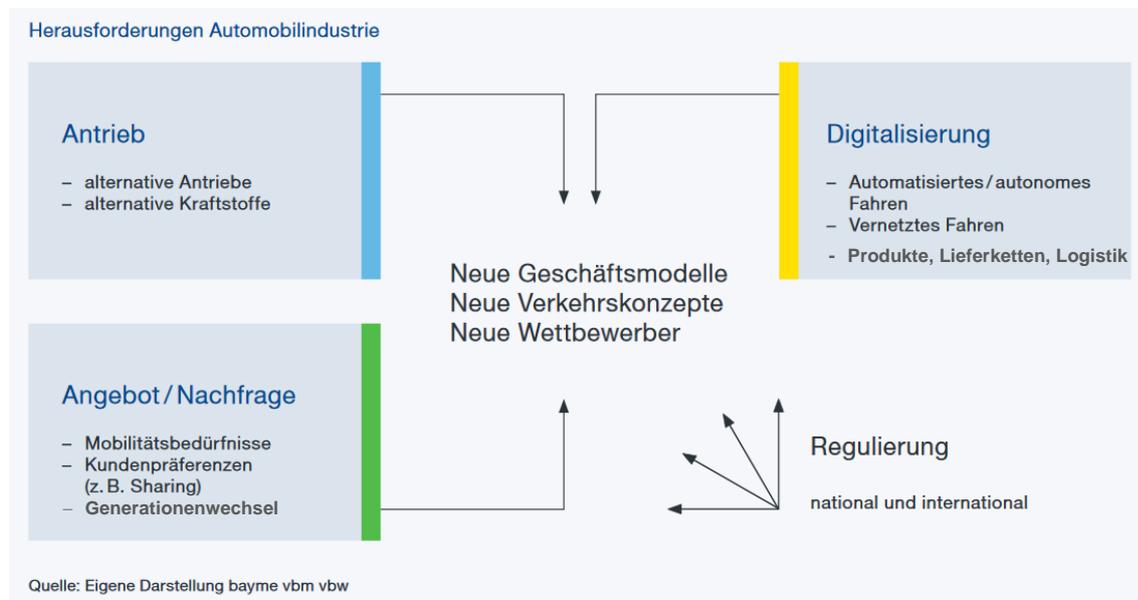


Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

Automobilwirtschaft im Transformationsprozess unterstützen und globale Leitregion bleiben.

Aktuell und in den nächsten Jahren steht die Automobilindustrie vor mehreren großen Herausforderungen gleichzeitig, von denen jede einzelne die bestehenden Wertschöpfungsstrukturen grundlegend verändern kann. Nationale und europäische Regulierung wirkt als starker Treiber für diese Entwicklungen, zuletzt besonders massiv mit den Festlegungen zu den Reduktionszielen 2030 für CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich.



Der Kraftwagenbau ist mit 400 Mrd. Euro Umsatz die wichtigste industrielle Einzelbranche. Deutschlandweit hängen mehr als 850.000 Arbeitsplätze direkt an der Automobilindustrie; unter Berücksichtigung der Vorleistungen aus anderen Branchen, angrenzenden Bereichen wie Werkstätten sowie der indirekten Effekte dürften es in etwa doppelt so

viele sein. Die Branche steht für gut fünf Prozent der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung und 17,5 Prozent der deutschen Warenexporte (Zahlen Stand 2018).

Um diese starke Stellung und damit Wohlstand und Arbeitsplätze auf höchstem Niveau auch für die kommenden Jahrzehnte zu erhalten, müssen Politik und Staat jetzt entschlossen handeln. Die im Folgenden skizzierten Maßnahmen erfordern auch einen höheren Einsatz staatlicher Mittel.

1. Bekenntnis zur Automobilindustrie

Die politischen Diskussionen rund um das Auto, insbesondere zum Thema Antrieb, aber auch zur Entwicklung der Mobilität insgesamt, haben in Automobilindustrie und Gesellschaft eine tiefe Verunsicherung hinterlassen, die aus der Welt geschafft werden muss. Übergeordnetes Ziel der Politik muss es aus Sicht der Zulieferer sein, die Hersteller und weitere Ankerunternehmen als Basis der Wertschöpfung am Standort zu stärken und zu halten. Sie muss sich dazu auch künftig klar zur Automobilwirtschaft bekennen.

2. Rahmenbedingungen für erfolgreiches Wirtschaften

Damit die deutschen Unternehmen den Transformationsprozess erfolgreich bewältigen können, müssen die richtigen Rahmenbedingungen am Standort geschaffen werden.

