

Abteilung I
la3-11421-2/11
Bearbeitet von: [REDACTED]

Berlin, 25. Juli 2018

Termin: 27. Juli 2018,
12 Uhr

Frau Staatssekretärin Gebers

Kopie der Vorlage erhalten:
Frau PSt'in Kramme
Frau PSt'in Griese
Herr St Böhning
Herr St Dr. Schmachtenberg
Leiterin Leitungsstab
Leiterin Kommunikationsstab

**Ihr Gespräch mit Herrn Steffen Kampeter, Hauptgeschäftsführer der BDA,
am 31. Juli 2018, 12 Uhr**

Anlage: - 2 -

Informationen zum Termin:

Sie führen heute, am 31. Juli 2018, ein Gespräch mit dem Hauptgeschäftsführer der BDA, Herrn Steffen Kampeter. Inhaltlich geht es um die Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung.“

Anbei erhalten Sie folgende Vorbereitungsunterlagen:

- **Turbo zur Gesprächsvorbereitung (Anlage 1)**
- **Sachstandsvermerk zur Kommission (Anlage 2)**

Bedeutung von Digitalisierung und Automatisierung für die Automobilindustrie
- Hintergrundvermerk -

Bearbeiter: Markus Wagner (Tel. 6896)

Die Automobilindustrie ist - gemessen am Umsatz in Höhe von rund 405 Milliarden Euro im Jahr 2016 - der mit Abstand bedeutendste Industriezweig Deutschlands. So ist Deutschland nach China und den USA mit rund 6 Millionen gebauten Fahrzeugen im Jahr 2016 der drittgrößte PKW-Produzent der Welt; zwei Drittel des Gesamtumsatzes wird außerhalb des deutschen Binnenmarktes erwirtschaftet und somit insgesamt fast ein Drittel des gesamten Außenumsatzes der deutschen Industrie. Die Tatsache, dass im Jahr 2016 fast jeder dritte deutsche Neuwagen in China verkauft wird, zeigt, dass die deutsche Automobilindustrie besonders stark vom Ausland, insbesondere vom chinesischen Markt, abhängig ist.

Doch trotz momentan noch hoher Umsätze durchläuft die Mobilitätswirtschaft eine in der Automobilgeschichte vorbildlose Transformation, denn Digitalisierung und Automatisierung wirken auf alle Industriezweige ein - so auch auf die Automobilindustrie. Direkten oder indirekten Einfluss auf die Entwicklung der Automobilwirtschaft haben außerdem die Veränderungen (sog. Megatrends) im Bereich der Nachhaltigkeit, Urbanisierung und Individualisierung. Aufgrund ihrer hohen Entwicklungsdynamik in den Feldern der digitalen Vernetzung, der Automatisierung, der künstlichen Intelligenz und der Analyse von großen Datenmengen hat die Digitalisierung den stärksten Einfluss auf den Wandel in der Automobilwirtschaft.

Dabei bietet die Digitalisierung vielfältige Ansätze und Chancen, die aus den Megatrends resultierenden Handlungsaufforderungen in der Verkehrsentwicklung zu bewältigen. So könnte die Digitalisierung in drei positiven Effekten in der Automobilindustrie einwirken: erstens in der enormen Steigerbarkeit der Nutzungseffizienz von Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugflotten; zweitens in der Automatisierung und damit der Optimierung bislang von Menschen ausgeführter Steuerungsfunktionen; drittens in der sehr effektiven Vermittlung zwischen Angebot und Nachfrage durch Vernetzungstechnologie, smarterer Endgeräte mit Softwareapplikationen und neuen Konzepten von Vermittlungsplattformen.

Starke und global wirksame Megatrends, neue Mobilitätsanforderungen in den sich urbanisierenden Verkehrsmärkten und eine bislang nicht bekannte Konkurrenz verunsichern die Branche in vielfältiger Hinsicht - sowohl durch die sich im digitalen Aufwind befindliche IT-Technologiebranche, als auch durch die industriepolitischen Zielsetzungen Chinas, seinen internationalen Führungsanspruch, seine globale Investitionsstrategie und seinen für alle Exportnationen maßgeblichen Binnenmarkt.

