

Zukunft kommt nicht von allein: 5 Punkte für die Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

Es geht um die Zukunft der deutschen Schlüsselindustrie: Autos *made in Germany* sichern hunderttausende Arbeitsplätze in Deutschland. Aber die jüngsten Skandale haben Vertrauen gekostet. Zudem muss die Automobilindustrie die massiven technologischen Herausforderungen in Form von Digitalisierung und alternativen Antrieben bewältigen. Ein schlichtes „Weiter so“ darf es daher nicht geben. **Die Autoindustrie steht wie unser Land vor einer Richtungsentscheidung:** Sie muss jetzt entschlossen und konsequent die Herausforderungen der Zukunft anpacken. Wohlstand und Arbeitsplätze sowie eine intakte Umwelt für unsere Kinder sichern wir nur, wenn wir jetzt den Mut zur Erneuerung haben. Die deutsche Autoindustrie könnte an vielen Stellen schon weiter sein, wenn nicht immer wieder gezögert, gezaudert und vertagt worden wäre. Wir müssen anpacken statt aussitzen. Deutschland kann mehr!

Die deutsche **Automobilindustrie** erlebt derzeit eine der größten **Vertrauenskrisen** der Nachkriegsgeschichte. Der Glaube an das Automobil „Made in Germany“ schwindet. Die Umweltqualität in Innenstädten ist über Gebühr belastet. Kartellvorwürfe und illegale Manipulationsabsprachen der Autokonzerne stehen im Raum. Verbraucherinnen und Verbraucher sind verunsichert. Sie fürchten, in ihrer Mobilität eingeschränkt zu werden und um den Wert ihrer Fahrzeuge. Tausende gut qualifizierte Beschäftigte, die dies nicht zu verantworten haben, sorgen sich um ihre Arbeitsplätze.

Mobilität ist Ausdruck der individuellen Freiheit, die wir schützen wollen. Wir werden daher Einschränkungen der individuellen Mobilität nicht akzeptieren – genausowenig wie die negativen Auswirkungen für Mensch und Umwelt. Fahrverbote für Dieselfahrzeuge müssen vermieden werden. Wir wollen, dass sich alle zu bezahlbaren Preisen mobil fortbewegen können, ohne, dass dabei die Umwelt zerstört und die Gesundheit beeinträchtigt wird.

Für die aktuelle Lage liegt die **Verantwortung** zuvorderst bei der deutschen **Automobilindustrie**. Aus dieser Verantwortung darf der Staat sie nicht entlassen. Sie hat Vertrauen zerstört und muss auch finanziell für das jetzt Notwendige geradestehen. Die deutschen Hersteller müssen kurzfristig Sofortmaßnahmen auf den Weg bringen, um das Vertrauen der Verbraucherinnen und Verbraucher wieder zu erlangen und **Beschäftigung** in Deutschland zu **sichern**.

Die Bürgerinnen und Bürger haben einen Anspruch auf den Schutz der Umwelt und ihrer Gesundheit. Die Kundinnen und Kunden müssen darauf vertrauen können, dass die Autos der deutschen Hersteller zuverlässig sind und höchsten Standards genügen. Die Beschäftigten müssen sich darauf verlassen können, dass ihre Unternehmensführung die Zukunft ihrer Arbeitsplätze nicht fahrlässig aufs Spiel setzt.

Gleichzeitig steht die Automobilindustrie vor dem **größten Strukturwandel ihrer Geschichte**. Es geht um nicht weniger als die Neuerfindung der Automobilität. Neue Antriebstechnologien

wie Elektromobilität erobern den Markt. Die Digitalisierung hält Einzug. Automatisiertes und vernetztes Fahren wird schon in naher Zukunft Realität sein. Hinzu treten CO₂-neutrale Kraftstoffe, zum Beispiel synthetisch hergestellt. Wer diese Technologien beherrscht, wird auf den globalen Märkten eine Spitzenposition einnehmen.

Was wir brauchen, ist ein Zukunftskonzept für die Automobilbranche. Dazu ist eine Investitions-, Innovations- und Produktoffensive der Automobilwirtschaft erforderlich. Ziel muss es sein, dass Deutschland Automobilland Nr. 1 bleibt. Notwendige strategische Entscheidungen dürfen nicht weiter aufgeschoben werden. Wir werden als Politik diesen Prozess mit klaren gesetzlichen Vorgaben und mit eigenen Investitionen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Infrastruktur gezielt begleiten.