Zentrale Anforderungen sind

- wettbewerbsfähige Arbeitskosten und ein modernes Arbeitsrecht,
- Fachkräfteverfügbarkeit,
- Stabilisierung und perspektivisch Senkung der Stromkosten insbesondere für industrielle Verbraucher,
- eine flächendeckende höchstleistungsfähige Kommunikationsinfrastruktur (Glasfaser und Mobilfunk 5G),
- eine Reform der Unternehmensbesteuerung (Absenkung der Belastung auf ein konkurrenzfähiges Niveau von ca. 25 Prozent) und die zügige Einführung der steuerlichen Forschungsförderung,
- gute Investitionsbedingungen (Erweiterung, Erhaltung, Gestaltung des Strukturwandels, Krisenbewältigung), unabhängig davon, um welche Antriebstechnologie oder welchen Grad von Automatisierung und Vernetzung es geht.

3. Technologieoffenheit

Technologieoffenheit muss Richtschnur für alle politischen Entscheidungen und jedes staatliche Handeln bleiben. Die deutsche Automobilindustrie entwickelt und produziert für weltweit höchst unterschiedliche Märkte, Bedarfe und Rahmenbedingungen und muss Produkte anbieten, die global wettbewerbsfähig sind, das sichert auch Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland. Technologische Neuerungen und weitere Verbesserungen finden bei allen Antriebssystemen statt. Sowohl die Regulierung als auch der Zuschnitt von Förderprogrammen und weiteren Maßnahmen, die der Automobilindustrie

zugutekommen sollen, müssen das berücksichtigen. Anreize für neue Technologien müssen gesetzt werden, ohne bestehende einseitig zu belasten und immer so, dass auch alternative Lösungsansätze möglich bleiben. Quoten und Verbote für einzelne Antriebstechnologien sind der falsche Weg. Wenn es um die Festlegung von Grenzwerten oder Zielvorgaben geht, dann zählt zu einem technologieoffenen Ansatz der faire Vergleichsmaßstab, also ein fundiertes Bewertungsverfahren, das umfassend Vor- und Nachteile verschiedener Ansätze berücksichtigt (z. B. Lebenszyklusanalyse).

4. Infrastruktur aus- und aufbauen

Deutschland muss generell flächendeckend Verkehrswege vorhalten, die – beispielsweise im Hinblick auf die Ausstattung mit Kommunikationstechnologie für die notwendige Vernetzung – modernsten Ansprüchen genügen. Für neue Antriebstechnologien muss die notwendige Ladeinfrastruktur und Tankinfrastruktur zügig auf- und ausgebaut werden. Im Bereich der batterieelektrischen Pkw ist vor allem auch eine gezielte Förderung des Ausbaus privater Ladepunkte (am Wohnort und beim Arbeitgeber) notwendig. Für Nutzfahrzeuge fehlt eine adäquate Ladeinfrastruktur für alternative Antriebstechnologien vollständig. Angesichts der Vorgaben für die CO₂-Reduzierung muss sie umgehend europaweit geschaffen werden.

5. Leitprojekte

Leitprojekte mit Signalwirkung unterstützen die Industrie, geben aber auch der Gesellschaft Orientierung. Die Aktivitäten rund um das autonome und vernetzte Fahren müssen deshalb intensiviert und – etwa im Rahmen umfassender urbaner Testfelder – noch besser sichtbar gemacht werden. Um die politisch gesetzten Klimaschutzziele wirtschafts- und sozialverträglich erreichen zu können, ist ein stärkerer Einsatz von regenerativen Kraftstoffen (E-Fuels) ein wichtiger Baustein, zumal sie auch im Fahrzeugbestand wirken. Anlagen im großindustriellen Maßstab wären auch ein sinnvolles Projekt im Rahmen des Maßnahmenpakets zur Abfederung der Effekte des geplanten Ausstiegs aus der Kohleverstromung.

6. Unterstützung v.a. der Zulieferer im Transformationsprozess

Der Wandel bei den Antriebstechnologien stellt insbesondere für die vielen auf den konventionellen Antriebsstrang spezialisierten kleineren und mittleren Zuliefererbetriebe eine große Herausforderung dar. Sie müssen in diesem Transformationsprozess gezielt unterstützt werden, unter anderem beim Aufbau neuer Kompetenzen (Beispiel: Weiterbildung und Umqualifizierung der Mitarbeiter) und der Erarbeitung neuer Geschäftsmodelle. Der Wissens- und Technologietransfer muss optimiert werden, neue Kooperationen zwischen Unternehmen einerseits und dem Mittelstand mit der Wissenschaft andererseits müssen gefördert werden.

