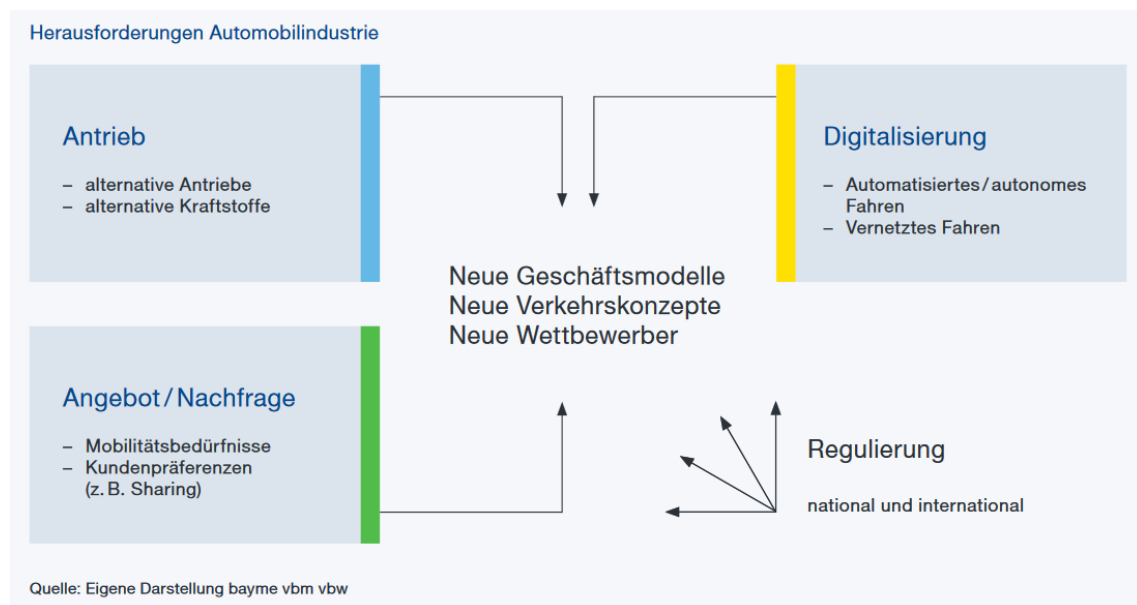


Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

Automobilwirtschaft im Transformationsprozess unterstützen und globale Leitregion bleiben.

Die Automobilindustrie steht 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 mit der Absenkung der CO₂-Flottengrenzwerte auf null bis zum Jahr 2035.



Der Kraftwagenbau ist die wichtigste industrielle Einzelbranche. Deutschlandweit hängen knapp 800.000 Arbeitsplätze direkt an der Automobilindustrie; unter Berücksichtigung der Vorleistungen aus anderen Branchen, angrenzenden Bereichen wie Werkstätten sowie der indirekten Effekte sind es etwa doppelt so viele. Die Branche steht für gut fünf Prozent der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung und 17,1 Prozent der deutschen Warenexporte (Zahlen Stand 2022/2023).

In den vergangenen Jahren wurden Pkw-Absatz und -Produktion durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie und des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine beeinträchtigt. Auch zuletzt haben die geopolitischen Konflikte weltweit zugenommen und es drohen weiterhin Lieferengpässe bei Rohstoffen und Vorprodukten.

Damit die deutsche Automobilwirtschaft in dieser Situation ihre Position in der globalen Spitzengruppe behaupten kann und damit Wohlstand und Arbeitsplätze auf höchstem

Niveau auch für die kommenden Jahrzehnte erhalten bleiben, ist eine zielgerichtete Unterstützung der Industrie im Transformationsprozess unerlässlich. In den vergangenen Jahren wurden richtige erste Schritte eingeleitet; weitere Maßnahmen sind geboten.

1 Bekenntnis zur Automobilindustrie

Die Politik hat sich in den letzten Jahren zu Recht sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene klar zum Automobilstandort bekannt. Es muss übergeordnetes Ziel bleiben, die Hersteller und weitere Ankerunternehmen als Basis der Wertschöpfung am Standort zu stärken und zu halten. Gleichzeitig gilt es, neue Unternehmen aufzubauen und anzusiedeln, um auch weiterhin die gesamte Wertschöpfungskette abzudecken. Die Politik 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,
- kurzfristige Senkung und perspektivisch Stabilisierung der Stromkosten für Unternehmen auf international wettbewerbsfähigem Niveau und zügige Vollendung der Energiewende,
- eine flächendeckende höchstleistungsfähige Kommunikationsinfrastruktur (Glasfaser und Mobilfunk),
- eine Reform der Unternehmensbesteuerung (Absenkung der Belastung auf ein konkurrenzfähiges Niveau von ca. 25 Prozent) und der weitere Ausbau der steuerlichen Forschungsförderung,
- Unterstützung bei der Rohstoffsicherung insbesondere auf der internationalen Ebene,
- 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 sein. 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. Für alternative Kraftstoffe muss umgehend eine faire Regulierung auf der EU-Ebene geschaffen werden.

