



DIE ZUKUNFT DER AUTOMOBIL- UND ZULIEFERINDUSTRIE

Positionspapier für das Fachforum Automobil- und
Zulieferindustrie beim Grünen Wirtschaftsdialog



ZUSAMMENFASSUNG DER KERNTHESEN

Planungssicherheit spielt für die Unternehmen eine entscheidende Rolle. Daher sollte die Wahl und Ausgestaltung der politischen Lenkungsinstrumente bereits heute langfristige technische Entwicklungen berücksichtigen.

Die Unternehmen begrüßen eine konsequente Leitplankensetzung in Richtung der Klimaziele von Paris. Industriepolitische Erfolge im Sinne des Klimaschutzes bergen die Chance, der nächste Exporttreiber für die deutsche Wirtschaft zu sein, denn für die Wachstumsnationen der kommenden Dekaden wird Klimaschutz eine herausragende Rolle spielen.

Die Transformation der Automobilindustrie in den Zukunftsmarkt Mobilität wird tiefgreifenden Auswirkungen auf Herstellung und Nutzung des Kraftfahrzeugs haben. Die damit verbundenen sozialen Änderungen müssen immer mitgedacht und durch entsprechende Maßnahmen für den einzelnen begleitet werden.

Deutschland und Europa können und sollten auf dem Zukunftsmarkt für Mobilität eine wichtige Rolle spielen. Dazu muss von politischer Seite die industrielle Vielfalt geschützt und Innovationskraft gefördert werden.

Berlin, 07. Dezember 2020

Dieses Positionspapier wurde von Herrn Kaspar Filipp im Rahmen seiner Tätigkeit für den Grünen Wirtschaftsdialogs erstellt. Es ist in engem Austausch mit Unternehmen der Automobil- und Zulieferindustrie und regionalen Clustern entstanden. Die Aussagen wurden in mehreren Treffen des Fachforums Automobil- und Zulieferindustrie diskutiert. Die Anliegen und Perspektiven der beteiligten Unternehmen sind in das Papier eingeflossen, es erhebt jedoch nicht den Anspruch, einen Konsens für das Fachforum zu formulieren.

Der Grüne Wirtschaftsdialog sieht seinen Auftrag als Plattform zur Unterstützung klarer und kalkulierbarer Leitplanken im Sinne der ökologisch-sozialen Marktwirtschaft.

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei Dr. Thomas Gambke und Gabriele Klug.

Teilnehmer*innen im Fachforum Automobil- und Zulieferindustrie

- Hannes Christoph Bächle, Büroleiter Berlin, MAHLE International GmbH
- Nicola Brüning, Leiterin Repräsentanz Berlin/Konzernkommunikation und Politik, BMW Group
- Alexander van den Busch, Senior Vice President Political Affairs, Rheinmetall AG
- Klaus Franz, ehemaliger Gesamtbetriebsratsvorsitzender und stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der A. Opel AG
- Ulrich Grubert, Clustermanager, Automotive Netzwerk der Region Osnabrück - autOS e.V.
- André Günther, Branchenleiter Mobilität, Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH
- Anja Hajduk, MdB und stellvertretende Vorsitzende der Bundestagsfraktion B90/Die Grünen
- Dieter Janecek, MdB und Sprecher für digitale Wirtschaft & Industriepolitik der Bundestagsfraktion B90/Die Grünen
- Judith Kleinemeyer, Government Affairs, Ford-Werke GmbH
- Peter Kranzusch, wiss. Mitarbeiter, Institut für Mittelstandsforschung Bonn
- Steffen Kuhn, Governmental Affairs Officer, EOS GmbH
- Kai Lücke, Leiter Außenbeziehungen (Senior Vice President), ZF Friedrichshafen AG
- Eike Christian Todsén, Head of Global Risks and International Affairs, Schaeffler AG
- Stephan A. Vogelskamp, Geschäftsführer, automotiveland.NRW

Ansprechperson im Grünen Wirtschaftsdialog e.V.

