

Drei-Fraktionen-Treffen

FDP/DVP Fraktion 
IM LANDTAG BADEN-WÜRTTEMBERG

**Freie
Demokraten**



Fraktion
Bayern **FDP**

**Freie
Demokraten**



Fraktion im
Hessischen Landtag **FDP**

Positionspapier

Deutschland Automobilstandort 2030

Baden-Württemberg - Dr. Hans-Ulrich Rülke MdL

Hessen - René Rock MdL

Bayern - Martin Hagen MdL

Mobilität ist ein Motor unseres Lebens. Die Automobilindustrie in Deutschland kann mit einem Umsatz von rund 425 Milliarden Euro auf ein erfolgreiches Jahr 2018 zurückblicken. Der Kraftfahrzeugbau ist die umsatzstärkste Branche in der ganzen Republik und leistet aufgrund der hohen Beschäftigungszahlen einen wichtigen Beitrag zur Arbeitsmarktlage und zum Wohlstand. Im Jahresmittel waren 834.393 Personen in den Betrieben der Hersteller von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen beschäftigt. Dabei gilt es zu erkennen, dass die Wertschöpfung und die Arbeitsplätze ganz wesentlich bei den mittelständisch geprägten Komponenten- und Teilezulieferern liegen. Im Wertschöpfungskern dominieren diese sogar die OEM (Originalgerätehersteller) deutlich. Deren Teilhabe am Strukturwandel ist daher essentiell. Die deutschen Autokonzerne produzieren weltweit rund 18 Millionen PKW pro Jahr, davon circa 5,2 Millionen in Deutschland. Geprägt wird die Strategie der Autokonzerne somit von den Märkten weltweit. 2018 gab es in Deutschland knapp 47,1 Mio. Personenkraftwagen. Von den knapp 3,5 Millionen Neuzulassungen kamen rund 2,4 Mio. von deutschen Konzernmarken und bezeugen, dass „Made in Germany“ bei den Bürgerinnen und Bürgern nach wie vor einen hohen Stellenwert hat. Der Dieselmotor spielt dabei, trotz der heftigen Diskussionen und inzwischen eingeführter Fahrverbote, noch immer eine zentrale Rolle und treibt auch im Mai 2019 ein Drittel aller Fahrzeuge bundesweit an. Neben rund zwei Dritteln Benzinern spielen alternative Kraftstoffe und Antriebsarten im Gesamtvergleich dagegen bisher eine untergeordnete Rolle.

Gleichwohl machen die Globalisierung der Arbeitsmärkte und die Verlagerung der Produktion in Niedriglohnländer auch vor dem Wirtschaftsstandort Deutschland nicht Halt und der wirtschaftliche Erfolg der Automobilbranche ist nicht in Stein gemeißelt. Die Transformation der Mobilität durch Elektrifizierung, Digitalisierung und Automatisierung prägt schon heute die Zukunft der Automobilindustrie. Ungeachtet dessen, dass der Strukturwandel in der Automobilindustrie unumkehrbar im Gange ist, stellt sich die Frage, wie sich diese auf die Wertschöpfung und die Beschäftigung auswirken wird.

Das Pariser Klimaschutzabkommen wurde 2015 von fast allen Nationen der Welt unterschrieben und zielt darauf ab, aktiv gegen die Erderwärmung vorzugehen. Die Reduktion des CO₂-Ausstoßes und die Treibhausgasneutralität in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts stehen im Mittelpunkt des Abkommens. Das wird unter anderem erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrssektor und die Automobilbranche haben. Die Politik muss verbindliche Ziele zur Reduzierung von Treibhausgasen festlegen. Den besten Weg dorthin sollte sie jedoch den Ingenieuren und letztlich dem Markt überlassen. Eine einseitige politische Festlegung auf eine Technologie lehnen wir ab und plädieren stattdessen für Technologieoffenheit. Wenn die Klimaziele durch einen sektorenübergreifenden CO₂-Preis emissionsärmere bzw. emissionsfreie Fahrzeugantriebe erforderlich machen, so bedeutet dies nicht zwangsläufig ein Ende des Verbrennungsmotors. Durch den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen können Verbrennungsmotoren künftig klimaneutral werden. Schon heute stehen entsprechende Technologien zur Verfügung, die zu einer Emissionsminderung beitragen.

