

Antrag

der Fraktion der FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus

Attraktivität des Standorts Baden-Württemberg für die Automobilhersteller- und Automobilzuliefererindustrie in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. inwiefern hinter ihrem Einsatz gegenüber der Europäischen Union (beispielsweise im Rahmen der auswärtigen Kabinettsitzung in Brüssel am 7. Februar 2023 oder des Briefs an die Präsidenten der EU-Kommission vom 2. März 2023) für die Möglichkeit von mehr Beihilfen bereits konkrete Ideen für Unterstützungsprogramme durch die EU oder durch das Land selbst für welche Industriebereiche oder Themen stehen;
2. welche konkreten „Important Projects of Common European Interest“ (IPCEI) sie – wie öffentlich geäußert – gerne fortgeschrieben, ausgebaut und neu realisiert sehen möchte;
3. welche Effekte sie sich durch die in den Ziffern 1 und 2 genannten Bemühungen für die Automobilindustrie in Baden-Württemberg erwartet;
4. welche konkreten Auswirkungen sie vom Verbot des Verbrennungsmotors ab 2035, welches aktuell bei der Europäischen Union zur Entscheidung ansteht, für die Automobilhersteller- und Automobilzuliefererindustrie in Baden-Württemberg sieht, unter der Voraussetzung, dass a) Neuzulassungen von Autos mit Verbrennermotor vollkommen verboten werden und b) eine Neuzulassung von Autos mit Verbrennermotor, welche mit klimapositiven synthetischen Kraftstoffen betrieben werden, weiterhin möglich sein wird;
5. wie genau die Aussage des Ministerpräsidenten, dass ein Ende des Verbrennermotors die Industrie in Baden-Württemberg nicht schmerzen würde, zu verstehen ist, insbesondere mit Angaben dazu, wie er zu dieser Einschätzung kommt und worauf sie sich stützt;

6. was ihre Annahmen sind, welche Konsequenzen es a) für die Elektromobilität an sich, b) für den Verbrennungsmotor und c) für die Automobilindustrie in Baden-Württemberg hätte, wenn es nicht gelingt, ein ausreichendes und flächendeckendes Elektroladenetz in ganz Europa aufzubauen;
7. welche Auswirkungen sie im technologischen Zentralisierungstrend in der Automobilentwicklung und -steuerung für die Automobilzulieferer in Baden-Württemberg sieht (gemeint ist, dass Automobile technologisch gesehen viel stärker durch eine zentrale Einheit gesteuert werden und sich damit die Entwicklung an einem Ort konzentriert und alle Teile von dieser abhängig sind; früher hingegen wurden viel stärker autonom agierende Einzelteile im Auto nebeneinander verbaut, bspw. ersetzt heute eine zentrale Steuerung von Fenstern, Motor und Entertainment zunehmend mehrere unabhängige Einzelsysteme);
8. was genau ihre Meinung ist zur jüngst verkündeten Produkt- und Positionierungsstrategie in Richtung von Luxusautomobilen des größten Automobilherstellers in Baden-Württemberg, zu der sich bereits verschiedene Kabinettsmitglieder geäußert haben;
9. welche Rolle diese Strategie und die Bewertung davon durch die Landesregierung für politische Aktivitäten, Maßnahmen und Programme der Landesregierung hat;
10. inwiefern sie bei den Sparmaßnahmen bei EvoBus in Mannheim ein grundsätzlicheres Problem des Automobilindustriestandorts Baden-Württemberg erkennt;
11. wie sie die Umfrage des Verbands der Automobilindustrie VDA vom 15. Februar 2023 bei Automobilzulieferern (Herstellergruppe III) sowie mittelständisch geprägten Herstellern von Anhängern, Aufbauten und Bussen (Herstellergruppe II) bewertet, welche mit dem Standort Deutschland eine hohe Unzufriedenheit sieht und insbesondere bei den Themen Fachkräftemangel, Energiepreise sowie Bürokratie grundlegende Probleme bescheinigt, insbesondere unter dem Gesichtspunkt, ob sie daraus politischen Handlungsbedarf ableitet;
12. welche Effekte sie sich durch das neu aufgebaute Ansiedlungsmanagement bei der Landesagentur bw-i für die Automobilindustrie erwartet, insbesondere hinsichtlich der Fragestellung, inwiefern Baden-Württemberg zukünftig in der Lage sein wird, Angebote für Großflächen für Fabrikansiedlungen unterbreiten zu können;
13. welche Bilanz sie bisher vom „Testfeld Autonomes Fahren Baden-Württemberg“ (TAF BW) in Karlsruhe zieht;
14. welche Zukunftsperspektiven, insbesondere über den Mai 2023 hinaus, das TAF BW haben wird;
15. was der aktuelle Stand beim „Dialogformat Transferqualifizierung und Veränderungsbereitschaft“ ist, welches das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Baden-Württemberg zusammen mit der e-mobil BW GmbH und der Automobilindustrie entwickelt und welches in 2023 starten soll.

9.3.2023

Dr. Rülke, Reith
und Fraktion

Begründung

Der technologische Wandel und politische Herausforderungen stellen die Automobilhersteller- und Automobilzuliefererindustrie vor enorme Herausforderungen – neue Technologien müssen entwickelt und in die Anwendung gebracht werden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter neu qualifiziert werden, neue politische Auflagen erfüllt werden und Prozesse und Abläufe angepasst werden. Dieser bereits stattfindende Wandel hat enorme Auswirkungen auf den Standort Baden-Württemberg und dieser droht, dadurch zum Verlierer zu werden. Vor diesem Hintergrund erkundigt sich der Antrag nach der Attraktivität des Standorts Baden-Württemberg für die Automobilindustrie sowie nach begleitenden politischen Maßnahmen und Programmen zu diesem Wandel.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 17. April 2023 Nr. D14142/2023 nimmt das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus im Einvernehmen mit dem Staatsministerium, dem Ministerium für Finanzen, dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst, dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft und dem Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

- 1. inwiefern hinter ihrem Einsatz gegenüber der Europäischen Union (beispielsweise im Rahmen der auswärtigen Kabinettsitzung in Brüssel am 7. Februar 2023 oder des Briefs an die Präsidenten der EU-Kommission vom 2. März 2023) für die Möglichkeit von mehr Beihilfen bereits konkrete Ideen für Unterstützungsprogramme durch die EU oder durch das Land selbst für welche Industriebereiche oder Themen stehen;*
- 2. welche konkreten „Important Projects of Common European Interest“ (IPCEI) sie – wie öffentlich geäußert – gerne fortgeschrieben, ausgebaut und neu realisiert sehen möchte;*
- 3. welche Effekte sie sich durch die in den Ziffern 1 und 2 genannten Bemühungen für die Automobilindustrie in Baden-Württemberg erwartet;*

Zu 1., 2. und 3.:

Zu den Ziffern 1, 2 und 3 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Derzeit ist eine global verschärfte und teilweise unfaire Wettbewerbssituation durch andere Staaten mit sehr gut ausgestatteten Industrieförderprogrammen zu konstatieren. Kriegsbedingt spielen die hohen Energiepreise und Lieferkettenfraktionen ebenso eine wesentliche Rolle. Eine eigene europäische industriepolitische Agenda gerade auch zum Erhalt und Aufbau von Transformationsindustrien in Europa wird daher seitens der Landesregierung als adäquate Antwort angesehen.