Kaspar Filipp

Referent für Themenentwicklung

filipp@g-wd.de

Tel.: 030 20219404

EINLEITUNG: ENTWICKLUNG DES AUTOMOBILS UND DES MOBILITÄTSMARKTES, SOWIE DIE ROLLE DER POLITIK

Das Produkt Automobil. Das Fahrzeug verändert sich. Treiber sind die Innovationen bei Antriebsstränge, auch getrieben von Rahmensetzungen, sowie das autonome Fahren. Alternative Antriebe ersetzen stückweise den klassischen, fossilen Verbrennungsmotor. Das Spektrum der möglichen Optionen reicht von reinen Batterie-elektrischen Antrieben über Vollhybride und Plug-in-Hybride bis zu Brennstoffzellen oder synthetischen Kraftstoffen. Auf der anderen Seite wird das IT-technisch unterstützte Nutzen und (autonomes) Fahren die Nutzungsmöglichkeiten des Fahrzeuges ändern, das Kfz wandelt sich von einem reinen „Hardware“-Produkt zu einer Mobilitätslösung. Damit einher geht die Integration des Automobils in verschiedene andere digitale Konnektivitätslösungen.

Der Mobilitätsmarkt. Sowohl nachfrage- als auch angebotsseitig kommen tektonische Verschiebungen zusammen. Die genannten Veränderungen des Produkts Automobil und seiner Nutzung (insbesondere „shared mobility“) beeinflussen den Absatz der Industrie, die Prognosen reichen von deutlicher Minderung bis zu starker Absatzsteigerung. Klar ist, dass sich der globale Fahrzeugmarkt in den letzten Jahren – auch unabhängig von Corona – deutlich im Abschwung befindet. OEM-seitig gibt es auf der einen Seite große Konsolidierungsbewegungen, gleichzeitig Markteintritte neuer Wettbewerber. Der Rückgang des Gesamtabsatzes und die produktseitige Disruption schlagen sich auch im Gefüge der Zulieferer nieder, z.B. in weiteren Rationalisierungswellen. Der Mittelstand ist gespalten in solche Unternehmen, die eine verbrennerbezogene Produktpalette haben und jene, deren Wertschöpfungsanteil nicht unter Druck steht. Software-Anbieter und Plattformen gewinnen derweil Wertschöpfungsanteile. Darüber hinaus wächst die internationale Konkurrenz gleichermaßen bei Zulieferern und OEMs, insbesondere aus China.

Die Rolle der Politik. Politische Entscheidungen haben eine starke und weiter zunehmende Lenkungswirkung auf den Erfolg von Geschäftsmodellen im Mobilitätssektor, insbesondere durch Regulierung zu Umweltnormen. Dadurch wächst die Anforderung an vorausschauende Entscheidungsfindung, eine klare strategische Richtung und Konsensfindung für die richtigen Instrumente und Planungssicherheit für alle Beteiligten. Die Aufgabenbereiche der Politik werden zunehmend komplexer: Alleine für die Automobil- und Zulieferindustrie gilt es Industriepolitik, Verkehrspolitik, Handelspolitik, Entwicklungspolitik, Strukturpolitik, Bildungspolitik, sowie Klima- und Umweltpolitik aufeinander abzustimmen. Nicht zuletzt muss die Balance gefunden werden zwischen aktiver staatlicher industriepolitischer Lenkung („chinesisches Modell“) und einer Beschränkung auf Leitplankensetzung („angelsächsisches Modell“) für den Markt. Es besteht die Chance, hier einen dritten, „Europäischen“ Weg zu formulieren.

GEMEINSAME PRIORITÄTEN UND ZIELBILDER

Eine konstruktive Debatte über die Zukunft der Automobil- und Zulieferindustrie setzt ein gemeinsames Verständnis der Prioritäten voraus, ein Zielbild für die Wirtschaft. Im Kick-Off Gespräch kristallisierten sich die folgenden Leitlinien heraus:

1. **Einhaltung der Klimaziele von Paris**
2. **Mobilitätsstandort Deutschland langfristig stärken**
3. **Sozialverträgliche Gestaltung der Transformation**

Diese Ziele sind ganzheitlich zu betrachten. Lösungsansätze sollten komplementär gedacht werden.

