



36 der Industrie und im Mittelstand sind davon abhängig. Deshalb bauen wir  
37 auf die Innovationskraft der deutschen Automobilhersteller.

## 38 **II. Zukunft der deutschen Automobilbranche sichern**

39 Die Automobilindustrie ist eine Kernbranche der deutschen Volkswirtschaft.  
40 Sie beschäftigt in Deutschland knapp 800.000 Arbeitnehmerinnen und  
41 Arbeitnehmer. Ihr Umsatz lag 2014 bei rund 370 Milliarden Euro. Die  
42 Automobilhersteller setzen zusammen mit den oft mittelständisch  
43 geprägten Zulieferern starke Impulse für Innovationen, Wachstum und  
44 Beschäftigung. Zudem prägt das Automobil seit Jahrzehnten die  
45 Mobilitätsgewohnheiten der Menschen und damit die Verkehrsentwicklung.

46 Die Automobilindustrie befindet sich wie auch das Automobil selbst in  
47 einem weitreichenden Wandel – durch die Entwicklung in  
48 Schwellenmärkten vor allem in Asien, durch die Regulierung von  
49 Schadstoff-Emissionen, durch die Digitalisierung, die weitergehende  
50 Automatisierung und durch neue Antriebstechnologien. Die  
51 Innovationsführerschaft der deutschen Hersteller wird von diesen Trends  
52 herausgefordert.

53 Im Zuge der Globalisierung werden Produktionsstätten häufig dorthin  
54 verlagert, wo die Nachfrage liegt – in etablierte Absatzmärkte wie  
55 Nordamerika, aber gerade auch in Schwellenländer wie China. Auch die  
56 nationale Produktion von Automobilen geht heute zu drei Vierteln in den  
57 Export.

58 In Deutschland ist der Absatz von Fahrzeugen entgegen der  
59 Wachstumstrends im außereuropäischen Ausland in den vergangenen 25  
60 Jahren kaum gestiegen, vom Jahr der „Abwrackprämie“ 2009 einmal  
61 abgesehen. Der deutsche Pkw-Markt ist nach wie vor geprägt von einem  
62 überdurchschnittlich hohen Anteil an Premiumfahrzeugen. Der Kauf von  
63 Dienst- und Firmenwagen spielt dabei eine zentrale Rolle – rund 50  
64 Prozent der Fahrzeuge werden an gewerbliche Käufer abgesetzt. Die  
65 Sicherung des Premiummarkts ist für den Erhalt und das Wachstum der  
66 deutschen Automobilindustrie ein zentrales Ziel. Dies ermöglicht hohe  
67 Wertschöpfung und sichert den Erhalt von Technologieführerschaft und  
68 Arbeitsplätzen. Daher setzen wir darauf, dass in Deutschland wieder eine  
69 eigenständige Batteriezellenfertigung entsteht, und wollen dies mit  
70 Forschungsförderung unterstützen.

71 Politische und gesetzliche Vorgaben definieren wichtige  
72 Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie und steuern so auch die  
73 Richtung von Innovationen. So haben die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte zu einer  
74 stärkeren Optimierung der Verbrennungsmotoren und zu einer  
75 Diversifizierung der Antriebstechnologien beigetragen.

76 Die deutsche Industrie besitzt einen Technologievorsprung bei  
77 hocheffizienten Verbrennungsmotoren. Künftig werden jedoch noch stärker  
78 als heute alternative Antriebe eine Rolle spielen, wie zum Beispiel Hybride,  
79 also zwei Antriebsarten im selben Fahrzeug, aber auch reine

80 Elektromotoren. Heute macht bei einem fossil betriebenen Pkw ein Viertel  
81 der Wertschöpfung der Antriebsstrang aus, das heißt der  
82 Verbrennungsmotor und das Getriebe. In Zukunft wird die Batterie einen  
83 hohen Wertschöpfungsanteil eines Autos haben.