Die mittelständisch geprägte Wirtschaft im Land mit rund 400 Weltmarktführern arbeitet eingebettet in einer exzellenten Forschungslandschaft seit Jahren an emissionsfreien und nachhaltigen Geschäftsmodellen und Produkten. Den EU-Industrieplan versteht die Landesregierung dabei als Katalysator. Denn die internationale Konkurrenz erschwert auch hier zunehmend die Ansiedlung und den Ausbau von grünen Zukunftstechnologien. So ist zunehmend zu beobachten, dass wichtige Ansiedlungen an Baden-Württemberg vorbei realisiert werden. Unternehmen in Europa und Baden-Württemberg stehen im harten Konkurrenzkampf mit Asien und den USA und machen Investitionsentscheidungen nicht zuletzt von direkten und indirekten Investitionszuschüssen abhängig. Sofern Unternehmen von Drittstaaten Subventionen erhalten, sollte dies auch in Europa, Deutschland und auch in Baden-Württemberg eine Option sein.

Gleichzeitig sind gerade Transformationsregionen wie Baden-Württemberg mit starker industrieller Basis auf Ansiedlungen angewiesen. Diese Regionen benötigen dafür neue Werkzeuge im EU-Förder- und Beihilferecht. Sie dürfen dabei nicht wie bisher gegenüber anderen europäischen Transformationsregionen benachteiligt werden. Dies würde das Innovationscluster Baden-Württemberg einschließlich der Arbeitsplätze gefährden und sowohl die gesamte EU als auch die Umsetzung des Green Deal schwächen.

Die Landesregierung sieht in der Reform des europäischen Förder- und Beihilferegimes einen Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Europa, wenn diese die besonderen Erfordernisse von Transformationsregionen stärker berücksichtigt. Gerade Baden-Württemberg könnte mit seiner stark von der Transformation betroffenen Automobilindustrie hiervon profitieren. Damit Europa ein industrielles Powerhouse bleibt, müssen starke Industrieregionen heute wirkungsvoller unterstützt werden und nicht erst dann, wenn sich eine Phase des wirtschaftlichen Niedergangs abzeichnet. Es bedarf spezifischer Regelungen zur Förderung, um auf die neuen Herausforderungen des harten internationalen Wettbewerbs angemessen zu reagieren. Dies gilt vor allem bei Zukunftstechnologien, die auch auf den Green Deal einzahlen. Die Mobilitätswende und die damit zusammenhängende Transformation der Automobilindustrie sind hier explizit zu nennen.

Im Rahmen der bisherigen Regionalbeihilfe haben vor allem strukturschwächere EU-Regionen Freiräume, Ansiedlungen finanziell zu unterstützen. Es ist aber für ganz Europa nachteilig, wenn Betriebe in innovativen High-Tech-Ökosystemen neue Produkte und Verfahren erfinden, für die industrielle Fertigung aber von anderen Standorten abgeworben werden. Kraftzentren können zerbrechen. Die von der Transformation stark betroffenen Regionen in der EU benötigen daher gleiche Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb. Die bisherige Unterscheidung zwischen strukturstarken und strukturschwachen Regionen passt insoweit nicht mehr in die Zeit epochaler Umbrüche und globaler Herausforderungen.

Um einer Abwärtsspirale innovativer industrieller Ökosysteme infolge der Transformation wirkungsvoll entgegenzutreten, muss diesem Umstand auch im europäischen Beihilferecht Rechnung getragen werden. Aus diesem Grund haben sich Herr Ministerpräsident Kretschmann und Frau Ministerin Dr. Hoffmeister-Kraut noch vor der Veröffentlichung der Änderung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) und der Weiterentwicklung des Befristeten Beihilferegimes Temporary Crises Framework (TCF) zu einem Temporary Crises and Transition Framework (TCTF) mit einem gemeinsamen Schreiben an die Europäische Kommission gewandt und sich mit konkreten Vorschlägen für baden-württembergische Unternehmen eingesetzt. Einige der Vorschläge wurden zwar aufgegriffen, jedoch sind aus Sicht der Landesregierung die Änderungen nicht ausreichend.

Insbesondere eine Aufspaltung der beihilferechtlichen Zuwendungen nach Fördergebieten (A- und C-Gebiete) gem. Ziffer 86 a (i-ii) wird weiterhin als nicht zielführend erachtet. Diese Regelung hat zur Folge, dass Transformationsregionen wie Baden-Württemberg von vornherein von Einzelanmeldungen so gut wie ausgeschlossen sind. Nach Ansicht der Landesregierung sollte daher auch für die Transformationsregionen zumindest die Möglichkeit bestehen, Beihilfehöchstbeträge analog zu den C-Fördergebieten zu erhalten. Darüber hinaus erscheinen die unter Ziffer 86 d verlangten Nachweispflichten für beihilfebegünstigte Unternehmen eher abschreckend und hinderlich wenn es um Standortentscheidungen geht. Auch bleibt fraglich, ob die Unternehmen ihre verfügbaren Subventionen aus einem Nicht-EU-Rechtsraum überhaupt „solide“ offenlegen können und wollen. Und schließlich wurden die weitergehenden Forderungen des Landes z. B. nach besseren Fördermöglichkeiten für Innovationscluster (gerade für Schlüsseltechnologien wie KI) oder Anpassungen bei den Unternehmen in Schwierigkeiten nicht oder nur zum Teil umgesetzt.

Positiv zu vermerken ist trotz der fortbestehenden Aufspaltung der beihilferechtlichen Zuwendungen nach Fördergebieten, dass die Europäische Kommission zumindest die Beihilfeintensitäten um 5 Prozent und die Beihilfehöchstbeträge um

50 Millionen Euro pro Unternehmen für alle Gebietskategorien erhöht hat. Für Baden-Württemberg heißt das konkret: Zukünftig kann einem großen Unternehmen auf Grundlage einer entsprechenden Beihilferegelung eine Beihilfe in Höhe von bis zu 15 Prozent der beihilfefähigen Kosten und einem Gesamtbetrag von bis zu 150 Millionen Euro je Unternehmen und Mitgliedstaat gewährt werden.

Des Weiteren bestehen folgende Beihilfemöglichkeiten zugunsten der Unternehmen:

- begrenzte Beihilfebeträge (zwei Millionen Euro pro Unternehmen ohne weitere Voraussetzungen)
- Liquiditätshilfe in Form von staatlichen Garantien und zinsvergünstigten Darlehen
- Beihilfen zum Ausgleich der hohen Energiepreise
- Beihilfen zur Beschleunigung des Ausbaus der erneuerbaren Energien und der Energiespeicherung
- Beihilfen für die Dekarbonisierung
- Beihilfen für die zusätzliche Senkung des Stromverbrauchs

Die durch die aktuellen Beschlüsse auf europäischer Ebene entstandenen etwaigen Möglichkeiten für Unterstützungsprogramme werden durch die Landesregierung geprüft.