Einhaltung der Klimaziele von Paris. Die langfristige Sicherung der Natur und Ressourcen muss Voraussetzung allen Handelns sein, die konkrete Niederschlagung in politischen Zielen ist im Pariser Klimaabkommen festgehalten. Gleichzeitig ist der Staat jedoch nicht der bessere Unternehmer. Das heißt, über den Weg zur Erfüllung der Klimaziele entscheiden die Marktakteure. Rolle der Politik ist hier, klare Leitplanken zu errichten und Investitionssicherheit zu gewährleisten. Industriepolitische Erfolge im Sinne des Klimaschutzes bergen die Chance, der nächste Exporttreiber für die deutsche Wirtschaft zu sein, denn für die Wachstumsnationen der kommenden Dekaden wird Klimaschutz eine herausragende Rolle spielen.

Mobilitätsstandort Deutschland langfristig stärken. Die Automobil- und Zulieferindustrie trägt maßgeblich zu Wohlstand, Beschäftigung und Innovationsfähigkeit bei. Dies soll erhalten und ausgebaut werden. Dazu gehört insbesondere auch die Vielfalt in der Wertschöpfungskette: Geographische Verteilung über viele strukturstarke Regionen und Unternehmensvielfalt von Konzern bis KMU. Deutschlands Rolle im globalen Kontext muss die eines Vorreiters sein für neue Geschäftsmodelle, Produkte und Services. Wir stärken unseren Standort als attraktives Ziel internationaler Direktinvestitionen und unsere konstruktive Rolle im Welthandel. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen sollten ambitioniert, hypothesengetrieben und vorausschauend sein.

Deutschland ist rein absatzseitig kein großes Gewicht auf dem Weltmarkt. Sein Kfz-Markt hat unmittelbar nur begrenzt Einfluss, über eine heimische Absatzsteuerung den Impuls für die „Gewinnertechnologie“ des Weltmarktes zu setzen. Die globale Marktmacht der heimischen Automarken hingegen sorgt für ein gewisses Steuerpotenzial auch jenseits der eigenen Landesgrenzen.

Sozialverträgliche Gestaltung der Transformation. Unsere gemeinsame Aufgabe ist, die Transformation möglichst für jede*n Arbeitnehmer*in, für alle Bürger*innen und Familien positiv zu gestalten und Zukunftsperspektiven zu schaffen. Konkret heißt das, dass neben der Sicherung der Beschäftigung auch die Bezahlbarkeit der Mobilität für jedermann gewährleistet werden muss.

Die sozialverträgliche Transformation in der Automobilindustrie kann als Blaupause dienen für die sozialverträgliche Transformation in anderen Sektoren. Neben den Inhalten ist auch die Art der Dialogführung entscheidend.

INSTRUMENTE

Die wirtschaftspolitische Niederschlagung der oben formulierten Werte kann von der Politik mit einer Vielzahl von Instrumenten gesteuert und begleitet werden. Die Auswahl muss auf die zu erreichenden Ziele und die einzubindenden Stakeholder abgestimmt sein.

REGULIERUNG

Von Grenzwerten für CO₂-Ausstoß bis Besteuerungsregeln für Dienstwagen: Hier hat die Politik eine Vielzahl von Hebeln mit teilweise mächtigem Einfluss auf das Marktgeschehen. Regulierung sollte Leitplanken für den Markt setzen, nicht dem Markt „hinterherlaufen“. Bei Entscheidungen zur Regulierung ist die Geschwindigkeit ein wichtiger Faktor, denn für jede*n Unternehmer*in bedeutet Zeitverlust verbranntes Geld. Sie sollte als ernstzunehmendes Instrument strategischer Weichenstellung wahrgenommen werden und darauf abzielen, die Zukunft im Sinne der oben definierten Zielbilder zu gestalten. Das kann eine Orientierung schaffen, die klar genug ist, um zukunftsweisende Investitionen auszulösen.

Die drängendsten Teilbereiche für Regulierung sind die des autonomen Fahrens und die der Behandlung der unterschiedlichen Antriebsstränge. In beiden Fällen sollte der aktuelle Stand der Technik, aber auch die Entwicklung in absehbarer Zukunft berücksichtigt werden.

