

"Deutschland ist Innovationsland, und Deutschland soll  
und muss Innovationsland bleiben!"

(BMin Stark-Watzinger, Bundestag 13.01.2022)

# Position

Forschungs- und innovationspolitische Rahmenbedingungen für die  
nachhaltige Absicherung des Technologiestandortes Deutschland

März 2022 (Aktualisierung der VDA Position aus November 2018)

Die Automobilindustrie in Deutschland ist mit ihren 787.000 direkten Mitarbeitern (Stand: 2021) und einem F&E-Anteil von über 6 % des Umsatzes (2020) eine der leistungsstärksten und innovativsten Branchen des Landes. Mit z. B. über 50 % der weltweiten Patente bei Zukunftsthemen, wie u. a. dem vernetzten und automatisierten Fahren, sichert sie ihre internationale Technologieführerschaft.

Durch den maßgeblichen Beitrag der Automobilindustrie, der sich auf etwa ein Drittel der Aufwendungen beläuft, konnte Deutschland im Jahr 2021 das Ziel erreichen, 3 % des BIP für F&E aufzuwenden. Der VDA begrüßt daher die Absicht der Bundesregierung, dieses Ziel bis 2025 auf 3,5 % des BIP zu erhöhen. Die deutsche Automobilindustrie erklärt sich bereit, durch ihre industriellen Investitionen in F&E die gesellschaftliche Wirksamkeit von Fördermaßnahmen weiter zu erhöhen und somit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Absicherung des Technologiestandorts Deutschland zu leisten.

Um das nationale Ziel von F&E-Aufwendung in Höhe von 3,5 % des BIP bis 2025 zu erreichen, bedarf es der richtigen forschungs- und innovationspolitischen Rahmenbedingungen. Die deutsche Automobilindustrie ist offen, diese Rahmenbedingungen im gemeinsamen Dialog ressortübergreifend mit der Politik zu erörtern. Dabei ist insbesondere die Entbürokratisierung des gesamten Förderprozesses durch eine agile Ausgestaltung der zukünftigen Förderinstrumente von großer Bedeutung.

Der VDA begrüßt die im Koalitionsvertrag formulierte Absicht der Bundesregierung „vereinfachte und beschleunigte Verfahren der Forschungsförderung“ zu entwickeln, und „Bürokratie in Forschung und Verwaltung durch Shared-Service-Plattformen, Synergiemanagement und effizientere Berichtspflichten“ abzubauen.

Die deutsche Automobilindustrie sieht dabei im Konkreten den folgenden Handlungsbedarf:

## 1. Forschungsförderung nachhaltig und dynamisch gestalten

### Ressortübergreifende Abstimmung und Zuordnung der zukünftigen Förderthemen verstärken

Die Transformation der Automobilität spiegelt sich in einer Reihe von zum Teil disruptiven Innovationen in Technologien und Systemlösungen wider. Die sich daraus ergebenden Forschungs- und Innovationsthemen berühren viele Politikfelder. Daher bedarf es für die zukünftige Sicherstellung einer effektiven Förderlandschaft – ohne Lücken sowie ohne Redundanzen – einer, von einer überministeriellen Stelle koordinierten, ressortübergreifenden Abstimmung der relevanten Bundesministerien.

### Orientierung an langfristigen industriepolitischen Handlungsbedürfnissen

Um die Forschungsthemen und -ziele der deutschen Automobilindustrie transparent darzustellen, bedarf es langfristiger, themenübergreifender industriepolitischer Technologie-Roadmaps. Die deutsche Automobilindustrie hat im Jahr 2021 eine „Roadmap für die Automobilität der Zukunft“ erstellt, die ihre Forschungs- und Innovationsbedarfe darstellt und den Grundstein einer nationalen Innovationspartnerschaft legt. Eine Innovationspartnerschaft kann mittels einer übergreifenden Abstimmung zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Politik eine fundierte, strategisch geplante und anpassungsfähige Förderung von Forschung und Innovation sicherstellen, die die Interessen von Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen berücksichtigt und darüber hinaus die internationale Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands stärkt. Die Ziele, Inhalte und Budgets der Forschungs- und Innovationsförderung werden dabei anhand der Roadmap im direkten Dialog mit den Beteiligten diskutiert. Damit wird die koordinierte Zusammenarbeit von Unternehmen, Wissenschaft und Politik entlang der Wertschöpfungsketten und in Ökosystemen gefestigt. Eine nationale Innovationspartnerschaft stellt auch die Klammer für Testfelder und Reallabore dar und erhöht deren Wirkung, insbesondere auch für kleine und mittelständische Unternehmen.

