

Zukunft des Automobilstandorts Bayern

Konsenspapier

Wir wollen die führende Position des Freistaats Bayern als Premiumstandort, Technologie- und Innovationsführer im Fahrzeugbau erhalten und damit sowohl Wertschöpfung als auch zukunfts feste Arbeitsplätze in der gesamten automobilen Wertschöpfungskette langfristig sichern.

Die Automobilindustrie steht vor mehreren großen Herausforderungen gleichzeitig, von denen jede einzelne die bestehenden Wertschöpfungsstrukturen grundlegend verändern kann. Dies betrifft die Weiterentwicklung der Antriebstechnologien, die Digitalisierung, also das automatisierte, autonome und vernetzte Fahren sowie Veränderungen von Angebot und Nachfrage (z. B. Sharing Modelle).

Wir wollen die Zukunft des Automobilstandorts Bayern mit folgenden Punkten sichern:

- Regulierung mit Augenmaß für gelingende Transformation: Nationale und europäische Regulierung wirkt als starker Treiber für diese Entwicklungen, zuletzt besonders mit den Festlegungen der EU zu den Reduktionszielen 2030 für CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich. Der Staat muss es den Unternehmen nun auch mit den richtigen Rahmenbedingungen ermöglichen, den Transformationsprozess erfolgreich zu bewältigen. Wichtige Grundlagen sind wettbewerbsfähige Arbeits- und Energiekosten, ein modernes Arbeitsrecht und ein innovationsfreundlicher Rechtsrahmen. Gezielte Unterstützungsmaßnahmen für die Unternehmen im Wandel müssen hinzukommen.
- Technologieoffenheit: Quoten und Verbote für einzelne Antriebstechnologien sind der falsche Weg. Technologische Neuerungen und weitere Verbesserungen finden bei allen Antriebssystemen statt. Sowohl die Regulierung als auch der Zuschnitt von Förderprogrammen und weiteren Maßnahmen, die der Automobil-industrie zugutekommen sollen, müssen das berücksichtigen. 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). Generell muss auf Anreize, Leuchtturmprojekte, Best Practice und Überzeugung durch die Vermittlung von Chancen neuer Technologien gesetzt werden, statt auf Vorgaben und Verbote.

- Weiterbildung und neue Geschäftsmodelle: 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.
- Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität: Für die E-Mobilität muss die notwendige Ladeinfrastruktur zügig auf- und ausgebaut werden. Das gilt sowohl für Pkw wie für Lkw, für das Laden zu Hause oder beim Arbeitgeber wie in der Öffentlichkeit. Hier sehen wir insbesondere auch den Bund und die EU in der Pflicht, ihre Anstrengungen zu intensivieren. Zusätzlich müssen wir im Sinne der technologischen Souveränität über die gesamte Wertschöpfungskette auch die Batteriezellfertigung in Deutschland und Europa vorantreiben und insbesondere mit Hochdruck die Batterien der nächsten Generation entwickeln.
- Verstärkte Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen und Brennstoffzellen: Alle Antriebstechnologien behalten ihre Berechtigung, insbesondere die hochentwickelten und umweltfreundlichen Verbrennungsantriebe. Um die Klimaschutzziele wirtschafts- und sozialverträglich erreichen zu können, ist ein stärkerer Einsatz von regenerativen Kraftstoffen (E-Fuels) ein wichtiger Baustein, der auch im Fahrzeugbestand zur Emissionsminderung beiträgt. Auch im Flugverkehr wollen wir den Einsatz von synthetischem Kerosin voranbringen. Brennstoffzellen sind eine weitere wichtige Option, der jedenfalls langfristig ebenfalls große Chancen eingeräumt werden.
- Schwerpunkt auf Innovation: In der Forschungs- und Innovationspolitik muss ein klarer Schwerpunkt auf der Mobilität liegen. Wichtige Einzelaspekte sind Künstliche Intelligenz, IT-Sicherheit, Mensch-Maschine-Interaktion, Batterien vor allem der nächsten Generation und weitere technologische Verbesserungen bei allen Antriebssystemen. Die Aktivitäten rund um das autonome und vernetzte Fahren werden weiter intensiviert. Sie sind – etwa im Rahmen umfassender urbaner Testfelder – noch besser sichtbar zu machen. Wir sind uns darin einig, dass die Verkehrswege insbesondere im Hinblick auf die flächendeckende Ausstattung mit Kommunikationstechnologie den Ansprüchen der erforderlichen Vernetzung gerecht werden müssen.

- Verlässlicher Rechtsrahmen im Digitalen: Auch der Rechtsrahmen muss Innovationen fördern. Für die autonome und vernetzte Mobilität ist ein intelligenter Umgang mit den entstehenden Daten entscheidend; zudem werden neue Geschäftsmodelle möglich. Wir brauchen daher einen neuen digitalen Ordnungsrahmen, der ein hohes Schutzniveau der persönlichen Daten sicherstellt und gleichzeitig offen ist für digitale Innovationen. Insbesondere muss ein solcher Ordnungsrahmen Raum lassen für eigene vertragliche Lösungen innerhalb der Wirtschaft. Die Automobilindustrie hat hier zum Beispiel bereits ein Modell für den Zugang zu diesen Daten erarbeitet, das Datenschutz und Datensicherheit beachtet. So kann ein innovativer Ordnungsrahmen auch zu einem wichtigen Wettbewerbsvorteil für die deutsche und bayerische Automobilindustrie werden. Eine übermäßige gesetzgeberische Tätigkeit, zum Beispiel mit Blick auf die Regulierung von Algorithmen, sollte dabei vermieden werden.
- Attraktive Mobilitätskonzepte für die Städte: Um den Autoverkehr vor allem in den Städten umwelt- und gesundheitsverträglicher sowie flüssiger und damit attraktiver auszugestalten, setzen wir uns für Lösungen ein, die allen nutzen. Von zentraler Bedeutung sind dabei intelligente Parkraummanagement- und Verkehrsleitsysteme sowie Plattformen zur durchgängigen verkehrsträgerübergreifenden Vernetzung. Es geht nicht um ÖPNV statt Auto: Ziel ist eine bedarfsgerechte, umwelt-freundliche Mobilität für Jedermann. Fahrverbote in Bayern lehnen wir heute und in Zukunft ab.