Autonomes Fahren. Beim autonomen Fahren ist das die Autonomiestufe des Levels 4, mit weitreichenden Folgen für Haftungsfragen, Zulassung und Einsatzmöglichkeiten, Gestaltung des ÖPNV und viele weitere regulatorische Teilbereiche. Vollautomatisierte und emissionsfrei fahrende Kleinbusse sog. „People Mover“ sind ein Beispiel solcher marktreifen Technologien des Level 4 und bieten die Chance den ÖPNV und MaaS-Angebote zu einem lückenlosen Netz zu verknüpfen. Durch solche neuen Mobilitätskonzepte wird eine bessere Abdeckung des ÖPNV in Gebieten möglich, die heute nicht oder nur unzureichend bedient werden. Flächen, die im urbanen Raum bisher durch Autos genutzt wurden, können eine andere Nutzung erfahren. Aber auch im Bereich des Lieferverkehrs können autonom fahrende Fahrzeuge durch kluge Konzepte und Kombinationsmöglichkeiten mit Fahrrad- bzw. Fußverkehr Innenstädte im Bereich Emissionen und Lärm entlasten.

Besonders wichtig für das autonome Fahren sind Umgang mit und Regulierung von Daten. Es ist von entscheidender Bedeutung, die Balance zwischen Zugang, Nutzungsrechten und Privatsphäre so zu gestalten, dass ein gesunder Wettbewerb entstehen kann. Dabei sollte auch immer zwischen kommerziellen und nichtkommerziellen Daten unterschieden werden und die DSGVO eingehalten werden.

Damit die Unternehmen hier ihre Innovationskraft entfalten können, brauchen sie einen antizipativen Rechtsrahmen. Entwicklungskapazität und Know-how siedelt sich nur dort an, wo der Zulassungsrahmen großzügig und wegweisend ist. Gleichwohl ist es wichtig, die Regulierung zu autonomem Fahren europäisch zu harmonisieren.

Antriebe. Bei der Regulierung von verschiedenen Antriebstechnologien gilt es auf der einen Seite, den aktuellen Sachstand in der Umweltverträglichkeit objektiv zu bewerten. Auf der anderen Seite müssen heute bereits absehbare Entwicklungen in Technik und Markt Einfluss haben. Als Beispiel: Heutige

Kohleverstromung muss bei der Ökobilanz eines batterieelektrischen Fahrzeugs berücksichtigt werden. Mit Blick auf die Zukunft gilt es jedoch auch, den steigenden Anteil Erneuerbarer Energie einzuplanen, der die Gesamt-Ökobilanz verschieben wird. Ähnliches gilt für die anderen Antriebsstränge. Steuerungsinstrumente stellen hier zum Beispiel Grenzwerte, Besteuerungsregelungen oder Quoten dar.

Das gilt für den PKW-Verkehr genauso wie für LKW-Verkehr, Luftverkehr oder Schifffahrt. Die Rolle von Plug-in Hybriden, Brennstoffzelle, e-Fuels und Elektromotoren sollte im jeweiligen Anwendungszusammenhang gesehen werden. Insbesondere auf Europäischer Ebene muss über die Grundlage der Flottenregulierung in Zukunft entschieden werden. Beispielsweise können durch eine Anrechenbarkeit von e-Fuels auf die CO₂-Flottengrenzwerte Skaleneffekte und ein Markthochlauf alternativer klimaneutraler Kraftstoffe gefördert werden mit dem Ziel, fossile Kraftstoffe zu ersetzen. Neben der heutigen Betrachtung der Emissionen nur am Fahrzeug selbst existieren die Alternativen der „well-to-wheel“ (inkludiert CO₂-Ausstoß bei der Herstellung der Elektrizität/des Kraftstoffs) oder der ganzheitlichen Lebenszyklusanalyse. Eine reine „tank-to-wheel“-Betrachtung ist nicht zielführend. Die Entscheidung über die Grundlage der Emissionsbetrachtung hat weitreichende Konsequenzen. Sie beeinflusst unmittelbar, welche Antriebstechnologien am Markt eine gute Chance haben, sich durchzusetzen und ob der Verkehrssektor insgesamt zum Klimaschutz beiträgt.

Auf nationaler Ebene müssen die Vorgaben der EU zur Inklusion von erneuerbaren Energien im Verkehrssektor (im Rahmen von RED II) umgesetzt werden.

