

**Auto 3.0 – Die Zukunft der Automobilindustrie
Fachkongress**

Donnerstag, 31.01. und Freitag, 01.02.2013
Heinrich-Böll-Stiftung, Schumannstraße 8, 10117 Berlin

Die Automobilindustrie ist eine tragende Säule der deutschen Wirtschaft. Sie stellt über 720.000 Arbeitsplätze in Deutschland und verfügt über den höchsten Forschungs- und Entwicklungsetat der Industrie. Dabei ist die Automobilindustrie global aufgestellt. Drei von vier in Deutschland gebauten Autos werden exportiert, zudem produziert die Automobilindustrie auch im Ausland, besonders in den Wachstumsregionen wie China, Brasilien oder USA. Somit beeinflusst die Nachfrage dieser Regionen die Produktentwicklung ebenso wie Deutschland und Europa. Gleichzeitig ist der Verkehrssektor ein großer Energieverbraucher; Effizienzgewinne durch die Einführung neuer Technologien werden durch steigende Mobilität und Transport weltweit überkompensiert.

Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels und der Entwicklung der Rohstoffpreise ist die Reduzierung der Ressourcen- und Energieverbräuche sowie der Emissionen in allen Phasen des Produktlebenszyklus eine zentrale Aufgabe der Automobilindustrie. Dieser Prozess der Automobilproduktion muss von den richtigen politischen Leitplanken flankiert werden, die den Erfordernissen des Umwelt- und Klimaschutzes gerecht werden: das Auto muss noch effizienter und nachhaltiger werden. Ambitionierte Ziele sind verbindlich und für alle Seiten verlässlich zu verankern. Zugleich sind Wettbewerbsfähigkeit, Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der Bundesrepublik zu halten. Dieses Spannungsfeld auszuloten ist das Ziel der gemeinsamen Tagung zwischen der Heinrich-Böll-Stiftung und dem Verband der Automobilindustrie.

Tagungsdesign

Donnerstag, 31.01.2013				
13:00	Anmeldung und Imbiss			
14:00	Begrüßung			
14:30	Key Note			
15:00	Podiumsdiskussion			
16:30	Pause			
17:00	Forum I	Forum II	Forum III	Forum IV
19:00	Imbiss und informeller Ausklang			
Freitag, 01.02.2013				
09:00	Podiumsdiskussion			
10:00	Pause			
10:15	Forum V	Forum VI	Forum VII	Forum VIII
12:15	Mittagspause			
13:00	Podiumsdiskussion			
14:30	Ende			

Donnerstag, 31.01.2013

- 13:00h Anmeldung und Imbiss
- 14:00h **Begrüßung**
Ralf Fücks, Vorstand Heinrich-Böll-Stiftung (Zusage)
Matthias Wissmann, Präsident Verband der Automobilindustrie (Zusage)
- 14:30h **Keynote**
Die globale Entwicklung von Mobilität
Die ökonomische Entwicklung in den Schwellenländern lässt das Transportvolumen von Waren und Gütern wie auch den Bedarf an persönlicher Mobilität wachsen. Entsprechend sind mit hohen wirtschaftlichen Wachstumsraten auch steile Anstiege im Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Weltweit erleben wir zudem einen stetigen Trend zur Urbanisierung. Hingegen ist in einigen Industriestaaten mit einer Schrumpfung der Bevölkerung zu rechnen. Ist hier mittelfristig mit einem Rückgang von Transportvolumen und individueller Mobilität zu rechnen? Daraus ergeben sich viele Fragen, wie diese Entwicklung von Mobilität gestaltet wird.
- Wie sieht die Verkehrsentwicklung in verschiedenen Regionen der Welt aus?
 - Wie reagieren insbesondere Schwellen- und Entwicklungsländer auf die Verkehrsentwicklung? Gibt es verkehrspolitische Leitbilder? Für welche Verkehrsmittel wird dort die Infrastruktur ausgebaut?
 - Wer profitiert von wachsender Mobilität? Ist insbesondere in den Schwellen- und Entwicklungsländern ein gesamtgesellschaftlicher Zugang zu Mobilität gegeben?
 - Welche ökonomische Bedeutung hat die Automobilindustrie für die verschiedenen Regionen? Welche Bevölkerungsgruppen profitieren durch wirtschaftliche Partizipation am zunehmenden Transport von Waren und Gütern, am Infrastrukturausbau, an den Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie?
 - Welche ökologischen Herausforderungen und Grenzen setzt eine wachsende Automobilität?
- Eva Molnar**
Director UNECE Transport Division
- 15:00h **Diskussion**
- Eva Molnar**
Director UNECE Transport Division
- Matthias Wissmann**
Präsident Verband der Automobilindustrie
- Ralf Fücks**
Vorstand Heinrich-Böll-Stiftung
- Moderation
Klemens Kindermann
Deutschlandfunk, Redaktionsleitung Wirtschaft und Gesellschaft
- 16:30h Pause