Auch die Diesel-Technologie kann weiterhin Zukunft haben, wenn z.B. durch Kraftstoff-Beimischungen der Luftschadstoffausstoß hinreichend reduziert wird. Wir wollen Technologien nicht politisch verdammen,

sondern sie durch technische Weiterentwicklung ökologisch fit machen. Dafür setzen wir uns insbesondere für technologieneutrale Förderansätze und Fördermaßnahmen ein. Die einseitige, politisch motivierte Bevorzugung bestimmter Technologien in der aktuellen Förderlandschaft ist ein Innovationshemmnis, dass es zu beseitigen gilt. Eine einseitige Fokussierung, wie im Koalitionsvertrag der Bundesregierung, ist eine Kontradiktion zur Technologieoffenheit eines marktwirtschaftlichen Produktionsstandortes. „Alles, was die Innovationskraft der Automobilwirtschaft nicht schafft, müssten verkehrslenkende Maßnahmen bewirken“, fabuliert der grüne baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann und beschreibt damit überraschend treffend den pathologischen Zustand der aktuellen Industriepolitik der Bundesregierung.

Wir Freie Demokraten respektieren das Bedürfnis nach individueller Mobilität und wenden uns gegen Verbote und Bevormundung. Einen gesellschaftlichen Kulturkampf um das Automobil wollen wir verhindern. Wir wollen die Klimaschutzziele erreichen, gleichzeitig individuelle Mobilität sicherstellen sowie Wertschöpfung und Arbeitsplätzen in Deutschland erhalten.

Dazu haben wir drei Handlungsfelder identifiziert:

1. Elektromobilität

Das Angebot an Elektrofahrzeugen nimmt kontinuierlich zu, viele wichtige Automobil-Absatzmärkte setzen zunehmend auf Elektromobilität. Die deutschen Hersteller bringen in den kommenden Jahren eine Reihe von Elektroautos auf den Markt – den technologischen Vorsprung, den sich Deutschland beim Verbrennungsmotor erarbeitet hat, haben wir bei der E-Mobilität aber nicht. Der internationale Wettbewerb verschärft sich. Eine Batterieherstellung 100% „Made in Germany“ ist momentan noch undenkbar. Will Deutschland sowohl Leitmarkt als auch Leitanbieter der Automobilindustrie bleiben, muss schnell in die produktionsnahe Forschung und Entwicklung der Traktionsbatterie, welche für Elektroautos benötigt wird, investiert werden.

Eine einseitige politische Festlegung auf batteriebetriebene Fahrzeuge (BEV) lehnen wir ab. Die Umweltbelastungen bei der Herstellung der Batterien und beim Abbau der dafür notwendigen Rohstoffe müssen realistisch in eine ökologische Gesamtbilanz einbezogen werden. Die Elektromobilität wird zu oft als Allheilmittel ökologischer Mobilität präsentiert, obwohl fragwürdig bleibt, inwiefern die Produktion und Entsorgung von Traktionsbatterien als ökologisch wertvoll betrachtet werden können. Alternative Technologien wie die Brennstoffzelle oder synthetische Kraftstoffe müssen mit derselben politischen Unterstützung vorangetrieben werden. Jede dieser Technologien bietet individuelle Vor- und Nachteile, für unterschiedliche Anwendungsbereiche sind unterschiedliche Technologien am besten geeignet. Dies zu entscheiden ist Sache des Marktes, nicht der Politik.

- Die einseitige politische Fokussierung auf E-Mobilität muss einem technologieoffenen Wandel der Mobilität weichen.