Die kurz- bis mittelfristig tragfähigste produkttechnologische Antwort auf die Herausforderungen der Automobilbranche wird der Elektroantrieb sein. Zur Übergangslösung zwischen fossilem Antrieb und Elektroantrieb könnte die Brückentechnologie des Gasantriebs (insbesondere im Nutz- und Schwerlastbereich) dienen.

Auch die Vernetzungskompetenz eines Automobilherstellers - auf Grundlage einer Basis neuer Dienstleistungen und Betriebskonzepte wie dem automatisierten Fahren - könnte darüber entscheiden, inwiefern er technologisch zukunftsfähig im Wettbewerb mit anderen Mobilitätsdienstleistungen aufgestellt ist. Schon aktuell können relativ unterkomplexe, homogene und regelhafte Fahrsituationen wie das Fahren auf kreuzungsfreien Bundesstraßen oder Autobahnen rein technologisch durch hochautomatisiertes/ autonomes Fahren sehr gut gemeistert werden.

Die technologische Umsetzung des hochautomatisierten/ autonomen Fahrens in dicht bewohnten urbanen Regionen gestaltet sich jedoch aufgrund enormer Komplexität noch als sehr schwierig und bedarf noch enorm vieler Anwendungs- und Erprobungsszenarien, um die Technologie dafür weiterzuentwickeln. Neue Wettbewerber für die Automobilindustrie sind digitale Vernetzungs- und Betriebsplattformen wie Uber, Lyft, Didi Chungxing, Alibaba etc, die gerade bei jungen, urbanen und flexiblen Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern einen hohen Zulauf erleben.

Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG, hat 2017 dazu gesagt: „*Vernetzung, autonomes Fahren, Sharing und elektrische Antriebe - jeder dieser vier Trends hat das Potenzial, unsere Branche auf den Kopf zu stellen. Aber die eigentliche Revolution liegt in der intelligenten Verknüpfung der vier Trends.*“

Die aktuelle Studie „Die Zukunft der Deutschen Automobilindustrie - Transformation by Disaster oder by Design“ der Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) aus 2018 behandelt die Thematik der Bedeutung von Digitalisierung und Automatisierung für die Automobilindustrie in Deutschland und leitet dabei Handlungsempfehlungen für den Umgang mit dem Wandel der Automobilwirtschaft ab.

So müssten Politik, Unternehmen, Gewerkschaften und Verbraucherinnen und Verbraucher in gemeinsamer Anstrengung einen Wandel im Bereich der Automobilität voranbringen, denn der Umbruch ist mit den bekannten Verfahrensweisen automobilpolitischer Regulierung und unternehmensinterner Selbsttransformation nicht mehr zu bewältigen. Gelingen kann dies nur mit einem Zukunftspakt für Mobilität, der unternehmerische, politische und gesellschaftliche Strategien mit dem Ziel einer gesamtgemeinschaftlichen Verkehrswende zusammenführt.

Ganz konkret hat die FES in ihrer Analyse folgende Handlungsempfehlungen der einzelnen Akteure abgeleitet:

Was kann die Politik tun?

- Vorreiterrolle auf dem Gebiet der Gestaltung der Zukunft der Automobilindustrie annehmen
- umfassendes Konzept im Sinne einer Verkehrswende unter Beteiligung aller relevanten Akteure (Unternehmen, Sozialpartner, Kommunen, Verbraucherinnen und Verbraucher etc.) erarbeiten
- betriebliche Mitbestimmung stärken und gesellschaftliche Arenen der Beteiligung schaffen
- gemeinsame Ziele schaffen und diese moderieren, dabei politische Strategien umsetzen und Maßnahmen auf nationaler Ebene unter Kooperation auf mindestens europäischer Ebene vertiefen, damit Setzung eines industrie- und gesellschaftspolitischen Signals nach innen und außen, insbesondere an große und wichtige Absatzmärkte wie die USA und China

Was können die Unternehmen tun?

- Vorreiterrolle der Politik auf dem Gebiet der Gestaltung der Zukunft der Automobilindustrie anerkennen
- eine unbedingte Transformationsnotwendigkeit der Automobilbranche einsehen
- Kooperationsbereitschaft mit alten und neuen automobilwirtschaftlichen Akteuren (digitale Technologiefirmen, Start-ups, Politik und Kommunen) und Bereitschaft zum Organisationsumbau aufbringen
- neue, stärker kollaborative Lobbyarbeit sowie neues Selbstverständnis als Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen entwickeln

Was können die Gewerkschaften tun?