17:00h

Parallele Foren

Forum I

Ressourcen und Rohstoffe in der Automobilproduktion

Die Automobilindustrie ist derzeit einer der größten industriellen Endverbraucher von metallischen Rohstoffen. Neue Fahrzeugkonzepte erfordern zudem auch neue Materialien wie Seltene Erden, deren Gewinnung, Handel und Recycling politisch und ökologisch sensibel sind. Zugleich ist es aus klimarelevanten Gründen notwendig, den Verbrauch von Ressourcen zu reduzieren und Substitute aus anderen Materialien und nachwachsenden Rohstoffen zu finden, die einer positiven Technikfolgeabschätzung bedürfen.

- Welche Konzepte verfolgt die Automobilindustrie, um Ressourcen- und Energieverbrauch zu senken?
- Welche Bedeutung haben Recyclingverfahren, um den Rohstoffkonsum zu reduzieren – Cradle to Cradle?
- Welche Interessen vertritt die Automobilindustrie zur Rohstoffsicherung im Welthandel, zur Rohstoffgewinnung und Aufbereitung? Welche Rolle kommt dabei dem Staat zu?
- Welche Position übernimmt sie hinsichtlich von Free Trade Agreements?

Reinhard Bütikofer, MdEP

Bündnis 90/Die Grünen, Mitglied im Ausschuss für Forschung und Energie

Ursula Mathar

BMW Group, Leiterin Nachhaltigkeit und Umweltschutz

Prof. Gerhard Prätorius

Volkswagen AG, Leiter Koordination CSR und Nachhaltigkeit

Axel Müller

Bischöfliches Hilfswerk Misereor e.V., Referent für Rohstoffe

Moderation

Michael Bauchmüller

Süddeutsche Zeitung, Korrespondent Parlamentsredaktion Berlin

Forum II

Weg vom Öl – Suchbewegung nach alternativen Antriebstechniken

Die Strategie „Weg vom Öl“ wird heute von keiner verantwortungsbewussten Institution mehr in Frage gestellt. Öl ist endlich. Aus klimapolitischen Gründen ist eine Kompensation fossiler Energieträger dringend notwendig. Entsprechend hohe Bedeutung haben Forschung und Entwicklung neuer Antriebstechniken für die Automobilindustrie. Hier besteht längst ein globaler Wettkampf um die Technologieführerschaft und die zukünftige Wertschöpfung im Automobilbau.

- Welche Ansätze gibt es in der Automobilindustrie, die Abhängigkeit von Öl zu senken?
- Welche alternativen Technologien werden sich mit hoher Wahrscheinlichkeit global durchsetzen?
- Welche neue Infrastruktur ist für welche Technologien notwendig? Wer baut diese auf und aus?
- In welchen Bauteilen des Automobils liegt zukünftig die Wertschöpfung? Welche Konkurrenzen bestehen? Wie sind die

deutschen Automobilhersteller, Forschung und Entwicklung an deutschen Hochschulen im globalen Wettbewerb aufgestellt?

Dr. Ulrich Eichhorn

Geschäftsführer Verband der Automobilindustrie

Martin Rocholl

European Climate Foundation, Programmdirektor Transport

Anton Hofreiter, MdB

Bündnis 90/Die Grünen, Vorsitzender des Verkehrsausschusses

Moderation

Boris Schmidt

Frankfurter Allgemeine Zeitung, Technik und Motor

Forum III

Automobil: Wie viel Sicherheit ist möglich?

Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten ist seit dem traurigen Höhepunkt 1970 mit über 21.000 Personen auf ca. 4000 Personen im Jahr 2011 gesunken. Verschiedene Faktoren haben diesen Trend beeinflusst, u.a. die Einführung von Tempo 100 auf Landstraßen oder der Promille-Grenze. Auch technische Innovationen im und am Auto tragen heute wesentlich zu mehr Sicherheit für die Insassen und Verkehrsteilnehmende außerhalb der Fahrzeuge bei. Während in der passiven Sicherheit (Reduzierung der Unfallfolgen) in der Vergangenheit die größten Erfolge erzielt wurden, kommt der aktiven Sicherheit, der Unfallvermeidung, eine wachsende Bedeutung zu. Technische Innovationen lassen Assistenzsysteme zum Einsatz kommen, die das Fahrverhalten bzw. Reaktionen beeinflussen und somit Unfälle vermeiden können.

