

Die Automobilwirtschaft in der Zeitenwende: Gemeinsam in Europa Transformation und Innovation in den Regionen unterstützen

 Impulspapier

Die Automobilwirtschaft ist prägende Leitindustrie in Europa und aktuell im größten Umbruch ihrer Geschichte. Der Umstieg auf klimaneutrale Antriebe und die radikale Veränderung der Wertschöpfung durch die Digitalisierung von Fahrzeugen und Produktion muss von der europäischen Automobilwirtschaft unter den Bedingungen eines harten internationalen Standortwettbewerbs gemeistert werden. In zukunftsweisenden Technologien, wie beispielsweise der Elektromobilität oder dem automatisierten und vernetzten Fahren, haben sich im amerikanischen und asiatischen Raum bedeutende neue Akteure entwickelt. Angesichts dieser Konkurrenz, aber auch aufgrund der anhaltenden Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Lieferketten, des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine und der damit verbundenen Energiekrise bedarf es besonderer Anstrengungen, damit Europa im Automobilssektor seine führende Rolle behält.

Baden-Württemberg hat sich als Wiege des Automobils in den vergangenen 130 Jahren zu einem der wichtigsten automobilen Ökosysteme der Welt entwickelt. Als eine der innovativsten Automobilregionen Europas stellt sich das Land der Herausforderung. Im **Strategiedialog Automobilwirtschaft BW** hat die Landesregierung von Baden-Württemberg Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden, Gewerkschaften und die Zivilgesellschaft zusammengebracht, um den Veränderungsprozess gemeinsam zu gestalten und voranzutreiben.

Der Strategiedialog Automobilwirtschaft BW leistet damit einen Beitrag zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit Europas im internationalen Wettbewerb. Um die Transformation der Automobilwirtschaft zum Erfolg zu führen, bedarf es der richtigen Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene. Vor diesem Hintergrund appelliert die Landesregierung Baden-Württemberg im Rahmen des Strategiedialogs an die Europäischen Institutionen, die folgenden zentralen Weichenstellungen vorzunehmen:

I. Stärken stärken und europäische Wettbewerbsfähigkeit sichern

Im weltweiten Innovationswettbewerb wird Europa nur dann bestehen können, wenn es gelingt die starken Innovationscluster und die regionalen wirtschaftlichen Ökosysteme in Europa, die sich momentan inmitten einer umfassenden wirtschaftlichen Transformation befinden, zu stärken und auszubauen. Diese Innovationscluster sind wiederum die Grundlage für den Aufbau von Beschäftigung und Wohlstand auch in anderen europäischen Regionen („Lokomotiven-Funktion“). Notwendige Schritte sind:

- **Wir brauchen Möglichkeiten, um den Erhalt und Ausbau wirtschaftsstarker Transformationsregionen abzusichern.** Das Land Baden-Württemberg begrüßt ausdrücklich die europäischen Initiativen, besonders relevante Industrien und Technologien zu unterstützen, z. B. über IPCEI oder den EU Chips Act. Zudem sollte das europäische Beihilferecht die Möglichkeit bieten, den Transformationsprozess innovationstarker Regionen zu unterstützen. Hingewiesen wird auf eine weitere Herausforderung: Im Standortwettbewerb um Ansiedlungsprojekte können starke industrielle Transformationsregionen wie Baden-Württemberg nicht mehr mit anderen Regionen konkurrieren, die aufgrund der Regionalbeihilfen und weiterer direkter EU-Mittel über größere Anreizmöglichkeiten verfügen. Die konkrete mögliche Folge ist eine Schwächung der innovativsten Spitzenstandorte und deren Ökosysteme, die dann negativ weit in die Staaten der EU ausstrahlt. Dies schwächt somit die Wettbewerbsfähigkeit Europas insgesamt.
- Die bestehenden „**Important Projects of Common European Interest**“ (**IPCEI**) für die Entwicklung von Green- und Hightech-Technologien in Europa müssen fortgeschrieben und ausgebaut werden. Zudem sollten weitere IPCEI in Bereichen, in denen in der EU eine starke Abhängigkeit von Drittstaaten besteht, realisiert werden.
- Für den Erfolg der Transformation der Automobilwirtschaft ist es unabdingbar, dass die Europäische Kommission in ihren laufenden „**Transition pathway**“-Prozess für den Mobilitäts- und Automobilssektor zur Begleitung der grünen und digitalen Transformation neben Vertretern der Industrie, Gewerkschaften, Wissenschaft und Verbänden auch Vertreter regionaler Automobilökosysteme sowie Allianzen und Verbände europäischer Automobilregionen und

Cluster direkt einbezieht. Der SDA BW könnte als Blaupause für die Beteiligung verschiedener Stakeholder auf europäischer Ebene dienen.

