

Wirtschaftsrat der CDU e.V.
Wirtschaftsrat der CDU e.V.
Landesgeschäftsstelle
Haus Kronprinz
Kronprinzstraße 16
D-70173 Stuttgart

Transformationsprozesse meistern – Vorreiter bleiben! Positionierung der Landesfachkommission Automotive, Maschinen- und Anlagenbau

Seit jeher gilt Baden-Württemberg als Land der Entwickler, Tüftler und Innovatoren. Unsere starken Maschinen- und Anlagenbauunternehmen bilden zusammen mit der Automobilindustrie die Wurzel unseres Wohlstands und haben über Jahrzehnte zur wirtschaftlichen Spitzenposition Baden-Württembergs in Europa beigetragen. Aus dieser Position der Stärke bekennen wir uns zu den Pariser Klimazielen und nehmen die Herausforderung an, 2050 in Europa klimaneutral zu werden. Diese Transformationsprozesse zu meistern ist essentiell, um unsere Schlüsselindustrien und somit auch die starke wirtschaftliche Position Baden-Württembergs nicht zu gefährden. Deshalb gilt es nun Rahmenbedingungen zu schaffen, um auch weiterhin in Europa und der Welt Schrittmacher der Innovation zu bleiben.

Eine Frage des Antriebs: Innovationen fördern - technologieoffen handeln!

Das Ziel 2050 klimaneutral zu sein, ist ein wichtiger Schritt zum Erhalt unseres Planeten. Umso entscheidender ist es nun, überlegt zu handeln statt in Aktionismus zu verfallen. Nach jetzigem Stand wird die Zukunft der Mobilität auf verschiedenen Antriebskonzepten basieren, welche für unterschiedliche Anwendungszwecke benötigt werden. Mit dem aktuellen Aktionismus und der Fokussierung auf einzelne Technologien laufen wir jedoch Gefahr, Antriebstechnologien zu erzwingen, die für manche Einsatzzwecke einen hohen Ressourceneinsatz benötigen und nicht optimal geeignet sind.

Die Landesfachkommission Automotive, Maschinen- und Anlagenbau fordert:

- Das Ziel der Dekarbonisierung im Verkehrssektor muss technologieoffen erreicht werden, ohne bewährte Antriebstechnologien durch Verbote zu verhindern. In der Antriebsfrage muss die Politik somit wieder zur Rolle des Zielsetzers übergehen und die Zielerreichung den marktwirtschaftlichen Mechanismen überlassen – immer mit dem Anspruch zu passgenauen Lösungen zu kommen. Der Hochlauf von neuen Technologien sollte mit vertretbaren Mitteln zeitlich befristet gefördert bzw. abgesichert werden, um den Bürgern den Einstieg in diese Art der Mobilität zu erleichtern. Mit Blick auf die E-Mobilität und Wasserstofftechnologie sollte der Fokus der Politik zudem darauf liegen, den Ausbau der Lade/Tank-Infrastruktur in den Gleichklang mit dem Markthochlauf von alternativ angetriebenen Fahrzeugen zu bringen.
- Bei richtiger Nutzung sind die so genannten Plug-In Hybride ein wichtiger Stellhebel zu Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehr. Die Plug-In Hybrid Technologie ist eine ideale Transformationstechnologie in der aktuellen Situation von nicht voll-ausgebauten Ladeinfrastrukturen und noch nicht ausreichend dekarbonisierter elektrischer Energie. Neue Modelle mit höheren Reichweiten werden auch zu höheren elektrischen Fahranteilen führen und bilden damit noch klarer die Brücke zur reinen E-Mobilität. Zudem leisten sie in der Transformation einen positiven Effekt für die bestehenden Strukturen in der Automobilindustrie.
- Um das Ziel der Bundesregierung zu erreichen, bis 2030 ein Drittel der Transporte CO₂-frei darzustellen, bedarf es insbesondere im Güterverkehr eines steilen Hochlaufs von batterie-

elektrischen und Brennstoffzellen Langstrecken LKWs. Neben den Rahmenbedingungen für einen wirtschaftlich vorteilhaften Betrieb, muss der Staat hier vor allem die notwendige Infrastruktur – sowohl Ladepunkte als auch H₂-Tankstellen – bereitstellen, um das gesteckte Ziel zu erreichen.