- Wie entwickeln sich die Unfallzahlen? Was sind die Hauptunfallursachen?
- Welche Sicherheitstechnik in den Fahrzeugen ist möglich? Sind dem Einsatz von Assistenzsystemen Grenzen gesetzt?
- Wird das eigenständige Steuern der Fahrzeuge zunehmend dem autonomen Fahren mit Hilfe von Computer weichen?
- Führt das mehr an Technik zu weniger Eigenverantwortung der Fahrzeugführenden?

Siegfried Brockmann

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Leiter Unfallforschung der Versicherer

Klaus Kompass

BMW Group, Leiter Vehicle Safety

Stephan Kühn, MdB

Bündnis 90/Die Grünen, Verkehrspolitischer Sprecher

Moderation

Clemens Niedenthal

Freier Journalist und Autor,
u.a. Buch „Unfall – Portrait eines automobilen Moments“

Forum IV

IT und Vernetzung im Automobil

Deutschland ist als Transitland im Herzen Europas mit einem deutlich wachsenden Verkehrsaufkommen konfrontiert. Allein im Güterverkehr wird bis zum Jahr 2025 ein Anstieg um 40 Prozent prognostiziert. Dies trifft auf eine Infrastruktur – Schiene, Straße, Wasserweg – an der Kapazitätsgrenze, deren Ausbau nicht immer populär ist und deren Bestandpflege chronisch unterfinanziert wird. Doch auch individuelle Mobilität sorgt für steigendes Verkehrsaufkommen: 79% aller Wege werden trotz zunehmender Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln im motorisierten Individualverkehr absolviert. 2010 überstieg der Kfz-Bestand erstmals die 50-Millionen-Marke, 2012 waren bereits 58 Millionen Fahrzeuge gemeldet. Vor dem Hintergrund endlicher Ressourcen und des Klimawandels zeigt die weltweite Vernetzung im Zuge der digitalen Revolution im Verkehrssektor Lösungen auf, die Mobilität, Wachstum, Teilhabe, Ressourcenschutz und mehr Sicherheit im Straßenverkehr vereinen.

- Was bedeutete die digitale Revolution im Automobil für Kunden und Geschäftsmodelle?
- Was bedeutet die Vernetzung für Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit und Intermodalität?
- Welche Herausforderungen stellt die Vernetzung in technischer Hinsicht – insbesondere bei Datensicherheit und Datenintegration?
- Wie organisieren wir Datenschutz und heben gleichzeitig die Effizienzpotenziale der Vernetzung?

Ralf Lamberti

Daimler AG, Leiter Infotainment, Telematik und Innenraum-Elektrik

Dr. Weert Canzler

Wissenschaftszentrum und InnoZ, Zukunftsforscher Mobilität

Dr. Kay Lindemann

Geschäftsführer Verband der Automobilindustrie

Michael Cramer, MdEP

Bündnis 90/Die Grünen, Mitglied im Ausschuss für Verkehr und
Fremdenverkehr

Moderation

Thomas Köhler

Autor automotive IT

19:00h Imbiss und Informeller Ausklang

Freitag, 01.02.2012

09:00h Podiumsdiskussion
Auto und Emotionen: was treibt den Markt?
Nur wenige Industriegüter sind so stark emotional aufgeladen wie das Automobil. Die Marke des eigenen Wagens sagt bereits viel über die Interessen, Werte und den Lebensstil einer Fahrerin oder einen Fahrer aus. Automobile gehören zum sichtbaren Statussymbol in unserer Konsumgesellschaft. Das Auto ist somit weit mehr als ein Transportmittel.

- Haben sich die emotionale Aufladung und die Einstellung zur Bedeutung des Automobils verändert? Welche Bedeutung hat das

Auto für unterschiedliche Generationen, für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen?

- Was fasziniert(e) so stark am Automobil? Ist und bleibt das Automobil mehr als ein Fahrzeug?
- Welche Trends zeichnen sich bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern ab?
- Kann diese emotionale Ansprache auf für Themen wie Elektromobilität und Intermodalität funktionieren?
- Wie lässt sich das grüne Auto der Zukunft verkaufen?

Input

Prof. Dr. Franz-Rudolf Esch

Director Automotive Institute for Management (AIM)

EBS Business School in Oestrich-Winkel, Head of Marketing

Winfried Hagenhoff

Automobilexperte Infratest Dimap

Bernd Ostmann

Herausgeber Auto-Motor-Sport

Moderation:

Nicole Maisch, MdB

Bündnis 90/Die Grünen, Verbraucherpolitische Sprecherin

10:00h

Pause

10:15h

Parallele Foren

Forum V

Transformation der Automobilindustrie –

Wie werden Standortentscheidungen getroffen?