Neben einer Flexibilisierung der Beihilferegelungen für eine unmittelbare Unterstützung für Unternehmen in industriellen Transformationsregionen sollte auch eine bessere Förderung durch die EU möglich sein. Diese sollte vor allem auch europäische Gelder beinhalten (Effizienzgewinne im EU-Haushalt, Umschichtungen der Mittel bei der Wiederaufbau- und Resilienzfazilität sowie bei REPowerEU und eine stärkere Finanzierung über die Europäische Investitionsbank EIB).

Im Rahmen der auswärtigen Kabinettsitzung am 7. Februar 2023 in Brüssel wurde dazu ein Positionspapier zur Halbzeitüberprüfung des Mehrjährigen Finanzrahmens der Landesregierung behandelt. Dieses nimmt die Herausforderungen für die europäische Industriepolitik als Reaktion auf den Inflation Reduction Act (IRA) und ähnliche Maßnahmen anderer Drittstaaten in den Blick und leitet daraus konkrete Anliegen für die künftige EU-Förderpolitik ab. Im Einzelnen fordert die Landesregierung:

- Die Öffnung des Europäischen Innovationsfonds für Innovationen in Transformationsbranchen wie der Automobilwirtschaft, sofern der Klimaschutz im Vordergrund steht.
- Die Schaffung eines Nachfolgeinstruments des Just Transition Fund im nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen (ab dem Jahre 2028), das Förderungen für die Transformation der Automobilbranche bzw. für Wirtschaftszweige, für die auf fossilen Brennstoffen aufbauende Technologien eine wesentliche Grundlage darstellen, ermöglicht.
- Die Weiterentwicklung der Kohäsionspolitik mit dem Ziel, die stärker entwickelten Regionen unter hohem Transformationsdruck besonders zu berücksichtigen.

Ergänzend sollte es die EU aus Sicht der Landesregierung nicht bei den bisherigen IPCEIs (Important Projects of Common European Interest) belassen, sondern diese strategischen Förderprojekte auch auf andere Zukunftstechnologien ausweiten (z. B. KI- oder Quantentechnologien, Cloud-Computing, Gesundheit, Autonomes Fahren oder Fliegen, Softwaresysteme im Fahrzeug, synthetische Biologie). Die Entscheidung über eine etwaige Bereitstellung von Mitteln zur Kofinanzierung von IPCEI-Projekten bleibt dem Haushaltsgesetzgeber vorbehalten. Weiter wäre es aus Sicht der Landesregierung wichtig, eine Fördermöglichkeit ganzer industrieller Ökosysteme, eine adäquate Beteiligung von Regionen sowie eine niederschwellige Beteiligungsmöglichkeit von KMU zu ermöglichen.

Für eine solche Flexibilisierung bietet sich idealerweise die im jüngst vorgestellten Green Deal Industrial Plan angekündigte Überarbeitung und Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens für Projekte im Zusammenhang mit IPCEI an. Teilweise warten Unternehmen aus Baden-Württemberg bei IPCEI-Projekten bis zu zwei Jahre auf grünes Licht der Europäischen Kommission, während andere globale Standorte ihre Schlüsseltechnologien ausrollen. Aber auch den bewilligenden Stellen sollten im Rahmen der Anwendung der AGVO und der De-minimis-Verordnung keine weiteren bürokratischen Hürden auferlegt werden.

4. welche konkreten Auswirkungen sie vom Verbot des Verbrennungsmotors ab 2035, welches aktuell bei der Europäischen Union zur Entscheidung ansteht, für die Automobilhersteller- und Automobilzuliefererindustrie in Baden-Württemberg sieht, unter der Voraussetzung, dass a) Neuzulassungen von Autos mit Verbrennermotor vollkommen verboten werden und b) eine Neuzulassung von Autos mit Verbrennermotor, welche mit klimapositiven synthetischen Kraftstoffen betrieben werden, weiterhin möglich sein wird;

Zu 4.:

Der Transformationsprozess hin zu einer nachhaltigen und intelligenten Mobilität bedeutet für die Akteure aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft eine mehrdimensionale und weitreichende Herausforderung. Ambitionierte Klimaziele, neue Mobilitätskonzepte und gesellschaftliche Entwicklungen verändern weltweit die Parameter für die Automobilwirtschaft und für alle mit ihr verbundenen Wirtschaftszweige. Sowohl das Produkt Automobil als auch die gesamten Prozesse von Entwicklung, Produktion oder Vertrieb müssen angesichts dieser Veränderungen konsequent hinterfragt und angepasst werden. Während mit Elektrifizierung und Digitalisierung ein umfassender Technologiewandel einhergeht, verändern sich auch die Strukturen des automobilen Wertschöpfungssystems durch neue Konkurrenten und immer kürzere Innovations- und Marktzyklen. Gleichzeitig führt ein Verkehrs- und Mobilitätswandel zu neuen Nutzungsgewohnheiten der Kundinnen und Kunden und bietet die Möglichkeit, neue Geschäftsmodelle zu entwickeln und zu etablieren. Und schließlich erfordert die Elektrifizierung auch einen Wandel des Energiesystems, indem regenerative Energiequellen für eine nachhaltige, sichere und bezahlbare Energieversorgung nutzbar gemacht werden müssen. Die größte Herausforderung liegt also nicht allein in der Einführung neuer Technologien, Produkte und Services, sondern in der zeitlichen Parallelität der Veränderungsanforderungen sowie der Vielschichtigkeit und Dynamik des Transformationsprozesses.

Dies erfordert eine systemische Betrachtungs- und Herangehensweise, die Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Gesellschaft und Politik miteinander in eine enge Kooperation bringt und über die Grenzen von Branchen und Technologien hinweg vernetzt. Seit 2017 wird dies im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft BW durch die Landesregierung gemeinsam mit den oben aufgezeigten Akteuren im Land aktiv angegangen. Ergänzend zu diesem Prozess erstellt die Landesagentur e-mobil BW in regelmäßigen Abständen die Strukturstudie BWe mobil, um basierend auf Szenarien und Simulationen fundierte Abschätzungen zu möglichen Auswirkungen auf Beschäftigung und Wohlstand im Land zu erhalten. Diese Strukturstudie wird aktuell fortgeschrieben und an die aktuellen Entwicklungen angepasst. Mit einer Veröffentlichung der Ergebnisse ist bis Sommer 2023 zu rechnen.

Die Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg hat sich frühzeitig auf die bevorstehenden Veränderungen eingestellt und durch Innovationen und neue Produkte einen Transformationsprozess eingeleitet. Bereits in der Strukturstudie aus dem Jahr 2019 wurden im progressiven Szenario der DLR-VECTOR21-Simulation 51 Prozent aller verkauften europäischen Pkw-Neuwagen im Jahr 2030 als rein elektrisch prognostiziert, weitere 47 Prozent werden in diesem Szenario (teil-) elektrifiziert sein. Durch das Marktwachstum bei neuen Komponenten für die Elektromobilität und den gleichzeitigen Rückgang konventioneller Komponenten ergeben sich je nach betrachtetem Szenario der Studie aus 2019 für das Jahr 2030 insgesamt Beschäftigungspotenziale von +1,9 Prozent bis hin zu -6,6 Prozent.