- die Transformationsnotwendigkeit der Branche als Gestaltungschance ergreifen
- Mitbestimmungsinstrumente für eine zukunftsorientierte Konzeption nutzen
- Rolle als zentrale Akteure für struktur- und regionalwirtschaftliche Initiativen für neue Beschäftigung insbesondere in den Automobilregionen ausfüllen

Was können die Kommunen tun?

- urbane Verkehrswende in Richtung emissionsfreier und postfossiler Automobilität als integrierten Baustein intermodaler Verkehrskonzepte in städtischen Kommunen umsetzen
- bestehende Stadt- und Raumentwicklungsplanungen entsprechend der Verkehrswende überprüfen und ggf. anpassen und bei neuen Planungen entsprechend berücksichtigen
- bürgerschaftliche Beteiligung stärken
- Ausbau bzw. Veränderung bestehender Infrastrukturen
- Offenheit für Experimentierbereitschaft hin zu emissionsfreier und postfossiler Automobilität auch in ländlichen und suburbanen Kommunen zeigen

Was können die Verbraucherinnen und Verbraucher tun?

- ihnen zur Verfügung gestellte Beteiligungsinstrumente nutzen
- staatliche Akteure bei der Verkehrswende unterstützen

- Experimentierbereitschaft und Offenheit gegenüber neuen Produkt- und Servicekonzepten zeigen

Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“
- Sachstand -

Das Bundeskabinett hat am 6. Juni 2018 die **Einsetzung der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“** beschlossen. Die Kommission soll laut Einsetzungsbeschluss insbesondere ein Aktionsprogramm erarbeiten, das folgende Schwerpunkte umfasst:

- Schaffung einer konkreten Perspektive für neue, zukunftssichere Arbeitsplätze in den betroffenen Regionen im Zusammenwirken zwischen Bund, Ländern, Kommunen und wirtschaftlichen Akteuren (z.B. im Bereich Verkehrsinfrastrukturen, Fachkräfteentwicklung, unternehmerische Entwicklung, Ansiedlung von Forschungseinrichtungen, langfristige Strukturentwicklung).
- Entwicklung eines Instrumentenmixes, der wirtschaftliche Entwicklung, Strukturwandel, Sozialverträglichkeit, gesellschaftlichen Zusammenhalt und Klimaschutz zusammenbringt und zugleich Perspektiven für zukunftsfähige Energieregionen im Rahmen der Energiewende eröffnet.
- Dazu gehören auch notwendige Investitionen in den vom Strukturwandel betroffenen Regionen und Wirtschaftsbereichen, für die bestehende Förderinstrumente von Bund und EU effektiv, zielgerichtet und prioritär in den betroffenen Regionen eingesetzt werden und für die ergänzend ein Fonds für Strukturwandel, insbesondere aus Mitteln des Bundes, eingesetzt wird.
- Maßnahmen, die das 2030-er Ziel für den Energiesektor zuverlässig erreichen, einschließlich einer umfassenden Folgenabschätzung. Aus dem Klimaschutzplan ergibt sich hierfür die Vorgabe zur Verringerung der Emissionen aus der Energiewirtschaft um 61 bis 62 Prozent im Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 1990. Für den Beitrag der Kohleverstromung soll die Kommission geeignete Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030 der Energiewirtschaft, die in das Maßnahmenprogramm 2030 zur Umsetzung des Klimaschutzplans einfließen sollen, vorschlagen.
- Darüber hinaus ein Plan zur schrittweisen Reduzierung und Beendigung der Kohleverstromung, einschließlich eines Abschlussdatums und der notwendigen rechtlichen, wirtschaftlichen, sozialen, renaturierungs- und strukturpolitischen Begleitmaßnahmen.
- Ebenso Maßnahmen zum Beitrag der Energiewirtschaft, um die Lücke zur Erreichung des 40 Prozent-Reduktionsziels so weit wie möglich zu reduzieren. Hierzu wird die Bundesregierung eine aktuelle Schätzung zur Größe der zu erwartenden Lücke im Rahmen des Klimaschutzberichtes 2017 veröffentlichen.