84 Um möglichst wenig Energie für den Fahrzeugantrieb einsetzen zu  
85 müssen, spielt der Leichtbau, sprich die Verwendung leichter Materialien  
86 zur Gewichtseinsparung wie Aluminium oder kohlefaserverstärkte  
87 Kunststoffe, eine immer größere Rolle. Die Bedeutung des Leichtbaus als  
88 Querschnittstechnologie hat die Koalition bereits im Koalitionsvertrag und in  
89 der "Hightech-Strategie - Innovationen für Deutschland" hervorgehoben.

90 Die Zukunft des Automobils wird durch zwei weitere, miteinander  
91 zusammenhängende Trends bestimmt: das autonome Fahren und die  
92 Digitalisierung des Fahrzeugs. Zudem wird sich die heute schon  
93 erkennbare Weiterentwicklung der weltweit bekannten deutschen  
94 Automobilkonzerne fortsetzen, über die reine Fahrzeugherstellung hinaus  
95 zunehmend auch als Mobilitätsdienstleister aufzutreten.

96 Viele neue Mobilitätskonzepte basieren auf der Idee „Nutzen statt  
97 Besitzen“, zum Beispiel das Carsharing. Aber auch neue Park-Apps, mit  
98 Sensoren ausgestattete intelligente Parkhäuser oder auch gemeinsame  
99 Konzepte mit anderen Verkehrsträgern wie zum Beispiel der Bahn werden  
100 von der Automobilindustrie schon heute aktiv vorangetrieben.

101 Neben der Digitalisierung der Autos und neuen, vor allem internetbasierten  
102 Dienstleistungen wird auch die Produktion selbst immer weiter digitalisiert  
103 werden. Das Schlagwort hierfür lautet „Industrie 4.0“. Es geht um die  
104 intelligente, internetbasierte Vernetzung von Produktentwicklung,  
105 Produktion, Logistik und Kundenmanagement. „Industrie 4.0“ kann ein  
106 Wachstums- und Innovationstreiber sein, der zu weiteren  
107 Produktivitätsschüben führt. Dies sichert die Wettbewerbsfähigkeit, stärkt  
108 die Fertigung in Deutschland und ist Grundlage für positive  
109 Einkommensentwicklungen der Beschäftigten.

110 Die deutsche Automobilindustrie hat das Potenzial, die skizzierten  
111 Herausforderungen erfolgreich zu bewältigen. Wir wollen sie auf dem Weg  
112 einer weiterhin hochinnovativen, weltweit erfolgreichen Branche  
113 unterstützen und zur Sicherung der Arbeitsplätze unter anderem mit  
114 folgenden Maßnahmen beitragen:

115 • Innovationen entstehen in den Köpfen von Menschen, die gut  
116 qualifiziert und motiviert sind. Für die Bewältigung des  
117 Strukturwandels in der Automobilindustrie sind Qualifizierung und  
118 Weiterbildung der Beschäftigten deshalb unerlässlich. Wir setzen  
119 uns deshalb für die Stärkung der betrieblichen Ausbildung und der  
120 inner- und überbetrieblichen Fortbildung ein. Gleichzeitig appellieren  
121 wir an die Unternehmen, gezielt mehr Frauen für technische Berufe  
122 in der Automobilindustrie zu gewinnen.

123 • Wir wollen den Zugang zu Auslandsmärkten deutscher  
124 Automobilhersteller weiter verbessern. Dazu wollen wir

125 Handelshemmnisse wie Zölle abbauen und Zulassungsverfahren  
126 harmonisieren. Wir wollen freien und fairen Handel ermöglichen.

127 • Aufgrund der Beschlüsse des Klimagipfels in Paris wird es zu  
128 Diskussionen über weitere Verschärfungen der CO2 und anderer  
129 Schadstoffgrenzwerte im Automobilsektor kommen. In diesem  
130 Prozess müssen die ambitionierten Klimaschutzziele, die Sicherung  
131 der Arbeitsplätze und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen  
132 Automobilindustrie gleichermaßen Berücksichtigung finden.

133 • Um Strategien zur Stärkung des Leichtbaus als deutsche  
134 Industriekompetenz zu entwickeln, fördern wir die Vernetzung der  
135 beteiligten Akteure aus Wirtschaft, Gewerkschaften, Wissenschaft  
136 und Politik.