Der Plug-in Hybrid kann dann eine akzeptable Lösung darstellen, jedoch nur, wenn er durch technische Maßnahmen (z.B. e-Reichweite) und einen den e-Fahranteil incentivierenden Rahmen verbessert wird. Wenn der Plug-in sein klimapolitisches Versprechen hält, kann er auch seine industriepolitische Rolle für eine Transformation der Werke ausspielen.

INNOVATIONSFÖRDERUNG

Der Staat kann und sollte Innovation begünstigen. Die Innovationskraft der Automobil- und Zulieferindustrie muss genutzt und entfaltet werden. Die Innovation ist jedoch kein Selbstzweck; Neue Technologien müssen zur Serienreife gebracht und zur langfristigen Wertschöpfung im Land gehalten werden. Es stehen der Politik auf den unterschiedlichen Ebenen Instrumente zur Verfügung. Die Instrumente sind auch in ihrem zeitlichen Horizont getrennt zu betrachten: von langfristiger Steuerung über F&E Förderungen und Investitionsunterstützungen hin zu kurzfristigen Impulsen wie Kaufprämien. Darüber hinaus sollte Innovationsförderung sektorenübergreifend gedacht werden.

Die voranschreitende Digitalisierung wird die Produktionsprozesse bei Automobilherstellern und Zulieferern positiv verändern. Unter dem Schlagwort „Industrie 4.0“ versammeln sich zahlreiche Konzepte, die die Herstellung nachhaltiger, effizienter, resilienter und ressourcenschonender gestalten können. Dazu zählen etwa industrielle 3D-Druck („additive Fertigung“), der Einsatz künstlicher Intelligenz oder die Blockchain-Technologie. Um die anfangs hohen Investitionskosten abzumildern und Unternehmen fit für die Zukunft zu machen, sind Anreizprogramme notwendig.

Für viele KMUs ist der Zugang zu (nationalen) Förderprogrammen in der Grundlagenforschung erschwert, da dies einen hohen Grad an vorwettbewerblicher Forschung voraussetzt. Außerdem sind

die steuerlichen Förderungsinstrumente häufig zu stark auf Kapitalgesellschaften ausgerichtet und bilden die Situation von Personengesellschaften nur teilweise ab.

BILDUNG

Auch wenn die Corona-Pandemie auf dem Arbeitsmarkt kurzfristig andere Impulse setzt – der Fachkräftemangel begleitet die zukünftige Entwicklung. Aus Arbeitnehmer- und Arbeitgebersicht hat eine Fortsetzung der Strategie der dualen Ausbildung, Weiterbildung und Requalifizierung enormen Mehrwert. Hierzu gehören Regelungsfelder wie das Qualifizierungschancengesetz genauso wie die Ausbildungsverordnungen.

Daneben ist es möglich, dass die Politik Unternehmen und Arbeitgeber zielgerichtet unterstützt - auch finanziell – und Instrumente bereitstellt, die praxistauglich sind und keine zusätzliche Bürokratie verursachen. Die Kurzarbeitgeldregelungen könnten so gestaltet werden, dass sie stärker Weiterbildung ermöglichen.

Die Herausforderungen und Chancen der Wirtschaft von morgen sollten als inhaltliche Prämisse dienen, vom Umgang mit innovativen Fertigungsverfahren wie dem industriellen 3D-Druck („additive Fertigung“) bis zur Programmierung von Algorithmen. Unternehmen haben teilweise sehr konkrete und hypothesengetriebene Transformationspläne entwickelt. Diese Informationen müssen systematisch genutzt und ausgetauscht, um die Maßnahmen von privater und öffentlicher Hand zu koordinieren. Konkret könnte eine nationale Plattform geschaffen werden. Auf dieser listen Unternehmen die Kompetenzen, die sie zukünftig benötigen, um Erwartungen mit Bildungspolitik und qualifizierungswilligen Arbeitnehmer*innen zu harmonisieren.

LIQUIDITÄTSSICHERUNG

Hier kann die Politik über Instrumente wie öffentlich subventionierte Kredite, Bürgschaften oder den viel diskutierten Beteiligungsfonds erheblich in das Marktgeschehen eingreifen. Daher bedürfen diese Maßnahmen einer ganz besonderen Berechtigung und einer strengen Kontrolle. Sie sind insbesondere in Bezug auf die Unterstützung der Transformation im Mittelstand zu sehen. Unterstützung muss gekoppelt werden an Ziele im Bereich Innovation und Klimaschutz. Bei allen Arten der Unterstützung, insbesondere aber der Eigenkapitalbeteiligung ist eine klare Exit-Strategie unabdingbar; der Staat ist nicht der bessere Unternehmer.