### Ad hoc-Förderung besonders innovativer technologieübergreifender Themen

Aufgrund der stetig kürzer werdenden Innovationszyklen sollte eine ad hoc-Förderung für besonders innovative und aktuelle Themen eingeführt werden, die eine Einreichung jederzeit themenübergreifend sowie einen raschen Projektstart (innerhalb von 6 Monaten) ermöglicht. Wünschenswert sind klar terminierte und kommunizierte Prozessschritte von der Skizzeneinreichung bis zur Förderentscheidung, wie bereits vereinzelt praktiziert.

### Nutzung und Vertretung der gemeinsam erarbeiteten nationalen Technologie-Roadmaps für die internationale Themensetzung in der Forschungsförderung

Die zwischen Bundespolitik und Automobilindustrie zu erarbeitenden Technologie-Roadmaps sollen durch die Bundespolitik auch in die Themensetzung der Arbeitsprogramme in den EU-Forschungsrahmenprogrammen eingebracht werden, um die Wettbewerbsfähigkeit von Deutschland und Europa gegenüber den USA und Asien nachhaltig aufrecht zu erhalten.

In 2021 startete das neue, siebenjährige Forschungsrahmenprogramm der Europäischen Union, Horizon Europe. Eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der „Strategic Research and Innovation Agenda“ spielen die Public Private Partnerships (z.B.: Connected, Cooperative and Automated Mobility (CCAM)) und Towards Zero Emission Road Transport (2ZERO)).

Äquivalente nationale Innovationspartnerschaften können entlang einer Roadmap die gemeinsamen Ziele, Prioritäten und Instrumente der Förderpolitik abstimmen und diese gegenüber der EU vertreten. Damit wird die deutsche Position in der Planung und Umsetzung von EU-Fördermittelausschreibungen nachhaltig gestärkt und Planungssicherheit ermöglicht.

## 2. Instrumente für die Projektförderung agil gestalten

Im Rahmen einer Innovationspartnerschaft müssen auch die historisch gewachsenen, unübersichtlichen und überadministrierten Förderprozesse, in der Hand einer Vielzahl von Projektträgern, aufgebrochen werden. Unter Führung einer verantwortlichen Stelle der Bundesregierung sollte ein interdisziplinär zusammengesetztes Team aus Verwaltung, Wissenschaft und Industrie Optimierungspotentiale identifizieren und schlanker strukturierte, agile und vereinfachte Förderprozeduren schaffen.

### Vereinfachte, beschleunigte und digitale Förderprozesse - durch schlanke und schnelle Abläufe mit definierter Bearbeitungszeit

Aktuell organisieren verschiedene Projektträger die Projektförderung im Auftrag der jeweiligen Fördermittelgeber. Die Projektträger arbeiten jedoch nach unterschiedlichen Standards und haben unterschiedliche Bearbeitungszeiten. Für eine aufwandreduzierte und verlässliche Projektabwicklung in den Unternehmen sollten die Arbeitsweisen der Projektträger vereinheitlicht und eine kurze maximale Bearbeitungszeit von der Skizzeneinreichung bis zur Förderentscheidung festgelegt werden. Die Antragsteller sollen mit großer Transparenz den Bearbeitungsstand Ihrer Skizzeneinreichung bzw. ihres Antrags nachvollziehen können sowie im Falle einer ablehnenden Entscheidung eine konkrete und detaillierte Begründung erhalten. Im Sinne der Aufwandsminimierung wird grundsätzlich das bewährte 2-stufige Vorgehen mit einer kurzen Projektskizze zur Projektbegutachtung begrüßt. Für mehr Agilität im deutschen Innovationssystem muss die Zeit zwischen Förderantrag und Förderentscheidung drastisch reduziert werden.

Der Projektträger ist die gesamte Projektlaufzeit Ansprechpartner für die Fördermittelempfänger – von der Skizze bis zum Schlussbericht.

Um Anreize zur Verbesserung dieser administrativen und fachlichen Zusammenarbeit zu erhalten, sollte es eine Feedbackoption für die Fördermittelempfänger an den Projektträger geben.

### durch harmonisierte Antragsstellung und eine rein digitale Projektabwicklung (Portale)

Die derzeit übliche administrative Abwicklung von Förderprojekten sollte überarbeitet werden. Aktuell variieren die Antragsformulare, Umfänge von Skizzen und Vollerträgen und die Berechnungsweisen der Ausgabenplanung zwischen den einzelnen Förderprogrammen und -aufrufen stark. Dies macht die Antragstellung aufwendig und komplex, was

insbesondere für KMU eine große Hemmschwelle darstellt, sich an öffentlich geförderten Projekten zu beteiligen. Daher schlägt der VDA harmonisierte Antragsauflagen vor.