137 • Wettbewerbsfähige steuerliche Rahmenbedingungen und  
138 Energiekosten sind eine wesentliche Voraussetzung, um die  
139 Attraktivität des Standorts Deutschland für die Automobilindustrie zu  
140 erhalten.

### 141 **III. Automobilität digital vernetzen<sup>1</sup>**

142 Die Automatisierung und die digitale Vernetzung des Automobils sind  
143 zentrale Innovationstreiber. In der höchsten Automatisierungsstufe wird das  
144 Automobil autonom und fahrerlos unterwegs sein können. Der Autofahrer  
145 wird zum Passagier. Für die vernetzte Mobilität sind Informations- und  
146 Kommunikationssysteme im Auto, zwischen den Fahrzeugen sowie die  
147 digitale Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern und der Infrastruktur die  
148 entscheidenden Schlüssel zum Erfolg der Entwicklung.

149 Für den Weg zur Serienreife neuer digitaler Systeme braucht es Vertrauen  
150 in die Technik und die Akzeptanz der Nutzerinnen und Nutzer.  
151 Voraussetzung dafür sind neben der technischen Erprobung von  
152 hochautomatisierten Fahrzeugen im weniger komplexen Verkehr auf  
153 außerörtlichen Autobahnen oder Bundesstraßen Tests und  
154 Mobilitätskonzepte im innerörtlichen urbanen Umfeld, das von vielen  
155 unterschiedlichen Verkehrssituationen geprägt ist.

156 Die Kommunikation von Fahrzeugen untereinander, aber auch der  
157 Austausch von Daten wird eine der Grundlagen für die weitere Vernetzung  
158 der Automobilität werden. Ohne das Vertrauen in Datensicherheit,  
159 Datenschutz, Datenintegrität sowie in die selbstbestimmte Verwendung der  
160 persönlichen Daten wird der Marktdurchbruch nicht gelingen.

---

<sup>1</sup>CDU/CSU und SPD haben bereits mit ihrem Antrag „Intelligente Mobilität fördern – Die Chancen der Digitalisierung für den Verkehrssektor nutzen“ (18/7362) einen umfassenden Forderungskatalog an die Bundesregierung mit konkreten Maßnahmen zur Förderung und strategischen Ausrichtung sowie der Entwicklung regulatorischer Rahmenbedingungen vorgelegt. Mit diesem Positionspapier kommt es zu weiteren Konkretisierungen.

161 Darüber hinaus stellt sich die Frage, welche Verantwortung tragen die  
162 Nutzer, wenn sie sich zukünftig in immer mehr Fahrsituationen auf die  
163 Informationstechnik des Fahrzeuges verlassen und die Hände vom  
164 Lenkrad nehmen. Bisher sind die rechtlichen Regelungen, wer zukünftig die  
165 Sorgfaltspflicht und das Haftungsrisiko trägt, nicht abschließend geklärt.  
166 Nach den heutigen Regeln haften immer die Fahrer. Die Nutzung digitaler  
167 und vernetzter Systeme darf jedoch nicht zu einer Erhöhung der  
168 Haftungsrisiken für die Nutzerinnen und Nutzer führen.

169 Wir wollen die digitale Vernetzung des Automobils unterstützen und damit  
170 gemeinsam mit den Automobilherstellern in Deutschland die Tür in ein  
171 neues automobiles Zeitalter aufstoßen:

- 172 • Wir fordern die Bundesregierung auf, mindestens in zwei Städten in  
173 Kooperation mit den Kommunen „Digitale Testfelder Stadt“ zur  
174 Erprobung von automatisierten Fahrzeugen im urbanen Umfeld zu  
175 schaffen oder kommunale Projekte zu begleiten. Dabei sollten die  
176 technischen Möglichkeiten von neuen Fahrzeugen in einem  
177 hybriden Verkehrsumfeld von konventionellen und vernetzten  
178 Fahrzeugen in einem komplexen städtischen Umfeld unter  
179 Einbindung des ÖPNV getestet werden.
- 180 • Wir werden Rechtssicherheit für die Nutzerinnen und Nutzer von  
181 hochautomatisierten Fahrzeugen schaffen. Wir wollen klare und  
182 eindeutige Regelungen für die Haftung der Hersteller und  
183 Dienstleister, die vernetzte und digitale Technik, Daten und  
184 Informationen in den Verkehr bringen. Unser Ziel ist es, dass kein  
185 Fahrer für Unfallfolgen haftbar gemacht werden kann, die  
186 eingetreten sind, als das Fahrzeug durch die Technik geführt wurde  
187 und der Fahrer das Fahrgeschehen nicht aktiv überwachen musste.  
188 Im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und in der Straßenverkehrs-  
189 Ordnung (StVO) werden wir regeln, dass Fahrzeuge mit  
190 hochautomatisierten Fahrfunktionen zum Verkehr in öffentlichen  
191 Straßen zugelassen werden können.
- 192 • Wir setzen uns für eine sichere Verschlüsselung von Daten und  
193 Kommunikation ein. Die Sicherheit des vernetzten Fahrens darf  
194 nicht durch externe Hacker-Angriffe gefährdet werden. Wir wollen  
195 daher eine Überprüfung der technischen Systeme erreichen. Zu  
196 prüfen ist, ob hierfür externe Stellen und eine Zertifizierung der  
197 informationstechnischen Systeme erforderlich sind.
- 198 • Die Daten gehören den Nutzern der vernetzten Fahrzeuge. Daraus  
199 folgt, dass die Fahrer automatisierter und vernetzter Fahrzeuge für  
200 die Erhebung und Verwertung von Daten ihre Einwilligung geben  
201 müssen. Für den IT-Datenschutz muss ein internationaler Standard  
202 entwickelt und verbindlich festgeschrieben werden, der jedoch nicht  
203 zu einer Absenkung unseres nationalen Schutzniveaus führen darf.  
204

#### 205 IV. Alternative Antriebstechnologien fördern

206 Zu der von der Bundesregierung vereinbarten Reduktion der CO2-  
207 Emissionen bis 2020 um 40 Prozent muss auch der Verkehrssektor einen  
208 ausreichenden Beitrag leisten. Die EU-Mitgliedsstaaten haben sich bereits  
209 auf einen Grenzwert von 95 Gramm CO2 pro km - gegenüber 130 Gramm  
210 im Jahr 2015 - für neu zugelassene Pkw (rechnerischer Wert bezogen auf  
211 die Flotte eines Herstellers in Europa) ab 2020 verständigt. Damit dies  
212 gelingen kann, müssen Motoren noch effizienter und emissionsärmer  
213 werden, die Klimateffizienz von Kraftstoffen weiter gesteigert und verstärkt  
214 alternative Antriebsformen genutzt werden.

215 Die Marktentwicklung von Elektrofahrzeugen (einschließlich Hybride) zeigt  
216 nach heutigem Ermessen, dass das gesetzte Ziel, mindestens 1 Millionen  
217 Elektrofahrzeuge bis 2020 auf deutsche Straßen zu bringen, nur schwer zu  
218 erreichen ist. Der höhere Preis, die kürzeren Reichweiten verbunden mit  
219 fehlender Ladeinfrastruktur und langen Ladezeiten genügen den  
220 Anforderungen der Nutzer an ein modernes Auto bisher nicht.

221 Ohne ein neues Maßnahmenpaket von Politik und Wirtschaft zur Förderung  
222 der Elektromobilität wird der Markthochlauf nicht gelingen. Daher wollen wir  
223 im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel noch in dieser  
224 Legislaturperiode:

- 225 • ein Ladeinfrastrukturprogramm für die Schaffung von öffentlich  
226 zugänglichen Schnellladestationen auflegen, regulatorische  
227 Rahmenbedingungen für einen diskriminierungsfreien Zugang und  
228 die Beschleunigung des privatwirtschaftlichen Aufbaus schaffen,
- 229 • die steuerliche Freistellung des geldwerten Vorteils beim  
230 Arbeitnehmer für das Laden im Betrieb schaffen,
- 231 • die Ausdehnung der Kfz-Steuerbefreiung für reine E-Autos befristet  
232 wieder von 5 auf 10 Jahre (für Kauf bis Ende 2020) erreichen,
- 233 • die Forschung und Entwicklung der Zell- und Batterietechnologie  
234 und -produktion der Automobilindustrie unterstützen,
- 235 • die Beschaffung im öffentlichen Bereich stärken und die  
236 verpflichtende Pkw-Beschaffungsquote von Elektrofahrzeugen  
237 (Definition EmoG) für den Fuhrpark des Bundes ab dem 01.01.2017  
238 zunächst auf 20 % steigern,
- 239 • in der Praxis bestehende Hemmnisse beim Laden und Speichern in  
240 Mehrfamilienhäusern und an gemieteten Stellplätzen abbauen,  
241 indem entsprechende Änderungen im Wohnungseigentumsgesetz  
242 (WEG) und im Mietrecht (BGB) vorgenommen werden.  
243

244 Von der Wirtschaft erwarten wir gleichzeitig:

- 245 • eine signifikante Beteiligung am Aufbau der Ladeinfrastruktur,
- 246 • ein nachhaltiges Engagement für den Aufbau einer  
247 wettbewerbsfähigen Batteriezellenfertigung in Europa, um auch bei  
248 der Elektromobilität die gesamte Wertschöpfungskette bei der  
249 Automobilherstellung abbilden zu können,
- 250 • stärkere Aktivitäten bei der Werbung für Elektromobilität.

251 Darüber hinaus wird die Bundesregierung im April weitere Entscheidungen  
252 für die Förderung der Elektromobilität treffen. Die Automobilhersteller  
253 haben eine angemessene Beteiligung an der Förderung bereits zugesagt.

254 Neben den batterieelektrischen Antrieben wollen wir auch Antriebe mit  
255 Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie fördern. Das Nationale  
256 Innovationsprogramm Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie (NIP)  
257 soll weiterhin als Förderinstrument eingesetzt werden.

## 258 **V. Neue Mobilitätskonzepte ermöglichen**

259 Im urbanen Verkehr gewinnen neue Mobilitätskonzepte und  
260 Geschäftsmodelle wie Carsharing und internetplattformgestütztes  
261 gemeinsames Nutzen von Autos zunehmend an Bedeutung. Oftmals steht  
262 nicht der Kauf sondern die Nutzung des Automobils im Vordergrund. Das  
263 gemeinsame Nutzen eines Autos vermindert den Verkehr in den Städten,  
264 verringert den Parkdruck in Quartieren und führt zu einer effizienteren  
265 Nutzung der Fahrzeuge.

266 Neues Nutzerverhalten und die Digitalisierung der Mobilität ermöglichen  
267 neue Allianzen zwischen dem Auto und dem ÖPNV, der weiterhin  
268 insbesondere im städtischen Raum eine tragende Säule der Mobilität sein  
269 wird. Mit Hilfe des Internets können Nutzerinnen und Nutzer sich auf ihrem  
270 Weg verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsketten organisieren. Intelligente  
271 Mobilitätskonzepte der Zukunft müssen daher verkehrsträgerübergreifend  
272 aufgebaut sein. Der Nutzer soll digital Informationen zu  
273 Mobilitätsangeboten unterschiedlicher Verkehrsträger erhalten (Open data)  
274 – buchbar, abrechenbar über PC und Smartphone.

275 Wir wollen die Rahmenbedingungen für mobile Dienstleistungen  
276 verbessern:

- 277 • Wir erwarten von der Bundesregierung in der ersten Jahreshälfte  
278 2016 eine einheitliche gesetzliche Regelung zur Einrichtung von  
279 Sonderparkplätzen für Carsharingfahrzeuge in Kommunen. Die  
280 Regelungen sollen keine Angebotsform (stationsgebundene wie  
281 stationsungebundene, sog. free floater) benachteiligen. Die  
282 Bundesländer sollen in die Pflicht zur schnellen Umsetzung  
283 genommen werden.

284 • Um die Digitalisierung und bessere Verzahnung des ÖPNV mit  
285 alternativen Carsharingangeboten zu verbessern, werden wir die  
286 Einführung eines verkehrs- und anbieterübergreifenden E-Tickets  
287 fördern.

288 Rust, April 2016