Für den gesamten baden-württembergischen Automobilstandort können diese Beschäftigungseffekte als moderat eingeschätzt werden. Auch die ersten Vorergebnisse der für Sommer 2023 angekündigten aktualisierten Studie, welche die neuen Rahmenbedingungen berücksichtigt, Szenarien für 2035 und 2040 rechnet sowie auch die Chancen und Risiken weiterer Elemente der Transformation (z. B. Ladeinfrastruktur, Energiewende usw.) einbezieht, kommt zu einem moderaten Rückgang des Beschäftigungspotenzials, welche auf dem Niveau des demografischen Wandels liegt. Hier sind aber die finalen Simulationsergebnisse abzuwarten.

Neben der Automobilindustrie selbst steht auch das Kfz-Gewerbe vor tiefgreifenden Veränderungen. Mit rund 80 000 Arbeitsplätzen in Baden-Württemberg ist das Kfz-Gewerbe nicht nur von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung, sondern entscheidet mit seinem dichten Servicenetz und der hohen Beratungsqualität auch zu großen Teilen über das Gelingen der Mobilitätswende insgesamt. Mit einer im Januar 2023 durch die Landesagentur e-mobil BW veröffentlichten Studie wurden fundierte Prognosen zur Beschäftigungswirkung zentraler Indikatoren erarbeitet. Diese Studie zeigt, dass der prognostizierte Wandel im Kfz-Gewerbe mit weitreichenden Nettoarbeitsvolumenverlusten verbunden sein kann. Zudem zeigt die differenziertere Betrachtung, dass sich unterschiedliche Entwicklungspfade für fabrikatsgebundene und fabrikatsunabhängige Werkstätten abzeichnen. Im simulierten progressiven Szenario kann es bis 2040 in Baden-Württemberg zu einem kumulierten Wegfall von bis zu 47 Prozent der Beschäftigungsumfänge im Kfz-Gewerbe gegenüber heute kommen.

Die Produktionskapazitäten von synthetischen Kraftstoffen sind heute und aufgrund langer Planungs- und Aufbauphasen in absehbarer Zeit noch überschaubar. Laut einer Berechnung des VDE können beispielsweise mittels einer Windkraftanlage mit 3 MW Leistung und 2 000 Stunden Volllast pro Jahr im Durchschnitt in Deutschland rund 1 600 batterieelektrische Fahrzeuge klimaneutral versorgt werden. Mit aus dieser Strommenge produziertem Wasserstoff können rund 600 Brennstoffzellenfahrzeuge versorgt werden. Auf dieser Basis produzierter synthetischer Kraftstoff ist in der Lage rund 250 Fahrzeuge mit synthetischem Benzin und Diesel zu versorgen. Es ist daher aus Effizienzgründen sinnvoll, synthetische Kraftstoffe in Anwendungen einzusetzen, bei denen eine Elektrifizierung mittels Batterie oder Wasserstoff technisch nicht machbar ist. Daneben werden Potenziale für die Pkw-Bestandsflotte gesehen. Für die Produktion und den Vertrieb von Neufahrzeugen in Europa wird daher synthetischer Kraftstoff nur für sehr wenige Anwendungen und Sonderfahrzeuge eine Rolle spielen.

5. wie genau die Aussage des Ministerpräsidenten, dass ein Ende des Verbrennermotors die Industrie in Baden-Württemberg nicht schmerzen würde, zu verstehen ist, insbesondere mit Angaben dazu, wie er zu dieser Einschätzung kommt und worauf sie sich stützt;

Zu 5.:

Die Erreichung der Klimaziele erfordert entschlossenes Handeln, gerade auch im Verkehrssektor. Deshalb wurde auf europäischer Ebene bereits im vergangenen Jahr auf Verhandlungsebene zwischen der EU-Kommission, den EU-Mitgliedstaaten und dem Europäischen Parlament das Ziel formuliert, ab 2035 nur noch emissionsfreie Antriebe bei neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zuzulassen. Auch mit dem zwischen EU-Kommission und Bundesregierung gefundenen Kompromiss werden die von der Energieeffizienz her besseren batterieelektrischen Fahrzeuge eine dominierende Rolle spielen. Baden-Württemberg geht den Weg mit, gerade auch um im internationalen Wettbewerb nicht abgehängt zu werden. Die Automobilhersteller in Baden-Württemberg haben sich bereits klar zur Elektromobilität im Pkw-Sektor bekannt und stellen sich auf emissionsfreie Antriebstechnologien ein. So richtet beispielsweise Mercedes-Benz sein Geschäft mit seiner Strategie „Electric Only“ sukzessive auf elektrische Antriebe aus. Audi möchte ab 2033 nur noch rein batterieelektrische Pkw anbieten. Darauf stellen sich auch die Zulieferer im Land ein. Um diesen Transformationsprozess zu unterstützen und die Wirtschaft in Baden-Württemberg im Wandel aktiv zu begleiten und für die Zukunft wettbewerbsfähig zu halten, hat Herr Ministerpräsi-

dent Kretschmann bereits 2017 den Strategiedialog Automobilwirtschaft BW initiiert. Mit mittlerweile über 450 Millionen Euro unterstützt das Land in zahlreichen Projekten und konkreten Maßnahmen, um die Transformation der Automobilwirtschaft als einen der bedeutendsten Wirtschaftszweige in Baden-Württemberg zu einem Erfolg für die Unternehmen und Menschen im Land, aber auch für die Umwelt und das Klima zu machen.

6. was ihre Annahmen sind, welche Konsequenzen es a) für die Elektromobilität an sich, b) für den Verbrennungsmotor und c) für die Automobilindustrie in Baden-Württemberg hätte, wenn es nicht gelingt, ein ausreichendes und flächendeckendes Elektroladenetz in ganz Europa aufzubauen;

Zu 6.:

Ein ausreichendes und flächendeckendes Ladenetz in Europa ist die Voraussetzung für einen erfolgreichen Markthochlauf der Elektromobilität. Es ist daher absolute Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Mobilitätswende. Dabei ist auch, aber nicht nur auf die öffentliche Ladeinfrastruktur abzustellen, denn Studien zeigen, dass Elektrofahrzeuge in der Regel dort geladen werden, wo diese ohnehin für längere Zeit parken. Dies sind in der Regel Ladepunkte im privaten oder halb-öffentlichen Bereich.

Am 28. März 2023 erfolgte eine Trilogeinigung zwischen Europäischem Parlament und Rat zur Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR). Diese enthält u. a. verbindliche Ziele für den Aus- und Aufbau einer Infrastruktur von Strom- und Wasserstoffladepunkten für den Straßensektor. Die neue Verordnung ebnet den Weg, um das Aufladen und Betanken benutzerfreundlich zu machen und sorgt für vollständige Preistransparenz, einheitliche Mindestanforderungen in Bezug auf die Zahlungsoptionen und kohärente Kundeninformationen in der gesamten EU.