- **Die Zusammenarbeit wirtschafts- und wissenschaftsgetriebener Clusterinitiativen verschiedener europäischer Regionen sollte unterstützt werden**, um dem strategischen Interesse des Aufbaus neuer nachhaltiger Wertschöpfungs- sowie europäischer Lieferketten nachzukommen.
- **Vergaberechtliche Vorgaben der EU müssen dahingehend angepasst werden, dass staatliche Institutionen einfacher und schneller mit Start-ups zusammenarbeiten können.** Hierbei geht es einerseits um den Abbau bürokratischer Hürden, andererseits um ein angemessenes Risikomanagement hinsichtlich der Eignung- und Bewertungskriterien sowie um die Anerkennung technologischer Innovationen.
- **Der Innovationsfonds des Emissionshandelssystems sollte auch für Innovationen für die Transformation in Branchen wie der Automobilwirtschaft geöffnet werden. Zusätzlich sollte im nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) ein Nachfolgeinstrument des Just Transition Funds (JTF) geschaffen werden, der Förderungen für die Transformation der Automobilbranche, insbesondere der stark betroffenen KMUs der Zuliefererbranche, ermöglicht.**
- **Die sichere Versorgung der Automobilindustrie mit nachhaltig gewonnenen Rohstoffen ist eine Voraussetzung für die erfolgreiche Gestaltung des laufenden Transformationsprozesses.** Politische Maßnahmen sollten daher zukünftig auch immer von Anfang an den Bedarf sowie die perspektivische Verfügbarkeit von nachhaltig gewonnenen Rohstoffen berücksichtigen. Bei sich andeutenden Engpässen sollten frühzeitig Schritte unternommen werden, um die Wirtschaft in die Lage zu versetzen, ihren Rohstoffbedarf selbstständig zu sichern.

II. Europäische Infrastruktur für den Hochlauf klimaneutraler Antriebe schnell ausbauen

Um die Klimaziele zu erreichen, bedarf es klimaneutraler Fahrzeuge, die elektrisch, mit Wasserstoff oder reFuels angetrieben werden, und es ist unter anderem eine zeitnahe Skalierung elektrisch angetriebener Fahrzeuge und der notwendigen Infrastruktur europaweit erforderlich. Zurzeit ist nur in wenigen Ländern der EU eine ausreichende öffentliche Infrastruktur vorhanden. Damit der Kauf eines elektrisch angetriebenen Fahrzeugs attraktiv wird, muss es rasch zu einem Ausbau der Ladeinfrastruktur in allen Ländern der EU kommen. Folgende Punkte sind zentral:

- **Das Ambitionsniveau der von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Regelungen zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe muss europaweit verbindlich gesteigert werden**, damit eine wirklich vorauslaufende und bedarfsgerechte Lade- und Tankinfrastruktur für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge europaweit aufgebaut wird.
- **Wir benötigen eine Marktprognose für die anstehende Elektrifizierung des Schwerlastverkehrs, um Planungssicherheit für eine bedarfsgerechte, vorauseilende und zukunftsichere Stromnetzentwicklung sowie Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur zu haben.**
- Um eine intelligente Netz- und Systemintegration der Elektromobilität zu ermöglichen, bedarf es einer **europaweiten Harmonisierung technischer Rahmensetzungen in der Energiewirtschaft und beim Lademanagement für PKW und Nutzfahrzeuge.**
- **Die Europäische Union muss die Grundlagen für eine erfolgreiche europäische Wasserstoffwirtschaft schaffen und den entsprechenden Infrastrukturausbau umfänglich und zeitnah beschleunigen.** Dazu müssen regulatorische Hindernisse bezüglich der Marktgestaltung abgebaut werden. Dies gilt auch für die von der Europäischen Kommission vorgelegten Entwürfe für einen Delegierten Rechtsakt zu grünem Wasserstoff und zu Treibhausgas-einsparungen. Zu eng definierte Kriterien könnten hier zukunftsweisende Projekte gefährden, beispielsweise durch den

Wegfall der Kohlenstoffanrechnung. Wenn der Aufbau einer europäischen Wasserstoffwirtschaft in der Startphase durch zu hohe Anforderungen abgewürgt wird, ist auch für den Klimaschutz nichts gewonnen.

