



# BERICHT

## **Politik für eine starke Automobilindustrie in Europa**

*Adenauer-Forum mit dem Präsidenten des Verbandes der Automobilindustrie*

**Matthias Wissmann**, Bundesverkehrsminister a.D.

Dienstag, 5. Juni 2012, 20 Uhr 00

Im Rahmen des Adenauer-Forums zum Thema „Politik für eine starke Automobilindustrie in Europa“ warf Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie, einen analytischen Blick auf die aktuelle Lage der deutschen und europäischen Automobilindustrie. Darüber hinaus gab Wissmann einen Ausblick auf die wirtschafts-, klima- und handelspolitischen Herausforderungen für den Automobilsektor und formulierte politische Strategien zur Stärkung der Automobilindustrie in Europa. Die Veranstaltung fand anlässlich der Vorlage des Abschlussberichts der CARS-21-Gruppe statt. Auf Initiative der Europäischen Kommission 2010 neu aufgelegt, erarbeitete die CARS-21-Gruppe (EU-Kommissare, nationale Regierungen und Industrievertreter) strategische Perspektiven für die europäische Automobilindustrie mit Blick auf 2020. Die Vorschläge zielen in erster Linie auf die Stärkung von Wachstum und globaler Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie ab. Am 6. Juni 2012 legte die CARS-21-Gruppe dem EU-Industriekommissar Antonio Tajani ihre Ergebnisse vor. Auf Grundlage des Berichts will Tajani eine industriepolitische Strategie bis 2020 formulieren und einen neuen Aktionsplan für die Automobilindustrie aufstellen.

Zunächst zeigte Wissmann die strategische Bedeutung der Automobilindustrie für die europäische Industrie auf. Wissmann kritisierte, dass auf der europäischen Diskussionsagenda das Thema Wirtschafts- und Finanzkrise Priorität habe. Die Leitidee sei Wirtschaftswachstum. Dieses könne aber nicht nur durch wirtschafts- und

**BERICHT**

**EUROPABÜRO BRÜSSEL**

JUNI 2012

Michael Herrmann

Franziska Schäfer

[www.eukas.eu](http://www.eukas.eu)

finanzpolitische Maßnahmen erwirkt werden. Vielmehr müsse Europa erkennen, dass die Industrie für die Wirtschaft innerhalb der Europäischen Union eine wichtige Rolle spiele. Der Anteil der Industrie am BIP der EU sei von großer Bedeutung. Wissmann illustrierte dies mit Zahlen: In 2010 hatte die Industrie einen Anteil von 19% am BIP der Europäischen Union, 15% der Europäer arbeiteten im Industriesektor. Eine der bedeutendsten Industriesektoren stelle dabei die Automobilindustrie dar. Die Europäische Union müsse daher Automobilindustrie durch eine neue Industrialisierungsstrategie stärken. Statt divergierender Politikkonzepte bedürfe es der Formulierung einer gemeinsamen industriepolitischen Linie (insbesondere durch die Stärkung eines kreativen und industriellen Mittelstandes) auf EU-Ebene, um die Konvergenz der wettbewerbspolitischen Situation innerhalb des Euroraums zu fördern.

Als Experte der deutschen Automobilindustrie zitiert Matthias Wissmann Deutschland als bestes Beispiel für eine erfolgreiche Industriepolitik und präsentiert deutsche Industriepolitik als Vorbild für eine industriepolitische Strategie und Prioritätensetzung auf EU-Ebene. Europa könne so von Deutschland lernen. Deutschland habe seinen Fokus auf die Stärkung seiner industriellen Kompetenz sowie den Erhalt von Arbeitsplätzen vor allem im Automobilsektor gesetzt. Nicht unbedeutend seien der Dialog und die Kooperation von Repräsentanten aus Wirtschaft, Industrie, Politik und Gewerkschaften trotz differierender Interessen. Die Stärkung der deutschen Industrie sei mehr als nur politische Rhetorik, konkrete wirtschaftspolitische Maßnahmen die beispielsweise in Form der Agenda 2010 formuliert wurden.

