbus-Rohbaus in Mannheim
Reduzierung des Produktionsvolumens auf 1.400 Stadtbusse in Mannheim
Reduzierung Überland- und Reisebusse in Neu-Ulm auf 1.200 Einheiten
Reduzierung der Fixkosten**
- 1.600 Arbeitsplätze direkt gefährdet, weitere bei Zulieferern**

EvoBus

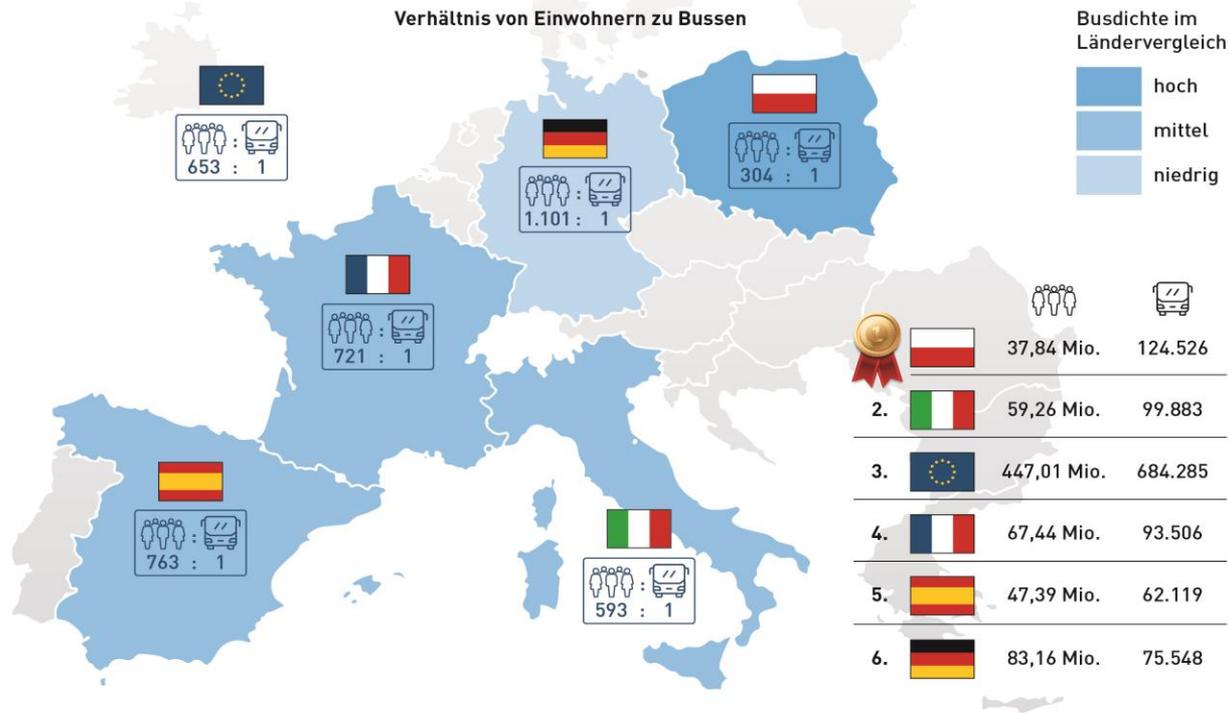
Der Kampf um Arbeit hält an (Fast) alle Fragen der BR/IGM bleiben unbeantwortet:

Auswahl:

- Man habe zwar Verständnis für die angespannte wirtschaftliche Wwo genau liegt das Kostenproblem mit Blick auf einzelne Kostenstellen? Welche Rolle spielen diesbezüglich die Energiekosten an den Standorten?
- Welche Parameter werden zur Bewertung der Wettbewerbsfähigkeit genau geprüft? Welche Kostenersparnisse liegen dem Verlagerungsplan für den Stadtbus-Rohbau zugrunde? (siehe dazu die Fragen oben)
- Welche Daten zur Markteinschätzung der Busabsätze werden für welche Teilmärkte herangezogen.
- Woher bezieht das Unternehmen die globalen Marktprognosen? Welche Szenarien werden herangezogen?
- Gibt es konkrete Analysen v.a. für die Zukunft der E-Antriebe und über die Rolle von Wasserstoff bei Bussen der Zukunft?
- Wird in Mannheim und in Neu-Ulm in Zukunft an Bussen mit E-Motor oder Wasserstoff-Brennstoffzelle gearbeitet?
- Auf welche Fertigungstechnologie wird in Zukunft an den Standorten gesetzt?
- Welches Werk soll welche Aufgaben konkret übernehmen?
- Was soll konkret auf dem Werksgelände B10 (Neu-Ulm) montiert werden? Wo auf dem Gelände werden in Zukunft die Fahrzeuge lackiert? Welche Investitionen sind dafür vorgesehen?
- Die Bereitschaft der AN, sich an einer Reduzierung der Fixkosten mit Verbesserungsvorschlägen aktiv zu beteiligen, ist grundsätzlich gegeben. Um welche Fixkosten (Energie- und Materialkosten?) geht es genau?
- Wie sehen die Lieferketten konkret aus und wo gibt es Engpässen?
- Was hat das Management unternommen, um die Widerstandsfähigkeit entlang der Wertschöpfungskette zu verbessern?
- Welche Auswirkungen hat das Sparprogramm auf die regionalen/nationalen Zulieferer?
- Inwieweit werden arbeitspolitische Mindeststandards und Tariftreue bei der Annahmen von Auftragsangeboten (In- und Ausland) berücksichtigt?
- Wie genau sehen die angekündigten sozialverträglichen Lösungen aus?
- Wenn es zu Personalabbau kommen sollte, wie können die Qualifikationen z.B. bei Annahme der Abfindungsangebote im hochqualifizierten Bereich, im Unternehmen und auch in der Region gehalten werden?

Deutschland weit abgeschlagen bei Bussen.

Nur in einem einzigen EU-Mitgliedstaat ist das Verhältnis von Einwohnern zu Bussen schlechter als in Deutschland – den Niederlanden. Hierzulande müssen sich über 1.100 Menschen einen Bus „teilen“. Im EU-Schnitt sind es knapp 650. Und in Polen kommen etwa 300 Einwohner:innen auf einen Bus – 72 Prozent weniger als in Deutschland. Wenn die Verkehrswende bei uns gelingen soll, muss die Zahl der Busse auf unseren Straßen deutlich steigen.



Quelle: Statista, ACEA „Vehicles in use Europe 2022“

bob Stand 04/2022

Zur Diskussion:

**Welche Busse brauchen wir für einen sozialverträglichen Umbau der
Mobilitätsindustrien?**

- **Über Bustypen/-größen und Ausstattungen, Robshuttle etc.**

- **Über Antriebe (Euro VI; BEV-, O-BusWasserstoff/BZ)**

- **Über Käufer /Betreiber**

**CVD Clean Vehicle Directive: ab 2021 mind. 45 %, ab 2025 mind. 65 % der
Neubeschaffungen ÖPNV sauber**

- **Über Diskrepanzen: Angebote, Nachfrage, soziale Schieflagen**

Danke sehr für Eure Aufmerksamkeit!

Kontakt:

**Dr. Antje Blöcker
Hexenberg 6
31246 Ilsede-Münstedt
Tel.: 05172-4410
Mobil: 0170-7365778**