- **Insbesondere für schwere Langstrecken-LKW müssen die Grundlagen für einen bedarfsgerechten und rechtzeitigen Aufbau der Wasserstoff-Versorgungsinfrastruktur geschaffen werden.** Dazu zählen die Festlegung technischer Anforderungen, die Standardisierung von Betankungsprotokollen, die Förderung technologischer Entwicklungen und insbesondere der Aufbau eines flächendeckenden Tankstellennetzes sowie die ausreichende Versorgung mit grünem Wasserstoff.
- **Es bedarf dringend und zeitnah der Umsetzung eines geeigneten regulatorischen Rahmens zur Herstellung klimaneutraler synthetischer Kraftstoffe (sog. reFuels), um der Wirtschaft Business Cases zu ermöglichen und Planungs- und Investitionssicherheit zu geben:** Insbesondere der Delegierte Rechtsakt zu Treibhausgaseinsparungen gefährdet die Wirtschaftlichkeit. Dieser sieht vor, CO₂ aus Punktquellen wie Zementwerken, nur bis zum Jahr 2035 auf die Kraftstoffproduktion anzurechnen. Der Zeitraum sollte mindestens bis 2045 verlängert werden, damit in dieser Zeit Direct Air Capture zur Marktreife und breiten Anwendung entwickelt werden kann. Auch sollten Punktquellen außerhalb des EU-ETS zulässig sein, ebenso die Nutzung von Bio-Waste. Erste industrielle Anlagen sollten durch Fördermaßnahmen unterstützt werden.

III. Digitalisierung beschleunigen und europäische Datensouveränität schaffen

Das Fahrzeug der Zukunft ist ein Instrument im nutzergetriebenen cloudbasierten Datenraum. Die Automobilwirtschaft wird immer mehr Teil der Digitalwirtschaft und generiert zunehmend Wertschöpfung im digitalen Raum. Clouds, Cloud-Applikationen, ökonomische Plattformen, neue spezifische Elektroniklösungen und Software bestimmen künftig einen nicht unwesentlichen Teil des wirtschaftlichen Erfolgs. Hier herrscht heute eine hohe US-amerikanische und asiatische Dominanz. Die EU muss sich in einem kooperativen Ansatz ihre digitale Souveränität sichern und zwar weit über die Produktion von Chips, Halbleitern und elektronischen Bauteilen hinaus. Erforderliche Schritte sind:

- **Der Data Act sollte aus baden-württembergischer Sicht dazu beitragen, optimale Bedingungen für die Nutzung und das Teilen von Mobilitätsdaten zu ermöglichen.** Insbesondere sollte sichergestellt werden, dass es zu einer engeren Verzahnung zwischen staatlichen und kommerziellen Daten kommt (z. B. im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen). Mit dem Ziel der europäischen Harmonisierung im Themenbereich der Mobilitätsdaten kommt der EU hier eine starke Führungs- und Koordinationsrolle zu.
- **Bei den rechtlichen Rahmenbedingungen für Künstliche Intelligenz sollte auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Sicherheit und dem möglichen Nutzen der Anwendung von KI geachtet werden.** Datenschutz und Datensicherheit sollen fördernde Wettbewerbsfaktoren und nicht Innovationshemmnisse sein.
- **Es sind die Grundlagen dafür zu schaffen, dass künftig öffentliche Aufgabenträger über die bisherigen Delegierten Verordnungen hinaus im Mobilitätsbereich bestimmte Daten erheben und bereitstellen müssen, mit dem Ziel, europaweit durchgängige Mobilitätsdienste anbieten zu können.** Baden-Württemberg begrüßt den ursprünglichen Vorschlag der Europäischen Kommission zur Fortschreibung der IVS-Richtlinie hinsichtlich des Umfangs der zu erhebenden Daten und des Zeitplans. Europa könnte mit einem ambitionierten Vorgehen eine Vorreiterstellung einnehmen.
- **Der Ansatz der strategischen Autonomie sollte unter Berücksichtigung einer offenen und international kooperierenden Forschungslandschaft konsequent weiterverfolgt werden.** Bestandteil der strategischen Autonomie sollte sein, dass Europa seine Kompetenz in den Bereichen Digital Skills und Informationstechnologien ausbaut. Diese Bereiche nehmen zentrale Schlüsselpositionen im Transformationsprozess der Automobilwirtschaft ein.