Ein Viertel der Wertschöpfung fossil betriebener Pkw entfällt auf den Antriebsstrang. Durch die langfristige Ablösung des Verbrennungsmotors wird ein wichtiger Teil der Wertschöpfung deutlich reduziert oder ganz entfallen. Er wird langfristig ersetzt durch Komponenten wie Leistungselektronik, Traktionsbatterie oder Elektromotoren.

Die Globalisierung, Handelspolitik und Transformation der Automobilindustrie wirken sich auf die hiesige Wertschöpfung aus: Deutsche Automobilunternehmen produzieren zunehmend in den Absatzmärkten, um zum Beispiel durch ansässige Produktion Schutzzölle und andere nichttarifäre Handelshemmnisse zu vermeiden oder um günstiger produzieren zu können. Zudem fordern neue Komponenten teilweise andere Rahmenbedingungen.

- Welche Auswirkungen hat die Ablösung des Verbrennungsmotors auf die Wertschöpfung? Wie verändern sich die Produktionsketten?
- Welche Auswirkungen hat die Verlagerung von Produktionsstandorten in die Regionen der Absatzmärkte?
- Welche Veränderungen für Arbeitskräfte und die Arbeitsplatzentwicklung sind kurz und mittelfristig zu erwarten?
- Welche Kriterien bestimmen Standortentscheidungen der Automobilindustrie (Infrastruktur, gesetzliche Rahmenbedingungen, Energiekosten, Lohnhöhe, Qualifikation etc)?
- Welche Beschäftigung hat im Hochlohnland Deutschland mittel- und langfristig noch Zukunft?

- Wie können die Landes- und die Bundespolitik steuernd eingreifen und abfedern?

Dr. Josefin Meusinger

Adam Opel AG, Advanced Technology Integration Manager

Astrid Ziegler

Vorstand IG-Metall, Grundsatzreferentin

Gerd Lottsiepen

Verkehrsclub Deutschland, Verkehrsreferent

Andrea Lindlohr, MdL

Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg, Sprecherin für Wirtschaftspolitik
Stellvertretende Fraktionsvorsitzende

Moderation

Clemens Niedenthal

Freier Journalist und Autor

Forum VI

Verkehrslärm und Auto – welche Minderungspotenziale gibt es?

Steigerung oder Senkung von Lärmempfinden und Lautstärke verlaufen nicht synchron. Entsprechend unterschiedlich reagieren Menschen auf Lärm. Nachweislich führen sich bundesweit mehrere Millionen von Verkehrslärm belästigt. Aber gesetzliche Regelungen zur Eindämmung von Straßenverkehrslärm fehlen bisher weitgehend.

- Welche Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm sind besonders wirksam?
- Welche Minderungspotenziale bestehen durch technische Innovationen am Fahrzeug, welche durch bauliche Veränderungen oder spezielle Materialien der Infrastruktur?
- Welche Flankierung durch die Politik ist notwendig?

Dr. Joachim Neubauer

Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA, Leiter Normen und Regelungen für Deutschland, Österreich, Schweiz

Horst-Peter Fingerhut

MAN Truck & Bus AG, Bereich Aerodynamics, Acoustics & Central Functions

Lars Schade

Umweltbundesamt, Fachgebiet Lärminderung im Verkehr

Valerie Wilms, MdB

Bündnis 90/Die Grünen, Sprecherin für Bahnverkehr und Nachhaltigkeitsbeauftragte

Moderation

Margret Hucko

Gruner & Jahr Wirtschaftsmedien AG, Redakteurin Automobilindustrie

Forum VII

Forschung - Entwicklung – Ausbildung:**Berufliche Qualifikation für die Automobilindustrie**

Die Automobilindustrie und ihre Zulieferer beschäftigen große Bevölkerungsgruppen mit einfachen Ausbildungsabschlüssen in fachlich

anspruchsvollen Tätigkeiten. Somit hat die Automobilindustrie wesentlich zum sozialen Aufstieg in der Geschichte der Bundesrepublik beigetragen. Die zunehmende Differenzierung von Antriebstechniken, Bauweisen sowie der Kommunikationstechniken erfordern qualifiziertere Ausbildungen.