- Eine besonders wichtige Aufgabe ist das Recycling der Batterien. Hier bieten sich Chancen für die deutsche Recyclingwirtschaft.
- Es muss ein Fokus auf die Tank- und Ladeinfrastruktur gelegt werden, um die Praxistauglichkeit alternativer Mobilitätskonzepte zu steigern.
- Industriepolitische Eingriffe in den Markt lehnen wir ab. Verbindliche Elektro-Quoten, wie China sie hat, sind in der Bundesrepublik nicht vorstellbar.
- Einseitige Anreizprogramme zugunsten der Elektromobilität lehnen wir wegen des Risikos ab, dass technologisch ausgereifte und kostensparende Alternativen wie die Erdgasmobilität noch weiter ins Hintertreffen geraten könnten, obwohl diese bereits heute substantiell zur Vermeidung von Treibhausgasen und Schadstoffen beitragen können.

2. Innovationsförderung und Technologieoffenheit

Angesichts der Umsatzstärke der deutschen Automobilindustrie und der damit verbundenen Arbeitsplätze darf man die ökonomischen Aspekte einer Mobilitätswende nicht außer Acht lassen. Der Erhalt der Wertschöpfung lässt sich am besten durch Technologieoffenheit realisieren. Der Erhalt von Arbeitsplätzen bedarf nach einschlägigen Studien wie der Strukturstudie BW^e mobil 2019 vor allem des Erhalts der nationalen Technologieführerschaft. Zweifelsohne werden neue Antriebstechnologien wie die Elektromobilität eine wichtige Rolle spielen, doch daneben bestimmen noch weitere Entwicklungen die Transformation der Branche: Das Auto der Zukunft, so viele Experten, werde elektrisch, vernetzt und autonom sein und (speziell in urbanen Ballungsräumen) wahrscheinlich zunehmend via Carsharing gemeinschaftlich genutzt werden. Die Schlagworte lauten je nach Hersteller ACES oder CASE (Connected, Autonomous, Shared & Electric). Um Deutschland als starken Automobilstandort zu erhalten, müssen deutsche Hersteller bei möglichst vielen dieser Trends die Technologieführerschaft erlangen.

- Neben dem Ausbau der Elektromobilität (Batterieforschung, Erweiterung der Ladeinfrastruktur, etc.) müssen wir die ökologische Weiterentwicklung des Verbrennungsmotors voranbringen. 2015 erschütterte der Abgaskandal auch Deutschland und seine Autofahrer. Wir fordern nach wie vor, dass die Autohersteller selbst Hardware-Nachrüstungen finanzieren müssen, dort wo betrogen wurde.
- Innovationsgutscheine für kleine und mittlere Unternehmen, um die Planung, Entwicklung, Umsetzung und Weiterentwicklung von innovativen Produkten, Dienstleistungen oder Produktionsverfahren zu forcieren, haben sich beispielsweise in Baden-Württemberg und Bayern als erfolgreiches Instrument erwiesen. Dies gilt es bundesweit konzeptionell fortzuentwickeln, um die Teilhabe von KMU am Strukturwandel zu sichern.

