

Sollte eine einheitliche Regelung nicht erzielbar sein, kann Deutschland als wichtigster Forschungsstandort Europas versuchen, mit einer unilateralen Regelung die negative Wirkung des Steuerwettlaufs auf Innovatoren in Deutschland einzudämmen. Allerdings ist die Expertenkommission skeptisch, ob die derzeitige Behandlung von Funktionsverlagerungen ein probates Mittel dazu darstellt – sie könnte sogar dafür sorgen, dass FuE-Aktivitäten von vornherein in das steuerlich begünstigte Ausland verlagert werden. Daher sollte als Ultima Ratio auch eine Senkung der entsprechenden Steuertarife in Deutschland in Betracht gezogen werden.

## A7 ELEKTROMOBILITÄT

### Deutschland holt langsam auf

Die Zukunft des Automobilstandortes Deutschland wird in starkem Maße auf dem Markt für Elektromobilität entschieden.<sup>102</sup> Entsprechend energisch muss die „Autonation“ Deutschland die strategische Neuausrichtung ihrer Fahrzeugbranche vorantreiben, um eine Führungsrolle im Bereich ökologisch und ökonomisch optimierter Transportsysteme zu erreichen.<sup>103</sup>

Im letzten Jahresgutachten der Expertenkommission waren die Bemühungen der staatlichen und privaten Akteure im Bereich der Elektromobilität skeptisch beurteilt worden. Nun gibt es Anzeichen dafür, dass Deutschland im letzten Jahr aufgeholt hat. Insbesondere in den Forschungsbereich ist Bewegung gekommen. An zahlreichen Universitäten und außeruniversitären Forschungseinrichtungen wurden zukunftsweisende Projekte gestartet und die Forschungsaktivitäten im Bereich Elektromobilität ausgebaut.<sup>104</sup> Auch die Unternehmen haben ihre Anstrengungen verstärkt.<sup>105</sup>

Um diese dynamische Entwicklung weiter zu unterstützen, hat die Bundesregierung die Anschlussfinanzierung für die im Rahmen des Konjunkturpakets II bis Mitte 2011 veranschlagte Förderung von 500 Millionen Euro mittelfristig abgesichert. Diese Mittel sind insbesondere für die Entwicklung von Hochleistungsbatterien wichtig. Über die Entwicklung von Batterietechniken, die über die übliche

Lithium-Ionen-Technologie hinausgehen, hat Deutschland die Chance, im internationalen Vergleich wieder Boden gutzumachen.

### Strategiewechsel:

#### Vom Leitmarkt zum Leitanbieter

Anders als noch im Jahr 2009 im Zusammenhang mit dem Beschluss des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität verkündet, soll Deutschland nicht mehr zum Leitmarkt für Elektromobilität ausgebaut werden. Stattdessen wird die Förderpolitik der Bundesregierung darauf ausgerichtet, Deutschland als Leitanbieter für marktfähige Elektromobilität zu positionieren.<sup>106</sup> Der Unterschied zwischen beiden Ansätzen besteht darin, dass es für Deutschland als Leitanbieter nicht das oberste Ziel ist, als erstes Land eine besonders hohe Elektrofahrzeugdichte zu erreichen. Vielmehr müssen die Bemühungen eines Leitanbieters darauf ausgerichtet werden, den Weltmarkt mit entsprechenden Fahrzeugen und Fahrzeugkomponenten zu bedienen und dabei einen großen Teil der Forschung und Wertschöpfung in Deutschland zu konzentrieren.

Die Expertenkommission begrüßt diesen veränderten Ansatz, da er den gegebenen Markt- und Forschungsstrukturen in Deutschland eher gerecht wird als der Versuch, einen Leitmarkt zu schaffen. Positiv zu bewerten ist auch die inzwischen verbesserte Arbeitsteilung zwischen den Ressorts der Bundesregierung. Die Federführung liegt nun gemeinsam beim BMWi und beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Die Technologieschwerpunkte werden vom BMWi und vom BMBF koordiniert. In dem für die Elektromobilität zentralen Bereich der Batterietechnologie sind die Zuständigkeiten zwischen den beiden letztgenannten Ministerien jedoch nach wie vor nicht eindeutig geregelt. An diesem Defizit vermochte bislang auch die im Februar 2010 gegründete Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität (GGEMO) nichts zu ändern. Die im BMWi zur Unterstützung der Bundesregierung und zur Umsetzung des Nationalen Entwicklungsplanes Elektromobilität angesiedelte Koordinierungsstelle wird hoffentlich bald in eine wirkliche Steuerungsfunktion hineinwachsen.<sup>107</sup>