Die Kommission soll ihre **Empfehlungen** für Maßnahmen zur sozialen und strukturpolitischen Entwicklung der Braunkohleregionen sowie zu ihrer finanziellen Absicherung bereits Ende Oktober 2018 vorlegen. Ihre Empfehlungen für Maßnahmen zum Beitrag der Energiewirtschaft, um die Lücke zur Erreichung des 40 Prozent-Reduktionsziels bis 2020 soweit wie möglich zu verringern, soll sie rechtzeitig vor der 24. UN-Klimakonferenz (COP 24), die vom 3. bis 14. Dezember 2018 stattfindet, vorlegen. Der **Abschlussbericht** der Kommission soll Ende 2018 der Bundesregierung übergeben werden.

Die Kommission wird von einem **Staatssekretärsausschuss** begleitet, der sich aus Vertretern des BMWi, BMU, BMI, BMAS (**Steuerungsgruppe**) sowie der Ressorts BMF, BMEL, BMVI und BMBF zusammensetzt. Steuerungsgruppe und Staatssekretärsausschuss hatten **am 12. Juni 2018 ihre ersten Sitzungen**. Eine **zweite Sitzung der Steuerungsgruppe** fand am **3. Juli 2018** statt. Es wurden auf diesen Sitzungen verschiedene Punkte geklärt, wie Tagungsrhythmus der Steuerungsgruppe und des Staatssekretärsausschusses, Informationsfluss mit den Ländern (MPs, CdS), Aufgaben der Geschäftsstelle und diverse Verfahrensfragen.

Die **konstituierende Sitzung** der Kommission fand am **26. Juni 2018** im BMWi statt.

Es wurde auf der konstituierenden Sitzung eine **Geschäftsordnung** verabschiedet. Danach ist die Mitgliedschaft in der Kommission ein persönliches Ehrenamt. Eine Vertretung ist ausgeschlossen. Neben den 28 stimmberechtigten und 3 nicht-stimmberechtigten (MdBs) Mitgliedern haben auch die Vertreter der Ministerien der Steuerungsgruppe sowie der Bundesländer Brandenburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Saarland, Sachsen und Sachsen-Anhalt ein Rederecht. Vertreter des BK haben Gaststatus. Die Kommission kann weitere Teilnehmer sowie externe Sachverständige zu ihren Sitzungen hinzuziehen, um mit diesen Fachgespräche sowie Anhörungen durchzuführen. Sie kann zudem empfehlen, dass die Ministerien zu einzelnen Fragen Gutachten in Auftrag geben.

Es wurden **zwei Arbeitsgruppen** gebildet:

- **Energiewirtschaft und Klimaziele**
(Leitung Ronald Pofalla und Barbara Praetorius) und
- **Wirtschaftliche Entwicklung und Arbeitsplätze in den Regionen**
(Leitung: Matthias Platzeck und Stanislaw Tillich).

Die beiden Arbeitsgruppen dienen der Vorbereitung des Plenums und stehen allen Mitgliedern offen, ein Ausschlussverhältnis zwischen den Arbeitsgruppen besteht nicht.

Nach dem derzeitigen **Zeitplan** wird das Plenum insgesamt 7 Mal tagen. Die **2. Sitzung** war am **13.07.2018** im BMWi. Zwei weitere Sitzungen finden am 23.08.2018 und am 18.09.2018 statt. Die 5. und 6. Plenumssitzung am 11./12.10.2018 bzw. am 15./16.11.2018 sind im Braunkohlerevier Lausitz bzw. im Rheinischen Revier vorgesehen. Die letzte Plenumssitzung soll am 11.12.2018 stattfinden. Dazwischen gibt es jeweils monatliche Sitzungen der beiden Arbeitsgruppen. Die Arbeitsgruppen sollen zusätzlich zum Plenum und nicht zeitgleich tagen.

Hinweis: Der Koalitionsvertrag sieht für den Zeitraum 2018 - 2021 zusätzliche prioritäre Ausgaben in Höhe von 1,5 Mrd. € für den Bereich „Regionale Strukturpolitik/Strukturwandel Kohlepolitik“ vor. Eine Aufteilung der Mittel in die beiden Bereiche „Regionale Strukturpolitik“ und „Strukturwandel Kohlepolitik“ ist noch nicht erfolgt.