- Steuerliche Forschungsförderungen sind ein wichtiges Instrument für Innovationen. Durch einen gezielten Technologietransfer sollen branchenübergreifend innovative und nachhaltige Mobilitätsprogramme entstehen. Hierbei soll vor allem auch der Mittelstand miteinbezogen werden. Zudem müssen wir weiter an einer Clusterstrategie arbeiten, um die relevanten Akteure in Technologieprogrammen zu vernetzen.
- Wir müssen bessere gesetzliche Rahmenbedingungen bieten sowie den Bürokratieabbau fördern. Dies ist besonders für mittelständische Unternehmen und Start-Up Gründungen von wesentlicher Bedeutung. Nur so schaffen wir ein Klima, in dem auch kleine und mittelständische sowie aufstrebende Unternehmen Interesse an Forschung und Entwicklung haben.
- Die sogenannte Share-Economy benötigt einen zeitgemäßen Rechtsrahmen für traditionelle und neue Geschäftsmodelle, wie etwa zur Personenbeförderung, bei Car- oder Ride-Sharing-Angeboten.
- Deutschland muss weitere Pilotregionen für automatisiertes Fahren ausweisen – nicht nur auf Autobahnen wie derzeit der A9.
- Wir wollen die Entwicklung der Brennstoffzelle weiter vorantreiben. Da die Technologie insbesondere für schwere Fahrzeuge mit hoher Laufleistung prädestiniert erscheint, sollte eine Umrüstung öffentlicher Flotten (z.B. Busse, Kehrmaschinen, Müllabfuhr) geprüft werden.
- Solange der Schwerlastverkehr maßgeblich zum Ausstoß von CO₂ beiträgt, müssen wir Kraftstoffe neu denken. Synthetische Kraftstoffe aus regenerativen Kohlenstoffquellen wie z.B. Restbiomassen könnten als sogenannte E-Fuels eine ernstzunehmende Alternative zum fossilen Brennstoff werden. So steht mit der Gas-to-Liquid-Technologie (GTL) bereits heute ein innovativer synthetischer Kraftstoff in Marktreife zur Verfügung, der dazu beitragen kann, lokale Emissionen bei herkömmlichen Dieselfahrzeugen zu reduzieren und so unmittelbar zur Verbesserung der Luftqualität führt. Um einen möglichst breiten Einsatz dieser Kraftstofftechnologie zu ermöglichen soll daher eine schnellstmögliche Änderung der BImSchV10 erfolgen.
- Faktische Technologieverbote durch unrealistische Emissionsminderungsvorgaben für Flottenverbräuche im Rahmen der Effort Sharing Regulation der EU lehnen wir ab und setzen auf eine konsequente Überführung der Kraft- und Brennstoffe in den Europäischen Emissionshandel. Wenn Kraftstoffe schon auf Raffinerie- oder Importeurebene nach den zu erwartenden Treibhausgasemissionen bepreist werden, entfaltet dies nicht nur in der gesamten Handels- und Verbrauchskette eine ökologische Lenkungswirkung, sondern reizt auch alternative Kraftstoffe mit neutraler Treibhausgasbilanz an.
- Neben BEVs, der Brennstoffzelle und den synthetischen Kraftstoffen hat der Verbrennungsmotor noch lange nicht ausgedient. Besonders bei sogenannten Plug in-Hybriden spielt der Verbrenner eine

wesentliche Rolle. Circa 40-50 km der Fahrtstrecke können elektrisch gefahren werden, bevor auf den herkömmlichen Verbrenner zurückgegriffen wird. Allein im März 2019 wurden über 3.000 solcher Plug in-Hybride zugelassen.

3. Politische Rahmenbedingungen

Um mit der Mobilitätswende Schritt zu halten sowie der Elektrifizierung, Digitalisierung und Automatisierung gerecht zu werden, wird vor allem eine passende, leistungsfähige und moderne Infrastruktur benötigt. Dabei darf man nicht nur die Fortentwicklung unseres Straßennetzes oder die Umstellung des öffentlichen Personennahverkehrs als integralen Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge verstehen, sondern auch den Ausbau der digitalen Infrastruktur, die sowohl für die Industrie, aber auch die Bürgerinnen und Bürger unerlässlich ist. Hierbei stehen übergeordnet die politischen Rahmenbedingungen im Fokus unserer Forderungen.

