

1 Beschluss der Geschäftsführenden Vorstände
2 vom 20./21. April 2016

3 **TOP 5: Automobilität der Zukunft**

4 **I. Mobilität der Menschen von morgen gestalten**

5 Deutschland ist Automobilland. Vor 128 Jahren rollte das erste Automobil
6 von Mannheim nach Pforzheim. Bereits 1860 wurde der Viertakt-
7 Benzinmotor erfunden. Deutsche Ingenieurskunst hat die Mobilität seitdem
8 immer wieder revolutioniert und damit die Voraussetzungen für modernes
9 Leben und wirtschaftliches Wachstum geschaffen: Automobile bringen
10 Waren und Dienstleister in Bewegung, Menschen zur Arbeit und Produkte
11 nach Hause. Das Automobil verändert sich und damit auch die Mobilität.
12 Wir wissen, dass sich das Nutzerverhalten wandelt. Insbesondere wird die
13 Nachfrage nach einer effizienten Organisation, wie man von A nach B
14 kommt, größer. Zentrale Herausforderung ist es, sowohl in den städtischen
15 Ballungsräumen wie auch in strukturschwachen ländlichen Regionen die
16 individuelle und öffentliche Mobilität sicherzustellen.

17 Im Verkehrssektor entsteht ein hoher Anteil der CO₂-Emissionen, die es
18 aufgrund der Klimaschutzziele zu reduzieren gilt. Zudem lässt sich durch
19 alternative Energieträger die Abhängigkeit von Förderländern fossiler
20 Brennstoffe verringern. Deshalb wollen wir die Energiewende auch im
21 Mobilitätssektor vorantreiben. Alternative Antriebe wie der elektrische
22 Antrieb oder die aus erneuerbaren Energien sowie aus biologischen Roh-
23 und Reststoffen hergestellten Kraftstoffe, die die Umwelteffizienz des
24 klassischen Verbrennungsmotors noch weiter verbessern, werden eine
25 wachsende Rolle spielen.

26 Das vernetzte und digitalisierte Automobil trägt dazu bei, die
27 Verkehrsströme effizienter und sicherer zu steuern und die Emissionen zu
28 verringern. Mit vernetztem und automatisiertem Verkehr sowie neuen
29 Antriebstechnologien schonen wir somit die Ressourcen, verringern die
30 Beeinträchtigungen für Mensch und Natur und können die Sicherheit der
31 Verkehrsteilnehmer deutlich erhöhen.

32 Wir erleben damit die Neuerfindung des Automobils. Die
33 Automobilhersteller sind für den deutschen Wirtschaftsstandort von
34 grundlegender Bedeutung. Wir wollen daher, dass das Automobil der
35 Zukunft aus Deutschland kommt. Hunderttausende von Arbeitsplätzen in

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 CO₂-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 vernetzen¹**

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.

¹CDU/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