- Die Industrie spricht allgemein von einem drohenden Fachkräftemangel. Wie stellt sich dieser in der Automobilindustrie und ihren Zulieferern dar? Welche Verantwortung für bessere Zugänge und Qualifizierung tragen Politik, Gesellschaft und Industrie?
- Können die etablierten Ausbildungsgänge den wachsenden Anforderungen noch gerecht werden? Welche Weiterentwicklung ist denkbar?
- Welche Bedeutung hat das Ausbildungssystem der Bundesrepublik für die Gewinnung von Fachkräften?

Dr. Birgit Beisheim, MdL

Bündnis 90/Die Grünen, Sprecherin für Industriepolitik und Diversitymanagement Nordrhein-Westfalen

Babette Fröhlich

Vorstand IG-Metall, Koordination der Vorstandsaufgaben und Planung
Aufsichtsratsmitglied Volkswagen AG

Dr. Anna-Maria Karl

Daimler AG, Leitung Akademische Bildung & Wissenskoooperationen

Moderation

Dr. Ursula Weidenfeld

Freie Wirtschaftsjournalistin

Forum VIII

Herausforderung Güterverkehr – Transformation von Fahrzeugen des Güter- und Wirtschaftsverkehrs

Nicht nur im Personenverkehr sind technische Innovationen zum Gewichts-, Ressourcen- und Energiereduzierung notwendig.

Bei detaillierter Betrachtung des Straßengüterverkehrs ist festzustellen, dass der überwiegende Teil des Güteraufkommens (77%) auf Fahrten bis 150 Km entfällt. Diese Transporte lassen sich nur bedingt auf die Schiene verlagern. Deshalb wird der Lkw hier auch weiterhin das dominierende Verkehrsmittel sein. Darüber hinaus gehören zahlreiche Spezialfahrzeuge (Feuerwehr, Müllabfuhr, etc.) zur Gruppe der Nutzfahrzeuge.

- Welche Potenziale zur Reduzierung des Energieverbrauchs und somit zur Senkung von Emissionen bestehen in diesem Fahrzeugsegment?
- Welche technischen Innovationen bestehen, um die Sicherheit und den Unfallschutz mit Nutzfahrzeugen zu erhöhen?
- Wie kann insbesondere im Transitverkehr eine Verlagerung auf die Schiene erfolgen? Welche Modifikationen an Containern, Anhängern sind notwendig, um ein schnelleres Umladen zu ermöglichen?

Dr. Kirsten Broecheler

MAN Truck & Bus AG, Corporate Communications

Prof. Günther Prokop

TU Dresden, Institut für Automobiltechnik

Autor der Studie „Güterverkehr von Morgen – Der Lkw zwischen Transporteffizienz und Sicherheit“

Dietmar Oeliger

Naturschutzbund Deutschland, Leiter Verkehrspolitik

Mathias Krage

Präsident Deutscher Speditions- und Logistikverband

Moderation

Stephan Kühn, MdB

Bündnis 90/Die Grünen, Verkehrspolitischer Sprecher

12:15h

Mittagspause

13:00h

Diskussion

Zukunft der deutschen Automobilindustrie

Die Tagung diskutiert verschiedene Aspekte zur ökologischen Transformation der Maschine Pkw und Lkw. Unter den Zeichen des Klimawandels ist schnelles Handeln erforderlich, um die vom Verkehr zu verantwortenden 20% CO₂-Emissionen schnellstmöglich zu reduzieren.

Gleichzeitig steigt in den Schwellenländern die Nachfrage nach Automobilen rasant an. Die Verkaufszahlen der letzten Jahre in China übertreffen beispielsweise alle Erwartungen.

- Wie können auf diesen neuen Märkten neuste und somit verbrauchs- und emissionsarme Fahrzeuge platziert werden?
- Wie positioniert sich die deutsche Automobilindustrie gegenüber den aufgezeigten Herausforderungen?
- Welche Umsetzungsstrategien verfolgen Automobilindustrie und ihre Zulieferer?
- Welche politischen Rahmensetzungen sind auf europäischer und nationaler Ebene gefordert, um die Prozesse zur Entwicklung möglichst emissionsfreien Fahrzeugen zu beschleunigen?

Dr. Bernd Bohr

Geschäftsführer Robert Bosch GmbH

Vorsitzender des Unternehmensbereichs Kraftfahrzeugtechnik

Kerstin Andreae, MdB

Bündnis 90/Die Grünen, stellvertretende Fraktionsvorsitzende

Jürgen Kerner

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied IG-Metall

Klaus Bräunig

Geschäftsführer Verband der Automobilindustrie

Moderation:

Klemens Kindermann

Deutschlandfunk, Redaktionsleitung Wirtschaft und Gesellschaft

14:30h

Ende der Veranstaltung