- Individuelle Mobilität darf nicht unter ideologischer Bevormundung leiden.
- Politik ist nicht das bessere Unternehmen. Dennoch befasst sich Politik mit den Angelegenheiten des Gemeinwesens, wozu Mobilität zählt. Wir müssen dafür sorgen, dass sich Wirtschaft, Wissenschaft, Gesellschaft und Politik über Branchen und Technologien hinweg austauschen. Dabei muss die Partizipation der mittelständisch geprägten Zulieferindustrie sichergestellt werden.
- Wir müssen eine strategische Allianz deutscher bzw. europäischer Automobilhersteller fördern, um asiatischen Batteriezellenherstellern im Wettbewerb um die Innovationsführerschaft die Stirn bieten zu können. Das Batteriekonsortium zwischen Deutschland und Frankreich, das bis Herbst von der Europäischen Kommission genehmigt und gefördert werden soll, kann auf dem Weg zu mehr internationaler Wettbewerbsfähigkeit nur einen ersten Schritt darstellen.
- Ein flächendeckender Ausbau zum 5G-Netzwerkstandard wird im Zuge der „Car2X-Kommunikation“ wichtig. „Car2X-Kommunikation“ beschreibt diverse Kommunikationsverbindungen der Fahrzeuge mit der Umwelt und wird im Laufe der Mobilitätswende zu einer grundlegenden Komponente.
- Das Autonome Fahren wird zukünftig eine wichtige Rolle einnehmen, sodass einzelne Fahraufgaben sukzessive auf die Maschine bzw. das Auto übergehen können. Manches Gutachten zum autonomen Fahren atmet indes den Geist der Technologiefurcht vergangener Zeiten. Wir müssen dafür sorgen, dass Technologiefurcht und die Angst vor mehr Kraftfahrzeugen die Entwicklung nicht bremsen. Zudem könnte Deutschland durch den bereits erlangten technischen Fortschritt im Segment „Autonomes Fahren“ Leitanbieter werden.

- Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung wurden bis 2020 mindestens 100.000 Ladepunkte für Elektroautos versprochen – aktuell sind es deutschlandweit gerade einmal 14.322. Es bedarf einer europäischen Rahmenkonzeption, denn ohne eine flächendeckende Ladeinfrastruktur bleibt die Elektromobilität auf der Strecke. Diese Konzeption und die Förderprogramme von Bund und Ländern sollten aber auch Infrastruktur zum Bezug alternativer Kraftstoffe wie Wasserstoff oder E-Fuels berücksichtigen.
- Fahrverbote als verkehrslenkende Maßnahmen enteignen Bürger. Sie tragen zudem dazu bei, dass der Strukturwandel in der Automobilindustrie zunehmend komplexer ist. Fahrverbote sprechen ganz klar gegen das Konzept einer modernen zukunftsorientierten Mobilität, die sich am Wohl und dem individuellen Wunsch des Bürgers orientiert. Der Eigentümer eines PKW muss sich darauf verlassen können, das Fahrzeug für die geplante Nutzungsdauer verlässlich nutzen zu können. Wir lehnen flächendeckende Fahrverbote als unverhältnismäßig ab und wollen die bestehenden Verbote, wie etwa in Stuttgart, aussetzen.
- Der Grenzwert von 40 Mikrogramm Stickoxid je Kubikmeter sollte vor dem Hintergrund der drohenden flächendeckenden Fahrverbote überprüft werden. Auch die Nationalakademie Leopoldina, die im Auftrag der Bundesregierung jüngst aktiv wurde, kommt zu dem Ergebnis, dass Fahrverbote vor Ort nicht die richtigen Maßnahmen sind. Wir setzen auf Innovationen und Investitionen statt auf Fahrverbote.
- 2018 exportierte Deutschland knapp 4 Mio. Personenkraftwagen und zwei Drittel der Umsätze der nationalen Automobilindustrie wurden im Ausland realisiert. Wir Freie Demokraten wollen die Chancen des Freihandels nutzen. Dazu müssen Handelskonflikte abgebaut werden. Bilaterale Freihandelsabkommen eröffnen den deutschen Unternehmen, auch kleinen und mittelständischen, den Zugang zu neuen Märkten. Deutschland sollte CETA ratifizieren, einen Neustart bei TTIP anstoßen und sich für weitere Freihandelsabkommen stark machen.
- Die exportorientierte Automobilwirtschaft braucht faire Investitionsbedingungen, um Märkte zu erschließen. China beispielsweise bietet einen großen Absatzmarkt, zu dem jedoch durch regulatorische und informelle Maßnahmen des chinesischen Staates kein wettbewerblicher Zugang besteht. Im europäischen Verbund wollen wir erreichen, dass in allen großen Märkten- USA, China, Indien oder Brasilien- Investitions- und Handelsbarrieren reduziert und die Interessen von Auslandsunternehmen gesichert werden. Denn die Automobilwirtschaft lebt wie keine andere von offenen und sicheren Märkten.