- Grüne synthetische Kraft- und Brennstoffe sind für das Autoland Baden-Württemberg ein bedeutender Technologiepfad und können einen wichtigen Beitrag leisten, um die Neu – und Bestandsfahrzeugflotte zu defossilisieren. Der unter dem Stichwort reFuels (regenerative Kraftstoffe) begonnene Weg muss fortgesetzt, intensiviert und die Anwendung in allen Sektoren ermöglicht werden. Wichtig ist die Zusammenarbeit von Maschinen- und Anlagenbau mit Forschung und Wissenschaft an Projekten im Land zur Entwicklung groß-skalierter, global wettbewerbsfähiger Produktionstechnologie. Um dieser grünen Technologie den Durchbruch zu ermöglichen, bedarf es zeitlich befristeter Förderung und der Schaffung der notwendigen politischen Rahmenbedingungen. Dazu gehört die Umorientierung der Mineralölsteuer von Kraftstoffen auf CO₂ und beispielsweise die Befreiung von klimaneutralen Kraftstoffen von Steuern, Abgaben und Umlagen. Grüne synthetische Kraftstoffe können durch einen intelligenten Mix aus politischen und regulatorischen Instrumenten eine bedeutende Rolle bei der CO₂-Reduzierung im Verkehr spielen. Bei der Wahl der Instrumente sollte eine technologieoffene Kombination von Energie- und Verkehrsträgen geprüft werden und auf Europäischer Ebene angeregt werden. Darüber hinaus sollten in der Überarbeitung der erneuerbaren Energienrichtlinie der EU (RED II) ein ausgewogener Mix in Kombination mit regenerativen Kraftstoffen für die Erfüllung der anspruchsvollen Ziele verbindlich festgesetzt werden. Die Anerkennung dekarbonisierter Energieträger, auch über Massenbilanzen, im Gebäudeenergiegesetz und im EWärmeG BW, für die Einbindung erneuerbarer Energien, ist ein weiterer wichtiger Schritt für mehr Klimaschutz.

Realistische Ziele und ehrliche Debatten – dem Verbraucher zuliebe

Der Diskurs um die Dekarbonisierung des Verkehrs wurde in den letzten Jahren zunehmend emotional und ideologisch geführt. Ein Umstand, dem die Politik mit schnellen Förderzusagen, aber auch mit ständigem Nachschärfen bestehender Regelungen begegnete. So hat die EU-Kommission zum Beispiel im Rahmen des Green Deals eine erneute Verschärfung der CO₂-Flottenziele angekündigt, ohne einen strukturierten Prozess zur Folgenabschätzung vorgeschaltet zu haben. Es ist nun dringend geboten, wieder zu einer faktenbasierten Debatte sowie stabilen Rahmenbedingungen zurückzukommen.

Die Landesfachkommission Automotive, Maschinen- und Anlagenbau fordert:

- Unternehmen müssen sich auf vereinbarte Grenzwerte verlassen und diese in Produktzyklen einplanen können. Unverhältnismäßige Nachschärfungen senken nicht nur das Vertrauen in politische Maßnahmen, sondern gefährden auch den unternehmerischen Transformationsprozess nachhaltig.
- Neue Regulierungen, z. B. zur Schadstoffnorm EU7, müssen gut begründet sein und auf einer wissenschaftlich fundierten Kosten-Nutzen-Analyse beruhen. Ein „zero-pollution“-Ziel ist angesichts der in den letzten Jahren stark verbesserten Luftqualität und der absehbaren weiteren Reduktion vieler Emissionen durch neue Produkte nicht zu rechtfertigen. Ein Verbot des Verbrenners „durch die Hintertür EU7“ ist unehrlich und würde die Transformation schlagartig zu einer Disruption machen.
- Unternehmen sowie Endkunden sind darauf angewiesen, dass politische Ausbauziele wie zum Beispiel in der Ladeinfrastruktur oder Förderzusagen einen verbindlichen Charakter haben. Nur wenn sich der Verbraucher auf einen entsprechenden Ausbau der Ladeinfrastruktur in der Fläche verlassen kann, können Kaufentscheidungen rational getroffen werden. Utopische Zusagen hingegen senken das Vertrauen des Verbrauchers in die neuen alternativen