In meinem Zukunftsplan habe ich eine **Plattform „Zukunft der Automobilindustrie“ vorgeschlagen**, an der Autobauer, Gewerkschaften, Verbände und die Länder mit Produktionsstandorten beteiligt werden. Diese Plattform soll den notwendigen Strukturwandel in der Industrie kompetent begleiten und Vorschläge für die Zukunft des Auto- und Mobilitätsstandortes Deutschland machen.

Es geht um weit mehr als eine Million Arbeitsplätze in unserem Land. Es geht um die Beschäftigten und ihre Familien sowie die Technologieführerschaft, die Glaubwürdigkeit und die Zukunftsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland.

Und es geht auch darum, die Marke „Made in Germany“ zu sichern und zukunftsfähig zu machen.

1.) Sofortmaßnahmen umsetzen:

Die beim Dieseltreffen am 2. August vereinbarten Maßnahmen müssen schnell und konsequent umgesetzt werden. Dabei steht die Automobilbranche in der Verantwortung. Dies muss auch mit einer neuen **Verantwortungskultur in den Unternehmen** verbunden sein. Es muss endgültig Schluss mit einer Kultur des Täuschens, Tricksens und Tarnens sein. Im Herbst muss auf einem **zweiten Dieseltreffen** eine Zwischenbilanz über die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen vorgelegt und gegebenenfalls über weitere Schritte entschieden werden:

- Alle **Dieselfahrzeuge** der Euro 6 und Euro 5 Klasse müssen **umgerüstet** werden. In einem ersten Schritt müssen bis Ende 2018 die Emissionen mit Hilfe von Softwareupdates im Durchschnitt um mindestens 30% reduziert werden. Dies darf jedoch nicht zu einem höheren CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge führen. In einem weiteren Schritt erwarten wir, dass die Hersteller technische Lösungen finden, die durch Umrüstungen der Fahrzeuge verlässlich die Emissionen weiter reduzieren. **Die Kosten für die Umrüstung von Euro 6 und Euro 5 Fahrzeugen tragen vollständig die Hersteller.** Den Halterinnen und Haltern dürfen keine zusätzlichen Kosten entstehen.
- Wir erwarten von den **Herstellern**, dass sie für **Halterinnen und Halter von Dieselfahrzeugen älterer Standards als Euro 5** finanzielle Anreize z.B. in Form

einer **Umstiegsprämie** für den Kauf eines moderneren und sauberen Fahrzeugs anbieten.

- Wir fordern zudem, dass die Automobilindustrie und das Bundesverkehrsministerium innerhalb der nächsten sechs Monate unabhängig voneinander prüfen und Lösungen vorstellen, wie **Dieselfahrzeuge** auf Kosten der Hersteller nachgerüstet werden können. Halterinnen und Halter älterer Dieselfahrzeuge, die sich trotz Kaufprämien der Hersteller keinen Neuwagen leisten können, brauchen die technische Nachrüstung als Alternative.
- Die **internationalen Wettbewerber** der deutschen Automobilunternehmen müssen **vergleichbare Maßnahmen** ergreifen und ihren Beitrag zur Schadstoffminderung und damit für Gesundheits- und Klimaschutz leisten.
- Wir werden Kommunen mit Grenzwertüberschreitungen bei Luftschadstoffen durch einen **Mobilitätsfonds** dabei unterstützen, **lokale Maßnahmenbündel** zu entwickeln, die Mobilität sichern und die Gesundheit der Anwohner durch eine bessere Luftqualität schützen. Der Mobilitätsfonds wird ein **Volumen** von 500 Mio. Euro haben, an deren Finanzierung sich die **Automobilindustrie** zur Hälfte **beteiligen** muss.