Die neuen Vorschriften der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sollen dafür sorgen, dass u. a. im Straßenverkehr bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe bereitstehen und so der Einsatz emissionsfreier Straßenfahrzeuge, insbesondere leichter und schwerer Nutzfahrzeuge mit Elektro- bzw. Wasserstoffantrieb ermöglicht werden. Insbesondere müssen bis 2025 bzw. 2030 die folgenden Hauptziele für den Infrastrukturausbau erreicht werden:

Die Geschwindigkeit, mit der die Ladeinfrastruktur für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ausgebaut wird, muss mit dem Anstieg der Fahrzeugzulassungen mithalten. Zu diesem Zweck muss in den einzelnen Mitgliedstaaten für jedes zugelassene batteriebetriebene Fahrzeug eine Ladeleistung von 1,3 kW über eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur bereitgestellt werden. Darüber hinaus müssen ab 2025 auf den Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) alle 60 km Schnellladestationen mit einer Leistung von mindestens 150 kW installiert werden.

Ab 2025 müssen auf den Strecken des TEN-V-Kernetzes alle 60 km und im größeren TEN-V-Gesamtnetz alle 100 km Ladestationen für schwere Nutzfahrzeuge mit einer Mindestleistung von 350 kW errichtet werden, wobei die vollständige Netzabdeckung bis 2030 zu erreichen ist. Darüber hinaus müssen für das Aufladen über Nacht Ladestationen an sicheren und gesicherten Parkplätzen installiert werden, ferner Ladestationen für Lieferfahrzeuge an städtischen Knoten.

Ab 2030 muss eine sowohl für Pkw als auch Lkw geeignete Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur an allen städtischen Knoten sowie alle 200 km auf den Strecken des TEN-V-Kernetzes errichtet werden, um ein ausreichend dichtes Netz für Fahrten mit Wasserstoff-Fahrzeugen innerhalb der gesamten EU zu gewährleisten.

Die Betreiber von elektrischen Ladestationen und Wasserstofftankstellen müssen für vollständige Preistransparenz sorgen, eine einheitliche Ad-hoc-Zahlungsmethode wie Debit- oder Kreditkarte anbieten und relevante Daten, z. B. zum Standort, elektronisch zur Verfügung stellen, um sicherzustellen, dass die Kundinnen und Kunden umfassend informiert sind.

Diese erzielte politische Einigung muss nun förmlich angenommen werden. Sobald das Europäische Parlament und der Rat diesen Prozess abgeschlossen haben, werden die neuen Vorschriften im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und treten nach einer Übergangszeit von sechs Monaten in Kraft.

7. welche Auswirkungen sie im technologischen Zentralisierungstrend in der Automobilentwicklung und -steuerung für die Automobilzulieferer in Baden-Württemberg sieht (gemeint ist, dass Automobile technologisch gesehen viel stärker durch eine zentrale Einheit gesteuert werden und sich damit die Entwicklung an einem Ort konzentriert und alle Teile von dieser abhängig sind; früher hingegen wurden viel stärker autonom agierende Einzelteile im Auto nebeneinander verbaut, bspw. ersetzt heute eine zentrale Steuerung von Fenstern, Motor und Entertainment zunehmend mehrere unabhängige Einzelsysteme);

Zu 7.:

Die Software- und Elektronikarchitektur im Fahrzeug sowie der Infrastruktur wird zukünftig immer bedeutender und komplexer. Die wachsenden Anforderungen durch Vernetzung und Automatisierung von Fahrzeugen erfordert neue Softwarekonzepte und IT-Sicherheitskompetenz. Zukünftig wird die Fahrzeugelektronik ausgehend von Softwarearchitektur und den Softwarefunktionalitäten eines Fahrzeuges konzipiert. Dies ist der entgegengesetzte Ansatz der bisherigen Fahrzeugentwicklung, in dem die Komplexität des vernetzten cyberphysikalischen Systems nicht absicherbar ist. In dem neuen Designansatz kann ein Fahrzeug ähnlich wie ein Mobile Device konfiguriert werden und bleibt über Jahre updatefähig.

Dies stellt die Fahrzeugindustrie einerseits vor große Herausforderungen, bietet aber auch enorme Potenziale für Zulieferer und Dienstleister. Die Herausforderung hierbei wird sein, an der Wertschöpfung von morgen beteiligt zu sein. Klassische Zuliefererunternehmen müssen sich hier gegenüber Unternehmen aus der Digitalwirtschaft, die immer mehr in den Kernbereichen der Automobilbranche aktiv sind, behaupten. Dies kann nur durch eine frühzeitige strategische Ausrichtung und Transformation der eigenen Strukturen sowie gezielte Weiterbildung und Qualifizierung erfolgreich gemeistert werden. Der Beratungsgutschein Transformation Automobilwirtschaft des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus bietet hierbei allen Zulieferern im Land eine niederschwellige und schnelle Hilfestellung.

8. was genau ihre Meinung ist zur jüngst verkündeten Produkt- und Positionierungsstrategie in Richtung von Luxusautomobilen des größten Automobilherstellers in Baden-Württemberg, zu der sich bereits verschiedene Kabinettsmitglieder geäußert haben;

9. welche Rolle diese Strategie und die Bewertung davon durch die Landesregierung für politische Aktivitäten, Maßnahmen und Programme der Landesregierung hat;

Zu 8. und 9.:

Zu den Ziffern 8 und 9 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Mercedes-Benz richtet sein globales Produktionsnetzwerk auf die Fertigung seines neupositionierten Produktportfolios mit Schwerpunkt auf Elektrofahrzeuge im Luxussegment aus. Mercedes-Benz bereitet sich darauf vor, bis zum Ende des Jahrzehnts vollelektrisch zu werden. Das künftige Produktportfolio konzentriert sich auf drei Produktkategorien:

- Top End Luxury,
- Core Luxury und
- Entry Luxury.

Nach den Anläufen der Mercedes-EQ Modelle geht Mercedes damit den nächsten Schritt und stellt die Weichen für die künftige Ausrichtung des Produktionsportfolios. Gemeinsam mit den Arbeitnehmervertretern setzt das Unternehmen die Mercedes-Benz Strategie hin zu „Electric Only“ somit konsequent um. Das globale Mercedes-Benz Produktionsnetzwerk wird dafür nachhaltig, digital und flexibel aufgestellt. Mit der neuen Produktionsordnung steigert Mercedes die Flexibilität und Effizienz und sichert damit die Zukunft seiner Standorte, auch in Baden-Württemberg.

Im Rahmen der Umsetzung des Mercedes-Benz Business Plans 2022 bis 2026 investiert das Unternehmen mehr als zwei Milliarden Euro in seine europäischen Produktionsstandorte. Mit der Einführung elektrischer Plattformen der nächsten Generation in der Produktion sichert Mercedes-Benz damit zukünftige Arbeitsplätze an den europäischen Standorten.