Unternehmen, die im laufenden Transformationsprozess von der Corona-Pandemie kalt erwischt wurden sind zu anders zu behandeln als die, bei denen die Krise strukturelle Probleme im veralteten Geschäftsmodell nur verstärkt hat. Entscheidungsträger*innen im öffentlichen Dienst, bei Kreditinstituten und Landesbanken müssen qualifiziert werden, um solche Unterscheidungen treffen zu können. Das Insolvenzrecht bietet mit seinen Sanierungsvarianten ebenfalls Instrumente, um die Transformationen zu begleiten, gleichzeitig aber Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.

STRUKTURPOLITIK UND INFRASTRUKTUR

Zu Recht sind wir stolz auf eine breite Verteilung erfolgreicher Automobil- und Zulieferunternehmen in ganz Deutschland, von Bayern und Baden-Württemberg über das Saarland und das Bergische Dreieck

bis hin nach Thüringen und Sachsen und weit darüber hinaus in allen Bundesländern. Die Strukturen sind unverzichtbar für den Erhalt der örtlichen Kaufkraft und regionaler Entwicklungsperspektiven. Die Politik kann die bestehende Strukturpolitik ausbauen zu einer präventiven Strukturpolitik, die neben der Förderung schwacher Regionen auch den Erhalt bestehender Wirtschaftsregionen in Betracht zieht.

Um Regionen auch abseits der großen Metropolen zu fördern, muss die öffentliche Hand aktiv in zukunftsweisende Infrastruktur investieren. Erfolgreiches Gewerbe auf dem Land entlastet die Metropolen und sorgt für flächendeckenden Lebensstandard und -qualität. Es lohnt sich, hier in Infrastruktur zu investieren: Neben bezahlbarer Mobilität auch Bildungseinrichtungen, medizinische Versorgung oder flächendeckendes 5G.

Wirkliche Technologieoffenheit bedeutet konsequenterweise auch, dass der Staat Infrastruktur für verschiedene Antriebstechnologien gleichermaßen unterstützt – dazu gehören Wasserstoff- oder Methanoltankstellen genauso wie solche für elektrischen Strom. Technologieoffenheit darf jedoch keine Entschuldigung sein, Entscheidungen zu verzögern.

DIE ROLLE DER CLUSTER

Insbesondere für die Vernetzung und die Kompetenzbildung im Mittelstand spielen die regionalen Cluster eine herausragende Rolle. Sie sind zum Impulsgeber und Schrittmacher geworden, beispielsweise in der Kooperation mit Kommunen und Betrieben des ÖPNV. Sie könnten mit betrieblichen oder öffentlich unterstützten Transformationsmanagern im Mittelstand die vom Tagesgeschäft eingenommenen Führungskräfte entlasten - als Moderator des Prozesses zur Innovation und Kooperation. Bei gesteigerter Bedeutung muss die Rolle der Cluster einheitlicher und konsistenter gestaltet sein.

HANDELS- UND ENTWICKLUNGSPOLITIK

Die Wertschöpfungsketten in der Mobilitätsindustrie der Zukunft ist global mindestens so vernetzt wie die Automobilindustrie der Gegenwart. Der Handel mit grünem Wasserstoff und seinen Folgeprodukten wie e-Fuels aus energiereichen Regionen wird den Import fossiler Energieträger ersetzen und bietet Entwicklungschancen insbesondere für unseren südlichen Nachbarn Afrika. Dabei werden diese Regionen neben den Chancen von Energieexport auch einen wachsenden eigenen Energiebedarf zu befriedigen haben.

Die derzeitige und zukünftige Rolle von Freihandel verlangt nach klarer Positionierung und konstruktiven Vorschlägen seitens Automobilindustrie und Politik. Der Handel mit Rohstoffen für Batterie- und Karosserieteile muss genauso nach wirtschaftlichen wie nach ethischen und ökologischen Maßstäben gesteuert werden, koordiniert auf europäischer bzw. internationaler Ebene.