Von der innereuropäischen Perspektive ausgehend warf Wissmann anschließend einen Blick auf die weltweite Positionierung des europäischen Automobilmarktes: In der Globalisierungsära sehen sich europäische Automobilproduzenten zunehmend mit neuer Konkurrenz auf den globalen Absatzmärkten konfrontiert. Der Export europäischer Automobilprodukte werde aber zunehmend durch tarifäre und nicht-tarifäre Handelsbarrieren in Drittstaaten (vor allem in Asien und Lateinamerika) erschwert. Die Europäische Kommission müsse „industriebewusster“ denken und erkennen, dass Handelspolitik konkrete

**BERICHT****EUROPABÜRO BRÜSSEL**

JUNI 2012

Michael Herrmann

Franziska Schäfer

[www.eukas.eu](http://www.eukas.eu)

Industriepolitik sei. Daher müsse auf der handelspolitischen Agenda der EU-Kommission der Abbau von Handelsbarrieren Priorität haben. Bilaterale und multilaterale Handelsabkommen mit Drittstaaten müssten aber so konzipiert sein, dass sich aus ihnen nicht nur eine Öffnung des europäischen Marktes für Drittstaaten ergibt. Aus der Freihandelsidee ergebe sich auch für Drittmärkte der Imperativ zur Öffnung für europäische Produkte. In dem bilateralen Handelsabkommen mit Südkorea sieht Wissmann daher einen strategischen Fehler der Europäischen Kommission: Südkorea habe erkennbar profitiert, für die EU haben sich dagegen keine Wettbewerbsvorteile ergeben. Die Europäische Kommission müsse sich gegenüber ihren handelspolitischen Partnern deutlicher zu Freihandelsprinzipien bekennen und den Abbau von Handelsbarrieren einfordern - nur so könne die europäische Automobilindustrie global wettbewerbsfähig bleiben. Europa müsse sich zudem an die neue Wettbewerbssituation anpassen. Dies bedeute aber nicht, so Wissmann, sich nur auf eine Technologie zu spezialisieren. Die Stärke des europäischen Automobilmarktes sei es, dass dieser sich durch die Produktion unterschiedlicher automobiler Technologien eine Flexibilität in der Anpassung an neue ökologische Standards und ökonomische Veränderungen bewahrt habe. Als Beispiele nannte Wissmann u.a. die Entwicklung neuester Technologien für Elektroautos, energieeffizientere Motoren sowie Hybridtechnik in Europa.

Aufgrund der globalen Ausweitung der Präsenz der europäischen Automobilfirmen stelle sich die logistische Frage nach der Auslagerung von Produktionskapazitäten. Europa habe dennoch ein strategisches Interesse daran, die Kernkompetenz der Automobilproduktion sowie die Entwicklung neuester Technologien, die sich neuesten klima- und sicherheitspolitischen Standards anpassen, in Europa zu behalten. Mit Blick auf die Automobilindustrie seien die Europäer in erster Linie Patrioten.

Der CARS-21-Bericht, so Wissmann, enthalte viele gute Ideen sowie ein Strategiekonzept für die europäische Automobilindustrie. Nun aber stelle sich die Frage, wie sich dieser Ideenkatalog in industriepolitische

**BERICHT**

**EUROPABÜRO BRÜSSEL**

JUNI 2012

Michael Herrmann

Franziska Schäfer

[www.eukas.eu](http://www.eukas.eu)

Maßnahmen umsetzen lasse. Dazu forderte Wissmann die Europäische Kommission im wirtschaftspolitischen Dossier nicht nur zu politischen Maßnahmen, sondern zu einem grundlegenden Umdenken auf: Barrosos Lissabon-Prozess - mit dem Ziel Europa als wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasierten Wirtschaftsraum der Welt zu positionieren - sei gescheitert, da nicht die richtigen Prioritäten gesetzt wurden. In Zukunft müsse die Europäische Kommission der europäischen Industrie (und damit auch der Automobilindustrie) in ihrem Wettbewerbs- und Wachstumskonzept für Europa stärker Rechnung tragen. Die Automobilindustrie sei ein Erfolgsträger der europäischen Industrie, so das Abschlusswort des Präsidenten des Verbandes der Automobilindustrie.