Die im Rahmen der Förderprozesse benötigten Dokumente sind heute häufig noch auszudrucken und per Briefpost zu versenden. Zeitgemäß hingegen sind einheitliche bearbeitbare, digitale Arbeitsvorlagen und Formulare - von der Projektskizze bis hin zum Verwendungsnachweis. Die komplette Digitalisierung der gesamten administrativen Projektabwicklung mit dem Fördermittelgeber / Projektträger eröffnet neue Potentiale.

So könnte zukünftig ein bundesweites Portal zur elektronischen Abwicklung von Förderprojekten dazu beitragen Formfehler bei der Toolbedienung zu vermeiden und eine Effizienzsteigerung in der Beantragung zu realisieren. Vorbild könnte dabei das Funding & Tender Portal der Europäischen Kommission sein, das themenübergreifend eine einheitliche elektronische Einreichung und Projektabwicklung ermöglicht. Die heutigen nationalen Systeme „easy-online“ und „profi-online“ sind veraltet, bedienerunfreundlich und in ihrer Nutzung nicht verbindlich.

#### *durch die Reduzierung der administrativen Aufwände*

Der VDA begrüßt grundsätzlich, dass die zweckgebundene Verwendung der öffentlichen Fördermittel transparent nachzuweisen ist. Dennoch übersteigt der administrative Aufwand derzeit oftmals das zur Erfüllung dieser Anforderung nachvollziehbare Maß. Daher spricht sich die deutsche Automobilindustrie für eine deutliche Reduzierung des bürokratischen Aufwands von der Antragstellung bis zum Verwendungsnachweis aus. Insbesondere sollten elektronisch unterschriebene Dokumente bei der Antragstellung sowie Nachweiserbringung ausnahmslos anerkannt werden. Die heute noch vielfach übliche Kommunikation per Briefpost muss der Vergangenheit angehören und auf einen rein elektronischen Schriftverkehr umgestellt werden.

#### *durch eine flexiblere Gestaltung der Projektlaufzeiten / Projektabbruch ermöglichen*

Projekte mit sehr hohem Innovationsgrad, einem kurzen Innovationszyklus und einer breiten Anwendbarkeit, bspw. im Kontext der Künstlichen Intelligenz, benötigen flexible Projektlaufzeiten. Im Bereich der Forschung und Innovation sind auch das Scheitern oder die Veränderung der Arbeitsrichtung möglich. Dies muss bei der Gestaltung agiler Förderprozeduren mitgedacht werden. Darunter dürfen jedoch die Förderbudgets nicht leiden, da insbesondere durch das höhere Risiko sowie die massive Ressourcenbindung in den Unternehmen eine adäquate Förderung substantiell ist.

**Um die gesellschaftlichen Herausforderungen, wie die Mobilität der Zukunft und Schlüsseltechnologien, adäquat adressieren zu können, bedarf es einer ressortübergreifenden konsolidierten Vorgehensweise für die effiziente und thematisch passgenaue Ausgestaltung der zukünftigen Forschungs- und Innovationspolitik zur nachhaltigen Stärkung der vorhabenbezogenen Zusammenarbeit von Wissenschaft, Großunternehmen und KMUs in Verbundprojekten. Da die Wirtschaft einen maßgeblichen Anteil der F&E-Aufwendungen trägt, ist für die Erreichung des nationalen Ziels, diese auf 3,5 % des BIP zu erhöhen, ein zusätzlicher Anreiz durch passgenaue Förderungen unabdingbar.**

**Die deutsche Automobilindustrie ist offen, die zukünftigen Rahmenbedingungen für Forschungs- und Innovationspolitik gemeinsam mit der Politik zu erörtern mit dem Ziel, die gesellschaftliche Wirksamkeit von Fördermaßnahmen weiter zu steigern.**

Ansprechpartner zum Thema:

Geschäftsführer VDA/FAT

Dr.-Ing. Joachim Damasky  
Tel. +49 30 897842-105  
Mail [joachim.damasky@vda.de](mailto:joachim.damasky@vda.de)

Geschäftsführerin FAT

Prof. Dr.-Ing. Claudia Langowsky  
Tel. +49 177 667 22 40  
Mail [claudia.langowsky@vda.de](mailto:claudia.langowsky@vda.de)

Herausgeber      Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)  
Behrenstraße 35, 10117 Berlin  
[www.vda.de](http://www.vda.de)

Copyright        Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Stand             März 2022