### **Vertikale Kooperation fördern, bestehende Kapazitäten bündeln**

Um Leitanbieter zu werden, bedarf es einer effektiven Bündelung der Verantwortlichkeiten auf politischer Ebene. Doch auch die deutsche Industrie steht in der Pflicht, Kräfte zu bündeln und so Projekte schneller umzusetzen. Eine enge Kooperation zwischen deutschen Autokonzernen wäre wünschenswert. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben aber gezeigt, dass sich eine solche stark auf deutsche Arbeitsplätze und Industrieaktivitäten ausgerichtete horizontale Kooperation der deutschen Automobilkonzerne untereinander nicht erreichen lässt. Nach wie vor betreiben diese Unternehmen den überwiegenden Teil ihrer Elektromobilitätsforschung lieber eigenständig, um das Abfließen von technologischem *Know-how* an Konkurrenten zu verhindern.<sup>108</sup>

Die Expertenkommission empfiehlt daher, staatliche Förderprogramme weniger auf die horizontale Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Automobilkonzernen zu fokussieren. Stattdessen sollte gezielt die vertikale Kooperation von Automobilbauern, Zulieferern, Komponentenherstellern und Maschinenbauunternehmen – letztere im Hinblick auf Produktionstechnologien – gestärkt werden. Auch eine solche vertikale Zusammenarbeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette ist nicht selbstverständlich, da einige Automobilzulieferer und -hersteller durch ihre unternehmensinternen Entwicklungstätigkeiten im Elektromobilitätssektor bereits in ein Konkurrenzverhältnis getreten sind. Die strategische vertikale Zusammenarbeit sollte daher im Notfall auch ohne Beteiligung einzelner oben genannter Industriesparten gefördert werden.

### **Wert der derzeitigen Modellversuche überprüfen**

Die Bündelung bestehender Kapazitäten ist und bleibt Kernpunkt einer erfolgreichen Förderpolitik. Entsprechend bezweifelt die Expertenkommission nach wie vor den förderpolitischen und volkswirtschaftlichen Sinn der vielen über das Land verteilten Modellversuche. Was aus diesen kleinteiligen Versuchen gelernt werden soll, um Deutschlands Wettbewerbsfähigkeit auf dem internationalen Markt für Elektromobilität zu verbessern, ist weitgehend unklar, zumal hier in erster Linie etablierte Technologien erprobt werden. In letzter Konsequenz schaden die Modellver-

suche den Bemühungen, Deutschland zum Leitanbieter für Elektromobilität auszubauen, da sie Mittel verbrauchen, die dringend zur Förderung von Innovationen z. B. im Leistungselektronik- oder Batteriesektor gebraucht werden. Alternativ zu der Vielzahl an Kleinprojekten wären wenige große, möglichst grenzübergreifende Modellversuche in dicht besiedelten europäischen Regionen sinnvoll. In Kooperation mit ein bis zwei weiteren europäischen Autoländern ließen sich in diesen Modellregionen Infrastruktur und Anreizsysteme zur Markteinführung von Elektrofahrzeugen in realistischem Umfang erproben.<sup>109</sup>

Bis zur erwarteten Markteinführung deutscher Elektrofahrzeuge im Jahr 2013 sollte die Zeit für die Vorbereitung weiterer Anreizsysteme genutzt werden. So sollte die öffentliche Hand durch ihre Beschaffungspolitik eine verlässliche Nachfrage generieren. Politik und Verwaltung könnten mit gutem Beispiel vorangehen und einen möglichst hohen Anteil ihrer Dienstwagenflotte auf Elektroantrieb umstellen.

Eine weitere Erfolg versprechende Maßnahme zur Steigerung der Nachfrage wäre es, steuerliche Anreize speziell für den Erwerb von Dienstfahrzeugen mit Elektro- und Hybridantrieb zu schaffen. Die derzeitigen steuerlichen Regelungen stellen bisher eher Negativanreize für neuartige Antriebstechnologien dar.<sup>110</sup>