Antriebstechnologien. Ohne verlässliche Förderszenarien oder realistische und umsetzbare Ausbaupläne wird die Verkehrswende durch Kaufzurückhaltung potenzieller Käufer gefährdet.

- Angesichts des bereits begonnen Hochlaufs der E-Mobilität müssen auch die Stromnetze fitgemacht werden. Eine zügige Umsetzung von Regulierungsänderungen ist notwendig, um durch eine Flexibilisierung des Strombezuges attraktive Möglichkeiten für die Nutzer von Elektrofahrzeugen zu schaffen, netzorientiert und marktdienlich zu laden. Durch intelligente Lösungen zur Lastverschiebung (z.B. Wärmepumpen und Ladevorgänge), attraktive Anreizinstrumente und verlässliche regulatorische Rahmenbedingungen sollte der notwendige Netzausbau auf ein ökonomisch sinnvolles Maß begrenzt werden.
- Die Debatte wie sich der Verkehr insgesamt entwickeln wird muss mehrdimensionaler und wissenschaftlicher geführt werden. Es geht nicht darum, den Individualverkehr gegen den öffentlichen Nahverkehr in Stellung zu bringen, sondern es bedarf immer des Wettbewerbs des am besten geeigneten Transportmittels. Nicht zuletzt setzt die Landesfachkommission auf einen inhaltlichen Austausch, der verschiedene Mobilitäts-Use-Cases berücksichtigt und dabei anerkennt, dass das Mobilitätsbedürfnis zwischen Stadt und Land unterschiedlich ist. Dies bedeutet auch anzuerkennen, dass Vorhaben wie die Reduzierung des Individualverkehrs und die Abkehr vom Automobil nur für begrenzte Teile der Mobilitäts-Use-Cases möglich und sinnvoll ist.
- Zur ehrlichen Debatte gehört auch, dass die Akzeptanz in der Gesellschaft und die Bereitschaft Verhaltensweisen zu ändern nur entsteht, wenn eine breite Basis der Bevölkerung sich diese Veränderungen und Fahrzeuge mit neuen Antriebstechnologien auch leisten kann.

Den Standort Baden-Württemberg stärken – Transformationsprozesse beschleunigen

In den letzten Jahren haben sich die Bedingungen am Standort Baden-Württemberg merklich verschlechtert. Der langsame Breitbandausbau, hohe Energiepreise, Fachkräftemangel und überbordende Bürokratie hemmen den Mittelstand und setzen Unternehmen im Transformationsprozess zusätzlich unter Druck.

Die Landesfachkommission Automotive, Maschinen- und Anlagenbau fordert:

- Eine Beschleunigung des flächendeckenden digitalen Ausbaus muss schnell erreicht werden. Die verfügbare Bandbreite darf nicht darüber entscheiden, ob ein Standort für ein Unternehmen in Frage kommt. Bereits heute müssen wir das Datenvolumen von morgen mitplanen und die Leitungen der Zukunft legen.
- Die Energieversorgung muss auch zukünftig bezahlbar, sicher und verlässlich sein. Die Energiewende gefährdet durch steigende Strompreise den Wirtschaftsstandort Deutschland im internationalen Wettbewerb und droht langfristig auf gesellschaftlicher Ebene zu einer sozialen Frage zu werden. Deshalb muss ein Ausstiegsszenario aus dem EEG entwickelt und Strompreise auf europäischem Niveau angestrebt werden. Dabei können Einnahmen aus der CO₂-Abgabe die Abschaffung abfedern.
- Den Empfehlungen des Normenkontrollrats folgend ist eine konsequente Umsetzung der One-in-One-out Regelung, bei der jedem neuen Gesetz die Abschaffung eines bisherigen Gesetzes mit dem äquivalenten finanziellen Erfüllungsaufwand gegenübersteht, umzusetzen. Kurzfristig bedarf es eines effektiven Bürokratieabbaus, d. h. es braucht die Festschreibung einer Dynamik, nach der die One-in-One-out Regelung in den kommenden Jahren den finanziellen Erfüllungsaufwand nicht nur 1:1 tauscht, sondern das Volumen der notwendigen Abschaffung sukzessive erhöht wird.
- Die gesellschaftliche Aufwertung der Berufsausbildung ist entscheidend. Dies beginnt bereits in der Schule durch Aufzeigen verschiedener Karrieremöglichkeiten, auch außerhalb des

akademischen Weges. Darüber hinaus bedarf es aber auch einer Aufwertung des Meister-Grades und eine lebenslange Möglichkeit zur Fortbildung.

- Ausbildungsleistungen, welche sich nicht durch einen Verbleib des Lehrlings im Unternehmen amortisieren, sollen in Zukunft steuerlich abgesetzt werden können.
- Der deutsche Fachkräftemarkt darf nicht zum Exportgut werden! Langfristig gilt es deshalb die Abwanderung von Fachkräften zu senken und eine schnelle, zielführende Integration von Fachkräften in den deutschen Arbeitsmarkt zu fördern. Ein wichtiger Schritt hierbei ist die schnellere Anerkennung ausländischer Berufsabschlüsse.

Innovationsführerschaft braucht politischen Freiraum

Die Geschäftsmodelle der baden-württembergischen Maschinen- und Anlagenbauindustrie sowie der Automobilindustrie werden in Zukunft wesentlich stärker datengetrieben und softwarebasiert sein. Lösungen im Bereich des autonomen Fahrens, KI-gestützte Industrieabläufe sowie datenbasierte Geschäftsmodelle brauchen bereits heute politischen Freiraum.

Die Landesfachkommission Automotive, Maschinen- und Anlagenbau fordert

- Deutschland muss eine Führungsrolle beim autonomen Fahren einnehmen. Um das große Potential des autonomen und vernetzten Fahrens optimal zu nutzen, muss die Bundesregierung die Forschung und Entwicklung weiter vorantreiben und damit die Mobilität der Zukunft vielseitiger, sicherer, umweltfreundlicher und nutzerorientierter gestalten. Die Gesetzgebung zum autonomen Fahren Level 4 ist hier ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.
- Potente KI- und Softwarelösungen brauchen eine verbesserte Datenerhebung und –auswertung. Hierzu gilt es einen vernünftigen und verantwortungsvollen Umgang mit Daten zu etablieren, die Angst vor Datenerhebungen und DSGVO-bedingten Folgen zu minimieren sowie durch zentrale Datenstellen klein- und mittelständische Unternehmen zu unterstützen.

Abstract

Transformationsprozesse brauchen verlässliche politische Rahmenbedingungen und einen ergebnisoffenen Diskurs. Um das gemeinsame Ziel der Klimaneutralität zu erreichen fordert die Kommission Automotive, Maschinen- und Anlagenbau eine technologieoffene Perspektive, die Förderung von Innovation sowie die verlässliche Einhaltung von Ausbauzielen im Bereich der Lade- und Tankinfrastruktur. Nur wenn Politik, Wirtschaft und Gesellschaft gemeinsam an der Mobilitätswende arbeiten, kann diese gelingen. Hierzu sind valide Grenzwerte, wissenschaftliche Debatten, die Berücksichtigung unterschiedlicher Anwendungsbereiche sowie die Involvierung der Bevölkerung unerlässlich.