Im Zusammenhang mit der Luxusstrategie steht immer wieder der Vorwurf im Raum, dass dies eine Fokussierung der Produktion auf weniger aber margenstarke Fahrzeuge zur Folge hat. Dies bedeute für den OEM größere Gewinne, die reduzierten Fahrzeugstückzahlen haben aber massive Auswirkungen auf die Zulieferer, welche unabhängig von der Marge des OEM am Fahrzeug die Komponenten zu vertraglich fixierten Stückkosten liefern müssen. Diese Situation der reduzierten Stückzahlen und der Fokussierung auf margenstarke Fahrzeugmodelle war aber in erster Linie den gestörten Lieferketten und dem Teilemangel geschuldet. Mercedes-Benz hat mehrfach betont, dass mit der Luxusstrategie auch weiterhin ein Wachstumskurs an den Standorten in Baden-Württemberg verbunden ist und die Anzahl an produzierten Fahrzeugen nicht reduziert werden soll. Eine Luxusstrategie könnte zu negativen Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit führen, beispielsweise durch größer und schwerer werdende Fahrzeuge. Letztlich obliegt die Entscheidung über die strategische Ausrichtung den jeweiligen Unternehmen.

Die Landesregierung hat u. a. im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft BW seine politischen Aktivitäten, Maßnahmen und Programme gezielt auf die Unterstützung der Akteure im laufenden Transformationsprozess ausgerichtet. Ein Schwerpunkt lag hierbei überwiegend auf der Unterstützung des Mittelstandes. An dieser Ausrichtung wird die Landesregierung nichts ändern.

10. inwiefern sie bei den Sparmaßnahmen bei EvoBus in Mannheim ein grundsätzlicheres Problem des Automobilindustriestandorts Baden-Württemberg erkennt;

Zu 10.:

Im Hinblick auf die geplanten Sparmaßnahmen bei EvoBus kann nicht von einem grundsätzlicheren Problem der Automobilindustrie gesprochen werden.

Arbeitgeber und Arbeitnehmer von EvoBus haben in sehr konstruktiven Gesprächen und Verhandlungen in den vergangenen Monaten eine sehr gute Lösung für das größte europäische Tochterunternehmen der Daimler Truck AG gefunden. Die Geschäftsführung von Daimler Buses und der Gesamtbetriebsrat haben sich auf ein Zukunftsbild für das Unternehmen verständigt. Das Unternehmen will einen dreistelligen Millionenbetrag zur Standortsicherung in Deutschland investieren. Beide Seiten haben vereinbart, dass keine betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 2033 ausgesprochen werden. Dieses Ergebnis unterstreicht die Bedeutung der gut qualifizierten Fachkräfte bei EvoBus für die Entwicklung des Unternehmens in den nächsten Jahren.

11. wie sie die Umfrage des Verbands der Automobilindustrie VDA vom 15. Februar 2023 bei Automobilzulieferern (Herstellergruppe III) sowie mittelständisch geprägten Herstellern von Anhängern, Aufbauten und Bussen (Herstellergruppe II) bewertet, welche mit dem Standort Deutschland eine hohe Unzufriedenheit sieht und insbesondere bei den Themen Fachkräftemangel, Energiepreise sowie Bürokratie grundlegende Probleme bescheinigt, insbesondere unter dem Gesichtspunkt, ob sie daraus politischen Handlungsbedarf ableitet;

Zu 11.:

Neuere Studien, wie das Länderranking des ZEW Mannheim im Auftrag der Stiftung Familienunternehmen, konstatieren eine stark nachlassende Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland. Demnach belasten insbesondere hohe Steuern, lähmende Bürokratie und die Abhängigkeit von teurer Energie die deutsche Wirtschaft. Zu ähnlichen Ergebnissen kommt die Umfrage des Verbands der Automobilindustrie VDA vom 15. Februar 2023. Ein Großteil der Befragten hält den Standort Deutschland in Bezug auf Energiekosten, Arbeitskräfte und Steuerbelastung international nicht für wettbewerbsfähig.

Auf einige der maßgeblichen Standortfaktoren kann die Landesregierung unmittelbar kaum Einfluss nehmen. Wo sie indessen tätig werden kann, versucht sie, dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Die Landesregierung hat seit längerem die zunehmenden bürokratischen Belastungen von Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen erkannt und in den letzten Jahren ihre Anstrengungen zum Bürokratieabbau intensiviert.

Fachkräftemangel ist unstrittig eine der zentralen Zukunftsherausforderungen für den Standort Baden-Württemberg. Bereits derzeit ist Fachkräftemangel quer durch die Branchen und Berufe im Land spürbar. So liegt die Zahl der gemeldeten offenen Stellen in Baden-Württemberg trotz der aktuellen konjunkturellen Schwächephase nahe der historischen Höchststände und der Nachpandemie-Beschäftigungsaufbau z. B. in der baden-württembergische Industrie hält dies nach den Informationen des Statistischen Landesamtes auch zum Jahresanfang 2023 an. Hinzu kommt der Renteneintritt der geburtenstarken Jahrgänge mit hohen Ersatzbedarfen für ausgeschiedene Mitarbeitende. Darüber hinaus verstärkt der beschleunigte technologische Wandel die Passungsprobleme auf dem Arbeitsmarkt. Schließlich werden langfristig steigende Fachkräftebedarfe z. B. in der Pflege, der Kinderbetreuung, den IT-Berufen oder der Dekarbonisierung des Gebäudewärmesektors (zum Beispiel durch energetische Gebäudesanierung) möglicherweise zu Lasten des Fachkräfteangebots in anderen Branchen und Berufen gehen. Aus all dem ergeben sich große Handlungsbedarfe für alle maßgeblichen Akteure. Dies fängt an bei den Arbeitgebern, die verstärkt gefordert sind, über Ausbildung Fachkräftenachwuchs zu gewinnen, durch attraktive Arbeitsbedingungen für sich zu werben sowie in die Kenntnisse und Fähigkeiten ihrer Mitarbeitenden zu investieren. Weitere Stellschrauben für Unternehmen sind Investitionen in die Arbeitsproduktivität, u. a. mithilfe von Künstlicher Intelligenz, die Berücksichtigung und Integration von Menschen mit Behinderungen oder auch die Gewinnung von internationalen Fachkräften.

Bei all dem unterstützt das Land auf vielfältige und umfängliche Weise. Gefordert sind Politik und Verwaltung aber auch bei den Rahmenbedingungen, angefangen vom Bildungssystem über ausreichende Kinderbetreuungsmöglichkeiten zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie, der Verfügbarkeit von bezahlbarem Wohnraum bis hin zu geeigneten Anreizstrukturen durch Steuern und Abgaben sowie die Senkung bzw. das Vermeiden eines weiteren Anstiegs der Regulierungslasten, damit möglichst wenige Fachkräfte für entsprechende Erfüllungsaufgaben eingesetzt werden müssen. Fachkräftesicherung ist eine vielschichtige Herausforderung, die sich immer wieder dynamisch verändert. Weitere Akteure, wie Netzwerke, Kammern, die Bundesagentur für Arbeit oder die Tarifparteien, sind ebenfalls gefordert, Beiträge zu erbringen.