2.) Rechtliche Klarheit schaffen, staatliche Aufsicht verbessern:

Die **Politik** hat die **Verantwortung** dafür, dass die **gesetzlichen Vorgaben klar und eindeutig** sind. Gesetzliche Regelungen dürfen keinen Interpretationsspielraum beinhalten, die durch die Automobilhersteller ausgenutzt werden können. Verbraucherinnen und Verbraucher müssen in ihren Rechten gestärkt und das staatliche Kontrollsystem verbessert werden:

- Wir werden die **staatliche Aufsicht verbessern und ausbauen**. Wir wollen zu Beginn der neuen Legislaturperiode die Zuständigkeiten für **Typgenehmigung und Kontrolle in zwei getrennten Behörden** neu ordnen. Mit **stichprobenartigen Nachkontrollen** von neu zugelassenen Fahrzeugen im Realbetrieb auf der Straße werden wir **den Druck erhöhen**, dass die Fahrzeuge die Emissionsgrenzwerte auch wirklich einhalten.
- Wir werden einen **Beirat** bei der Kontrollbehörde einrichten, in dem Verbraucherschützer, Umweltverbände und Gewerkschaften systematisch in die staatlichen Prüf- und Kontrollverfahren einbezogen werden.
- Sofern die **technische Nachrüstung von Dieselfahrzeugen rechtliche Klarstellungen** notwendig machen, werden wir diese gesetzlich verankern. Dies gilt insbesondere für die verbindliche Gewährleistung bei den Produkten der Hersteller und auch für die Typenzulassungsgenehmigung und etwaiger Auflagen bei Nichteinhaltung wegen Umwelt- und Gesundheitsgefährdung.
- Durch die Einführung einer **Musterfeststellungsklage** werden wir die Rechte der **Verbraucherinnen und Verbraucher** gegenüber den Automobilherstellern **stärken**.

- Vorstände, die für Manipulationen verantwortlich sind, müssen zur Rechenschaft gezogen werden.

3.) Investitionen, Innovationen und Rahmenbedingungen für eine nachhaltige und neue Automobilität:

Die Zukunftsfähigkeit der Automobilindustrie kann nur durch massive Investitionen, durch eine neue Innovationskultur gesichert werden. Dies ist zuallererst die Aufgabe der Vorstände der Automobilunternehmen. Es ist **Zeit für strategische Zukunftsentscheidungen**. Diese dürfen nicht weiter hinausgezögert werden, sonst bestimmen Wettbewerber oder andere Wirtschaftsstandorte die Zukunft der Automobilität. Die Vorstände müssen einen Paradigmenwechsel für nachhaltige und neue Formen der Mobilität einleiten. Das kann im Interesse der Beschäftigten und des gesamten Wirtschaftsstandortes niemand verantworten. Die **Zukunft der Automobilindustrie** hängt davon ab, ob die Produktpalette endlich in aller Breite neue Antriebstechnologien zur Verfügung stellt, ob Elektromobilität und andere nachhaltige Antriebe endlich Priorität haben und ob sie beim automatisierten und vernetzten Fahren im Wettbewerb mit anderen Branchen, zum Beispiel global agierenden IT-Playern, erfolgreich neue Serviceleistungen anbieten kann.

- In Brüssel werden wir uns für eine ambitionierte CO₂-Regulierung für die Zeit ab 2020 auf der Grundlage der Realemissionen einsetzen. Die europäischen Rahmenbedingungen müssen Innovationen und Investitionen befördern, industriepolitische Projekte anschieben und dem Klima- und Umweltschutz dienen.
- High-Tech-Diesel mit wirksamer Abgasreinigung und Erdgas-Antriebe (CNG) können für einen absehbaren Zeitraum die Funktion einer Brückentechnologie einnehmen. Ihre Rolle ist jedoch endlich. Deutschland muss daher zum Leitmarkt und Leitanbieter von Elektromobilität werden. Dafür müssen die deutschen Hersteller **Modelle** anbieten, die den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden nach **Komfort und Zuverlässigkeit** entsprechen. Mit einer **verbindlichen europäischen E-Mobilitätsquote** werden wir den Anteil von **Elektrofahrzeugen** deutlich erhöhen.
- Darüber hinaus muss für gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge eine zeitlich befristete steuerliche Sonderabschreibung (Sonder-Afa) von 50% im Jahr der Anschaffung eingeführt werden. Damit wollen wir insbesondere Unternehmen, die ihre Firmenflotten auf Elektromobilität umstellen, unterstützen. Gleichzeitig kurbeln wir durch den folgenden Wiederverkauf der E-Dienstwagen den Gebrauchtwagenmarkt von Elektrofahrzeugen an.
- Außerdem wollen wir Hemmnisse im Wohneigentumsgesetz und im Mietrecht für Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrzeugen abbauen. Damit werden wir den Einbau von Ladestellen für Elektrofahrzeuge für Mieter und Wohnungseigentümer an ihrem privaten Kfz-Stellplatz erleichtern.