7. Qualifizierung

Vorhandene und künftig (verstärkt) benötigte Kompetenzen müssen systematisch erhoben werden, um passgenaue Qualifizierungsangebote auszuwählen bzw. zu erarbeiten. Die Entscheidung darüber muss beim Unternehmen verbleiben. Vorhandene Unterstützungsmöglichkeiten (Beispiel Qualifizierungschancengesetz) müssen transparent kommuniziert und gerade für kleine Unternehmen flächendeckend nutzbar gemacht werden.

Die Hochschulen müssen darin befähigt und gestärkt werden, ihr Know-how noch mehr in die Weiterbildung und in den Wissenstransfer für Unternehmen einzubringen, orientiert am Bedarf der Automobil- und Automobilzuliefererindustrie, berufsbegleitend und unter systematischer Nutzung der Möglichkeiten des digitalen Lehrens und Lernens. Erforderlich sind auch Angebote für nicht-akademische Zielgruppen. Investitionen in betriebliche Ausbildungsstätten müssen steuerlich gefördert werden. Anreize für Fort- und Weiterbildung müssen gezielt weiterentwickelt werden, dabei aber immer eine faire Lastenteilung berücksichtigen.

8. Forschung

In der Forschungs- und Innovationspolitik muss der Bund einen klaren Schwerpunkt bei der Mobilität setzen, um insbesondere die Führungsrolle im Bereich automatisiertes (und künftig autonomes) Fahren zu halten und auszubauen, und bei alternativen Antrieben entscheidende Kompetenzen aus- und aufzubauen. Wichtige Einzelaspekte sind Künstliche Intelligenz, IT-Sicherheit, Mensch-Maschine-Interaktion, Batterien vor allem der nächsten Generation und weitere technologische Verbesserungen bei allen Antriebssystemen.

9. Innovationsfreundliches Recht

Der Rechtsrahmen muss Innovationen fördern. Dazu muss er *erstens* fortlaufend auf Innovationshemmnisse überprüft werden, und diese umgehend beseitigt werden (Beispiel: Laden von Elektrofahrzeugen). Es muss *zweitens* frühzeitig Klarheit und Rechtssicherheit geschaffen werden (Beispiel: Definition von Zulassungsvoraussetzungen und Prüfverfahren für autonomes Fahren). Bei technischen Vorgaben ist besonders auf eine differenzierte Herangehensweise und die enge Einbindung der Industrie zu achten. Gesetzgeberischer Aktionismus muss *drittens* vermieden und vertraglichen Lösungen Vorrang eingeräumt werden (Beispiel: Umgang mit den im Fahrzeug entstehenden Daten).

10. Neue Mobilitätslösungen, Chancenorientierung

Um den Auto-Verkehr vor allem in den Städten umwelt- und gesundheitsverträglicher sowie flüssiger und damit attraktiver auszugestalten, muss er auf Lösungen setzen, die *allen* nutzen. Von zentraler Bedeutung sind dabei intelligente Parkraummanagement- und Verkehrsleitsysteme sowie Plattformen zur durchgängigen verkehrsträgerübergreifenden Vernetzung. Der Staat muss ferner eine Vorbildfunktion ausüben, wenn es um den Einsatz von Innovationen im eigenen Verantwortungsbereich geht (Beispiel: Beschaffung eigener Flotten). Generell muss auf Anreize, Best Practice und Überzeugung durch die Vermittlung von Chancen neuer Technologien gesetzt werden, statt auf Vorgaben und Verbote.

11. Wertschöpfungskette

Wichtig ist auch, dass die Wertschöpfungskette von der Stahl- und Blechproduktion sowie Guss- und Schmiedteilen über die chemische Industrie mit ihren vielen Kunststoffen an der Karosserie und im Innenraum, weiter über die Textilindustrie und letztlich bis zur IT-Vernetzung nicht beschädigt wird. Auch der Maschinen- und Anlagenbau mit seinen komplexen und hoch modernen Fertigungstechnologien und -Einrichtungen ist weltweit nur so lange erfolgreich, wie wir durch die eigene Fertigung eine ausgeprägte Expertise

auf diesem Gebiet haben. Diese Wertschöpfungskette in Deutschland zeichnet sich durch einen höchst innovativen und qualitativ erstklassigen Standard aus. Bricht man einzelne dieser Elemente heraus, wird die Qualität der gesamten Kette und des Produkts leiden.