Eine verlässliche und bezahlbare Energieversorgung ist das Rückgrat unserer Wirtschaft, sie ist Grundvoraussetzung für nahezu jede unternehmerische Tätigkeit und somit für die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen hier im Land. Die hohen Energiepreise stellen für viele Unternehmen eine erhebliche Belastung dar, gerade im internationalen Wettbewerb. Neben den kurzfristig wirkenden Entlastungsmaßnahmen bedarf es daher jetzt rasch eines nachhaltigen Ansatzes, der die Transformation zu einem vollständig auf erneuerbaren Energien beruhenden System gewährleistet, das Abhängigkeiten und Preisvolatilität reduziert.

Die Bundesregierung ist aufgerufen, konkrete Vorschläge vorzulegen, wie die Unternehmen im Land dauerhaft entlastet werden sollen. Dazu bedarf es eines umfassenden Konzepts, das sich nicht nur auf die energieintensiven Branchen konzentriert und letztlich auch eines marktkonformen Ansatzes durch eine Ausweitung des Angebots am Energiemarkt.

Die Landesregierung greift diese Themen neben der Landes- und Bundespolitik auch gegenüber der EU auf. Am 16. November 2022 fand die Jahresveranstaltung des Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg in Brüssel statt. Dabei überreichten Ministerpräsident Kretschmann sowie weitere Kabinettsmitglieder EU-Industriekommissar Breton sowie Bundesverkehrsminister Dr. Wissing ein Impulspapier zur Transformation der Automobilwirtschaft. In diesem Impulspapier wirbt die Landesregierung Baden-Württemberg mit konkreten Punkten für die richtigen Rahmenbedingungen auf EU-Ebene, um die Transformation der Automobilwirtschaft zu einem Erfolg zu führen. Zudem werden durch den vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus jährlich organisierten „Wirtschaftsgipfel Baden-Württemberg-EU“ sowie durch die von den Ressorts organisierte Veranstaltungsreihe „Brüsseler Gespräche zum Strategiedialog Automobilwirtschaft BW“ die Bedürfnisse der Automobilbranche, aber auch grundsätzlich der Industrie sowie der KMU aufgegriffen und in Brüssel adressiert. Der Ministerpräsident und die Wirtschaftsministerin bringen diese Punkte auch im regelmäßigen Austausch mit EU-Kommissar Breton an. Ebenfalls bringt Europastaatssekretär Hassler kontinuierlich die baden-württembergische Perspektive in die Debatten zum Thema Transformation der Automobilwirtschaft in Brüssel ein. Beispielhaft verdeutlichte Frau Ministerin Dr. Hoffmeister-Kraut bei einer Veranstaltung am 8. Dezember 2022 in Brüssel Vertretern der EU-Kommission und des EU-Parlaments die aktuellen Herausforderungen von KMU sowie die grundsätzliche Ausrichtung der EU-Politik vor dem Hintergrund des „Inflation Reduction Act“ der USA. Sie forderte dabei u. a. Nachbesserungen bei der EU-Taxonomie. Die Wirtschaftsministerin plädierte in Brüssel zudem dafür, bereits bestehende Instrumente zu verstärken und betonte dabei die strategisch wichtige Bedeutung der EU für gute Rahmenbedingungen z. B. bei der Handelspolitik, um wirtschaftsstarke Regionen im Transformationsprozess abzusichern.

12. welche Effekte sie sich durch das neu aufgebaute Ansiedlungsmanagement bei der Landesagentur bw-i für die Automobilindustrie erwartet, insbesondere hinsichtlich der Fragestellung, inwiefern Baden-Württemberg zukünftig in der Lage sein wird, Angebote für Großflächen für Fabrikansiedlungen unterbreiten zu können;

Zu 12.:

Mit dem geplanten Ausbau der Landesagentur Baden-Württemberg International (BW_i) zu einer „One-Stop-Agency“ stehen mehr personelle Ressourcen zur Verfügung, um Unternehmen aus Schlüsselbranchen wie der Automobilindustrie und deren Zulieferunternehmen sehr schnell attraktive Ansiedlungspakete ausarbeiten und bereitstellen zu können. Das gilt auch für Standorterweiterungen.

Mit der seit dem 4. Oktober 2022 online zur Verfügung stehenden und von BW_i betriebenen Flächendatenbank bietet sich die Möglichkeit, potenzielle Standorte in Baden-Württemberg prominent, mehrsprachig und grafisch ansprechend zu vermarkten. Damit ist ein wichtiges Instrument verfügbar, um in Zukunft Anfragen sowohl von Großunternehmen als auch von KMU u. a. aus der Automobilindustrie zur Flächenverfügbarkeit schnell und zielgenau beantworten zu können.

Das neue Angebot, in das insbesondere Kommunen und Regionen ihre Flächenangebote jeder Größe einstellen sollen, entlastet diese somit auch bei der Beantwortung von Anfragen und macht damit im Standortwettbewerb mit anderen Bundesländern und Staaten die Möglichkeiten von Baden-Württemberg bei möglichen Unternehmensansiedlungen deutlich sichtbarer.

13. welche Bilanz sie bisher vom „Testfeld Autonomes Fahren Baden-Württemberg“ (TAF BW) in Karlsruhe zieht;

Zu 13.:

Das Testfeld Autonomes Fahren BW (TAF BW) ist nach Auffassung der Landesregierung ein großer Erfolg und hat eine überregionale und bundesweite Strahlkraft erreicht. Ein Grund hierfür ist das seit Projektbeginn bestehende, deutschlandweite Alleinstellungsmerkmal, dass das Testfeld über den Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) als Testfeldbetreiber Externen diskriminierungsfrei gegen Entgelt zur Nutzung zur Verfügung steht. Hauptzielgruppen des TAF BW sind Forschungsinstitutionen sowie KMU. Aber auch große Unternehmen, wie z. B. die Robert Bosch GmbH, sind Partner von Vorhaben, die das TAF BW nutzen.

Ein anderer maßgebender Grund ist die bereits im Projektantrag angelegte, umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit des Projektkonsortiums unter Leitung von Prof. Dr. Marius J. Zöllner. Diese wurde insbesondere auch durch die beteiligten Kommunen sehr engagiert unterstützt. So haben Herr Dr. Frank Mentrup, Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe sowie Herr Harry Mergel, Oberbürgermeister der Stadt Heilbronn wesentlichen Anteil am Erfolg des TAF BW. Insgesamt fanden bislang über 80 öffentlichkeitswirksame Auftritte statt, z. B. als Bürgerversammlungen, bei Tagen der offenen Tür der Technik, auf Messen (i-Mobility, Hannover-Messe, ITS-Hamburg), auf der BUGA 2019, bei Vorträgen auf nationalen und internationalen Tagungen und Konferenzen sowie bei Firmen und Verwaltungen wie Ministerien der Länder, dem Bund und der EU.

Das TAF BW umfasst heute rund 250 km öffentliche Straßen aller Art in Baden-Württemberg. Davon sind rund 200 km mit einer hochgenauen Karte unterlegt, die von der Autobahn bis zum Parkhaus reicht. Sensorik und Kommunikationshardware wurde an mehr als 20 Kreuzungen in den Städten Karlsruhe und Heilbronn ober- und unterirdisch installiert. Ein zentraler Leitstand beim KVV in Karlsruhe sowie ein mobiler Leitstand und umfangreiches Back-End sind funktionsfähig. Testdatensätze und wissenschaftliche Publikation liegen in großem Umfang vor.