- Wir werden die **Modernisierung kommunaler Bus-, Nutzfahrzeug- und Taxiflotten** durch die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen und den Erwerb moderner Elektrofahrzeuge fördern. Den Fördersatz zur Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV werden wir auf 80 % anheben und das Gesamtfördervolumen auf 100 Mio. Euro jährlich erhöhen. Außerdem wollen wir die weitere **digitale Vernetzung** und **intelligente Steuerung** der innerstädtischen Verkehre **fördern**, um sie effizienter zu organisieren.
- Wir brauchen ein „**Digitales Straßengesetz**“ mit einem konkreten Zeitplan und zielführenden Instrumenten für den Aufbau einer intelligenten Verkehrssteuerung und –infrastruktur.
- Die **Kommunikationsinfrastruktur muss verbessert werden**. Grundlage für eine Vernetzung der Fahrzeuge und die Realisierung des autonomen Fahrens ist ein flächendeckendes, lückenloses Funknetz mit 5G-Standard, auf deren Basis die Fahrzeuge miteinander kommunizieren können.
- Die rechtlich definierten Aufgaben von Fahrer und Auto im Straßenverkehr müssen kontinuierlich an die technischen Entwicklungen angepasst werden, um Fahrern und Herstellern Rechtssicherheit zu gewährleisten. **Das automatisierte und vernetzte Fahren wird europa- und weltweit vorangetrieben**. Eine Zersplitterung bei den technischen Anforderungen an die Fahrzeuge würde eine grenzübergreifende Nutzung erschweren. **Die Harmonisierung der Regeln** ist hier maßgeblich. Deshalb muss die Standardisierung im internationalen Rahmen vorangetrieben werden.
- Damit die Autohersteller im Wettbewerb mit global agierenden Internetunternehmen bestehen können, ist ein **Ordnungsrahmen** notwendig, der einen **fairen Interessenausgleich** und diskriminierungsfreien Wettbewerb ermöglicht und die Verbraucherinteressen nicht aus den Augen verliert. Bei **Speicherung personenbezogener Daten** muss deren Schutz uneingeschränkt sichergestellt werden. Dies ist Voraussetzung, um eine weitere digitale Vernetzung der Fahrzeuge zu realisieren.

4.) Industriepolitik für die Mobilität von morgen:

Um den **Strukturwandel und die Transformation der Automobilbranche** voranzubringen, ist eine aktive Industriepolitik unverzichtbar; eine Industriepolitik, die den Wandel befördert, wissenschaftlich-technische Strukturen und Institutionen aufbaut, die diesen Wandel unterstützt, also innovationsfördernd und nicht strukturkonservierend wirkt. Ziel einer solchen Politik ist, dass in Deutschland und Europa alle Schlüsseltechnologien vorhanden sind, die für die Mobilität von morgen notwendig sind. Diese Aktivitäten werden in der **Plattform „Zukunft der Automobilindustrie“** unter der Leitung der Bundesregierung und unter Einbeziehung von Wissenschaft, Verbänden und Gewerkschaften koordiniert.

- In unserem Land muss mehr bei den **Schlüsseltechnologien** der Elektrifizierung getan werden. Notwendig sind Investitionen der deutschen Industrie in eine eigene **Batterie- und Zellproduktion am Standort Deutschland**, um die Abhängigkeit von

ausländischen Herstellern zu verringern und Arbeitsplätze in Deutschland zu schaffen.