Quoten und Verbote für einzelne Antriebstechnologien sind der falsche Weg. Massive Strafzahlung bei Zielverfehlung sind kein geeignetes Mittel zur Förderung der Transformation, wenn sich verschiedene Erfolgsfaktoren außerhalb des Einflussbereichs der OEM befinden. Bei den EU-Flottengrenzwerten ist daher eine Evaluierung zwingend geboten, die unter anderem den Fortschritt bei der Ladeinfrastruktur berücksichtigt. Auf Basis der Ergebnisse kann dann über das weitere Vorgehen entschieden werden.

4 Infrastruktur aus- und aufbauen

Deutschland muss 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 zügig auf- und ausgebaut werden. Im Bereich der batterieelektrischen Pkw muss die gezielte Förderung des Ausbaus privater Ladepunkte (am Wohnort und beim Arbeitgeber) wieder aufgenommen werden. Wichtig ist dabei auch das Ausrollen des sogenannten bidirektionalen Ladens. Im entsprechenden KfW-Programm war das vorgesehen, aber die Umsetzung des Förderprogramms wird infolge der Haushaltskrise nicht fortgesetzt. Hier darf nicht am falschen Ende gespart werden. Für Nutzfahrzeuge fehlt eine adäquate Ladeinfrastruktur für alternative Antriebstechnologien vollständig. Angesichts der Vorgaben für die CO₂-Reduzierung muss sie umgehend europaweit aufgebaut 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 ein wichtiger Baustein, zumal sie auch im Fahrzeugbestand wirken. Erzeugungsanlagen im großindustriellen Maßstab sollten als Pilotvorhaben und in enger Verzahnung mit der Wasserstoff- und CO₂-Strategie umgesetzt werden.

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. Die Transformationsnetzwerke für die Automobilindustrie und weitere vom Bund im Rahmen des „Zukunftsfonds Automobilindustrie“ geförderte Vorhaben sind ein wichtiger Einstieg. Sie dürfen nicht bereits 2025 auslaufen, wo die Transformation vielfach gerade erst Fahrt aufnimmt, sondern müssen ausreichend dotiert bedarfsgerecht fortgesetzt 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 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, insbesondere beim autonomen Fahren, der vernetzten Mobilität und den alternativen Antrieben. Aktuelle Patentdaten zeigen, dass Deutschland zwar nach wie vor ein sehr starker Forschungsstandort ist – Platz drei gemessen an den Weltklassepatenten in Automobiltechnologien und die unangefochtene Nummer eins in Europa – aber viel zu wenig Dynamik entfaltet, auch im Vergleich zu anderen EU-Ländern. Wir sind dabei, einen Strukturvorteil zu verspielen und müssen umgehend gegensteuern. Von großer Bedeutung ist dabei, die digital geprägten Felder stärker zu besetzen, also etwa die Schnittmengen mit Technologien aus Bereichen wie Künstliche Intelligenz, IT-Sicherheit oder Mensch-Maschine-Interaktion, aber auch weitere Innovationen im Bereich der automatisierten Produktion zu fördern.

9 Innovationsfreundliches Recht

Der Rechtsrahmen muss Innovationen fördern. Dazu muss er fortlaufend auf Innovationshemmnisse überprüft werden, und diese umgehend beseitigt werden. Mittlerweile sind insbesondere auf der EU-Ebene viele Weichenstellungen getroffen worden (z. B. Data Act, AI Act), die teilweise mehr Fragen aufwerfen als Klarheit schaffen. Hier sind umgehend Handreichungen und Muster zu entwickeln, die aufzeigen, wie Unternehmen innerhalb dieses Rahmens rechtssicher handeln können. Unklarheiten sind auch auf der gesetzlichen Ebene auszuräumen.

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. Generell muss auf Anreize, Best Practice und Überzeugung durch die Vermittlung von Chancen neuer Technologien gesetzt werden, statt auf Vorgaben und Verbote.

Ansprechpartner

Christine Völzow

Geschäftsführerin, Leiterin der Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-251

christine.voelzow@vbw-bayern.de

www.vbw-bayern.de

Hinweis:

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich ohne jede Diskriminierungsabsicht grundsätzlich auf alle Geschlechter.