Zusätzlich wurde vom Projektkonsortium im Laufe der Projektzeit der von Firmen und Nutzungsinteressierten geäußerte Bedarf an einer technischen Anlaufstelle dauerhaft etabliert. Ebenso wurde ein Straßenparcours auf dem Campus-Ost des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) ergänzt, um einen Versuchsraum für wenig entwickelte Technik ohne klassischen öffentlichen Verkehr anbieten zu können.

Seit Betriebsbeginn im Mai 2018 nutzen zahlreiche Projekte das TAF BW. Einen wesentlichen Beitrag für diesen Erfolg hat das gemeinsame Förderprogramm Smart Mobility des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst und des Ministeriums für Verkehr geleistet, das ab 2018 mit einer Laufzeit von fünf Jahren mehrere Projekte in die Umsetzung gebracht hat. Aber auch andere Landesressorts sowie Bund und EU haben Projekte gefördert, sodass sich aktuell folgender Stand bei den geförderten Projekten ergibt:

- 7 Projekte mit zusammen in Summe rund 320 Monaten Laufzeit und 12 Millionen Euro anteiligem Fördervolumen (Land 3 Millionen Euro, Bund 5 Millionen Euro und EU 4 Millionen Euro) sind erfolgreich abgeschlossen.

- 11 Projekte mit zusammen rund 370 Monaten Laufzeit (davon sind noch 120 Monate zu erfüllen) und einem Fördervolumen von insgesamt 122 Millionen Euro (Land 12 Millionen Euro, Bund 74 Millionen Euro und EU 36 Millionen Euro) befinden sich in der Umsetzung.
- Fest eingeplant sind 6 weitere Projekte mit einem Fördervolumen von 44 Millionen Euro und rund 220 Monaten Laufzeit.

Die Projekte decken dabei inhaltlich eine große Anzahl an Zielgrößen ab: Einsatzfahrten von autonomen Kleinbussen (Level 4, d. h. nur mit SicherheitsfahrerIn bzw. -fahrer) ohne und mit Fahrgästen, Tests für firmeninterne oder forschungsseitige Simulationen und Validierungen, Probefahrten für die Typgenehmigung von autonomen Kraftfahrzeugen bei der EU als auch verschiedenste Formate, die dem Zugang zur Technologie dienen und Akzeptanz schaffen sollen. Weiterhin stehen verkehrliche Effekte im Fokus, z. B. Befragungen von Bürgerinnen und Bürgern sowie Verkehrsteilnehmenden einschließlich Verkehrsmodellierungen zu Auswirkungen des autonomen Fahrens auf die Verkehrsnachfrage und den Verkehrsablauf.

Im Ergebnis erzeugt das TAF BW einen erheblichen Mehrwert für das Land Baden-Württemberg, seine Wirtschaft und die Gesellschaft. Von den beteiligten Kommunen wird das TAF BW als ein wichtiger Standortvorteil gesehen. Insoweit wird das TAF BW seiner Zielsetzung, ein funktionierendes, lebendiges und agiles Ökosystem der Erprobung im autonomen Fahren zu fördern, in besonderem Maße gerecht und fördert die Akzeptanz der neuen Technologien.

14. welche Zukunftsperspektiven, insbesondere über den Mai 2023 hinaus, das TAF BW haben wird;

Zu 14.:

Die vom Ministerium für Verkehr geförderte wissenschaftliche Begleit- und Wirkungsforschung im Projekt bwirkt hatte zum Ziel, das Testfeld Autonomes Fahren Baden-Württemberg (TAF BW) auf seine Eignung, seine Einsatzgüte und Nutzungskapazität in den Bereichen verkehrliche, technologische, gesellschaftliche und rechtliche Wirkungen mit Schwerpunkt Verkehr zu beurteilen. Ein wesentliches Ergebnis dieses Projekts war die Aussage, dass der Bedarf am TAF BW bis mindestens zum Jahr 2030 besteht. Die Landesregierung begrüßt es daher außerordentlich, dass sich der Karlsruher Verkehrsverbund auch nach dem Auslaufen der Landesförderung weiterhin als Betreiber des TAF BW engagiert.

Eine rege Nutzung des TAF BW ist dabei auch künftig sichergestellt: Wie in der Antwort zu Frage Ziffer 13 bereits dargestellt, befinden sich derzeit noch mehrere Projekte in der Umsetzung und es sind sechs neue Projekte fest eingeplant, die das TAF BW nutzen werden. Im Zuge dieser Projekte wird die aufgebaute Infrastruktur in der Regel stetig erweitert, sodass sich auch das TAF BW laufend fortentwickelt und somit immer neue interessante Randbedingungen für weitere Projekte und Erprobungen bietet.

Gerne möchte auch das Land die Chancen, die das TAF BW bietet, im Hinblick auf seine eigenen Aufgaben nutzen. Das Ministerium für Verkehr prüft daher, wie sich das Land als großer Infrastrukturbetreiber mit eigenen Projekten in das TAF BW einbringen kann. Die Umsetzung solcher Projekte ist jedoch stark von den haushaltsrechtlichen Möglichkeiten abhängig.

15. was der aktuelle Stand beim „Dialogformat Transferqualifizierung und Veränderungsbereitschaft“ ist, welches das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Baden-Württemberg zusammen mit der e-mobil BW GmbH und der Automobilindustrie entwickelt und welches in 2023 starten soll.

Zu 15.:

Mit der Transformation der Automobilwirtschaft wachsen auch die Qualifizierungsbedarfe der Beschäftigten. Um Arbeitsplätze in Baden-Württemberg langfristig und in zukünftigen Betätigungsfeldern zu entwickeln, sind die Themen Lernen und Qualifizierung zentral. Im Strategiedialog Automobilwirtschaft BW soll daher mit Unternehmen ein Dialogformat etabliert werden. Das Dialogformat Transferqualifizierung und Veränderungsbereitschaft bietet Unternehmen der Automobilwirtschaft, speziell KMU, eine Austauschmöglichkeit rund um Qualifizierungsthemen. Unternehmen berichten von ihren Erfahrungen und diskutieren zu Herausforderungen, Best-Practice-Beispielen und Lessons Learned in Bezug auf Qualifizierungskonzepte, veränderte Tätigkeitsschwerpunkte und die Stärkung der Veränderungsbereitschaft bei den Beschäftigten. Das Dialogformat richtet sich gezielt an Unternehmensvertreter der Automobilwirtschaft, Zulieferer der Automobilindustrie, Unternehmen des Kfz-Gewerbes und Betriebsräte.

Der Auftakt des Dialogformats findet am 5. April 2023 im Haus der Wirtschaft Stuttgart statt. Der zweite Veranstaltungstermin ist für den 22. Juni 2023 geplant.

Dr. Hoffmeister-Kraut
Ministerin für Wirtschaft,
Arbeit und Tourismus