- Auch die **Batteriezellenforschung** muss gestärkt werden. Die bisher im **Fraunhofer-Verbund** verteilten Kompetenzen in der Batterietechnologie müssen in einem **eigenen Institut** gebündelt werden.
- Die Förderung der Elektromobilität mit Hilfe des **Umweltbonus** für Käufer von **Elektrofahrzeugen** und Investitionen in die **Ladeinfrastruktur** werden wir in der beschlossenen Form **beschleunigen**. Ziel muss es sein, 2020 in Deutschland 100.000 Ladesäulen, davon mindestens ein Drittel Schnellladesäulen. Ohne einen Ausbau der Infrastruktur wird der Hochlauf der Elektromobilität nicht gelingen.
- Wir werden ein **Kompetenzzentrum für digitale Mobilität** und eine **Nationale Plattform Autonomes Fahren** einrichten: Hier sollen rechtliche und technologische Konzepte für autonomes Fahren erarbeitet werden. Dieses Expertengremium soll den Ideenwettbewerb in Deutschland vorantreiben.
- Die akademische Ausbildung muss modernisiert werden. Deutschland braucht mehr Softwareingenieure. Sie sind für die Digitalisierung der Automobilität und das autonome Fahren entscheidend. Dazu wollen wir ein **Sonderprogramm des Bundes** für zusätzliche Lehrstühle und Forschungsprojekte auf den Weg bringen.
- Um den Strukturwandel zu gestalten, sind die Kompetenzen der Beschäftigten entscheidend. Die **Qualifizierungs- und Weiterbildungsmaßnahmen** in den Unternehmen müssen dafür verbessert werden.

5.) Neue integrierte Verkehrskonzepte entwickeln:

Die bisherigen Formen der Mobilität werden sich grundlegend ändern. **Neue Mobilitätskonzepte** – auch getrieben durch die Möglichkeiten des automatisierten und vernetzen Fahrens – entstehen. Dies wird insbesondere zur stärkeren Integration der Verkehrsträger führen. ÖPNV, Straßen-, Schienen-, Rad- und Luftverkehr werden durch die Digitalisierung besser aufeinander abgestimmt werden können. Anstelle fahrzeugorientierter Angebote müssen deshalb **nutzerorientierte Mobilitätskonzepte** entwickelt werden, in die das saubere Automobil der Zukunft integriert wird. Sie haben ein hohes Potenzial, um eine effizientere und umweltgerechtere Mobilität für die Gesellschaft zu ermöglichen.

- Die Verkehrsdichte in den Städten führt heute noch zu hohen Lärm- und Umweltbelastungen. Notwendig ist ein Maßnahmenbündel, das
 - die **Vernetzung von ÖPNV** in den Zentren mit den unterschiedlichen Formen individueller Mobilität in den Peripherien verbessert;
 - den schon heute nicht unbeträchtlichen Beitrag des Fahrradverkehrs in den Stadtzentren im Kurz- und mittleren Streckenbereich erhöht, insbesondere durch Ausbau der Infrastruktur durch Fahrradspuren, sichere Abstellmöglichkeiten und Radschnellwege für längere Distanzen (**Fahrradautobahnen für die Städte**);

- **neue Logistik-Konzepte** für den innerstädtischen Lieferverkehr voranbringt. Die zumeist kurzen Distanzen können unter Nutzung der Elektromobilität bewältigt werden.

- Für die Attraktivität des Schienenverkehrs sind Pünktlichkeit und guter Service sowie die Anbindung an andere Verkehrsmittel von zentraler Bedeutung. Den dafür notwendigen „**Deutschlandtakt**“-**Fahrplan** werden wir zügig vorlegen. Wir werden die Schienenmaut für den Güter- und Personenverkehr senken, damit auf längeren Distanzen der umweltfreundliche Schienenverkehr in Konkurrenz zu den Lkws und Fernbussen attraktiv bleibt.
- In der Fläche müssen wir mit bewährten und neuen Modellprojekten dafür sorgen, eine umweltgerechte Mobilität gerade auch für die ältere Bevölkerung in ländlichen Gebieten sicher zu stellen. Neben automatisiertem und vernetztem Fahren sind **Bürgerbusse und Rufbusse** wichtige Ergänzungen zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Nahverkehrs in dünnbesiedelten Regionen.
- Zur übergreifenden Vernetzung über alle Verkehrsträger hinweg ist die Schaffung einer **digitalen Mobilitätsplattform** anzustreben. Mit einer solchen Plattform soll die Möglichkeit geschaffen werden, Planung, Buchung und Bezahlung der Verkehrsdienstleistungen aus einer Hand zu ermöglichen.