Zur Unterstützung des Transformationsprozesses müssen die Standortbedingungen in Baden-Württemberg nachhaltig verbessert werden. Schärfere Ziele im Bürokratieabbau, die Beschleunigung des Breitbandausbaus, die Überwindung des Fachkräftemangels und international wettbewerbsfähige Energiepreise sind elementare Faktoren, um auch in Zukunft Vorreiter zu bleiben. Damit die Innovationen von Morgen auch weiterhin aus Baden-Württemberg kommen, muss zudem auch politischer Freiraum für digitale, datengetriebene und softwarebasierte Geschäftsmodelle geschaffen werden.

Die Landesfachkommission Automotive, Maschinen- und Anlagenbau steht mit Ihren Experten für vertiefende Informationen gerne zur Verfügung.

Der Wirtschaftsrat und die Landesfachkommission Automotive, Maschinen- und Anlagenbau

Der Wirtschaftsrat der CDU e. V. ist mit über 12.000 Mitgliedern der größte Unternehmerverband in Europa. Unsere Mitglieder sind Unternehmer und Führungskräfte der ersten und zweiten Ebene. Der Landesverband Baden-Württemberg bildet mit seinen 2.700 Mitgliedern in 27 Sektionen den mit Abstand größten Landesverband in Deutschland.

Wir überzeugen aufgrund profunder inhaltlicher Arbeit in acht Fachkommissionen, wir sind mit über 300 Veranstaltungen im Jahr bestens vernetzt und wir setzen dank aktueller und innovativer Themen parteiübergreifend immer wieder Akzente in der wirtschaftspolitischen Entwicklung unseres Landes.

Die Mitglieder der Landesfachkommission Automotive, Maschinen- und Anlagenbau sind ausschließlich Unternehmer aus Baden-Württemberg und repräsentieren mit ihren Unternehmen den Branchenmix vom Kleinunternehmen bis zum Dax-Konzern.

Vorsitzender der Kommission ist Dr. Hartmut Baur, Director Automotive Regulatory Strategy und Product Conformity der Daimler AG.

Stellvertretender Vorsitzender der Kommission ist Dr. Andreas Möller, Leiter Unternehmenskommunikation, Politik und Marke der Trumpf GmbH & Co. KG.

V.i.S.d.P.:

Daniel Sander, Landesgeschäftsführer
Kronprinzstraße 16, 70173 Stuttgart, Tel. 07 11/83 88 74 - 0

Pressekontakt:

Julia Leubecher, Junior-Referentin;
Kronprinzstraße 16, 70173 Stuttgart, Tel. 07 11/83 88 74 - 44, Fax 07 11/83 88 74 – 20, j.leubecher@wirtschaftsrat.de

Der Wirtschaftsrat der CDU e.V. ist ein bundesweit organisierter unternehmerischer Berufsverband mit rund 12.000 Mitgliedern. Der 1963 gegründete Verband bietet seinen Mitgliedern eine Plattform zur Mitgestaltung der Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik im Sinne der Sozialen Marktwirtschaft Ludwig Erhards. Der Wirtschaftsrat vertritt die Interessen der unternehmerischen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit. Er versteht sich als Brücke zwischen Politik und Wirtschaft - und umgekehrt. Die Finanzierung des Verbands erfolgt ausschließlich durch die Beiträge seiner Mitglieder. Neben Unternehmen sind vor allem auch unternehmerisch tätige Führungskräfte sowie selbstständige Angehörige der Freien Berufe Mitglied im Wirtschaftsrat. Der Landesverband Baden-Württemberg hat in seinen 27 Sektionen in allen Regionen des Landes 2.700 Mitglieder. Landesvorsitzender ist Joachim Rudolf aus Stuttgart. Weitere Informationen erhalten Sie unter: <http://www.wirtschaftsrat.de>