

# Informationsdienst für Entscheider in Politik und Wirtschaft

## Inhalt

<b>Das Pkw-Flottenalter steigt – wichtige Potenziale für Sicherheit und Umwelt bleiben ungenutzt</b>	<b>2</b>
Die Autos auf Deutschlands Straßen sind so alt wie nie zuvor: Ihr Durchschnittsalter liegt aktuell bei neun Jahren. 38 Prozent der Pkw sind ...	
<b>Ja zu TTIP: Das Freihandelsabkommen zwischen den USA und der EU bietet die Chance für einen modernisierten Investitionsschutz</b>	<b>3</b>
Erst das Chlorhühnchen, dann die Schiedsgerichte. Nachdem das Federvieh an Flughöhe verloren hat, haben sich die Gegner des geplanten ...	
<b>Deutscher Exportüberschuss: Auch die europäischen Nachbarn profitieren</b>	<b>5</b>
Die EU-Kommission bringt ein altes Thema zurück auf das Tableau. Sie fordert von Deutschland „entschlossene politische Maßnahmen“, um den ...	
<b>Digitalisierung und Mobilität wachsen zusammen</b>	<b>6</b>
Autos fahren leise und abgasfrei durch die Stadt; keines fährt zu schnell oder zu langsam. Ein Stau kann so gar nicht erst entstehen. ...	
<b>„Mobilität verbindet“ auf der 66. IAA Pkw in Frankfurt am Main</b>	<b>7</b>
Vom 17. bis 27. September findet die 66. Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) Pkw in Frankfurt am Main statt. Sie wird erneut von Bundeskanzlerin ...	
<b>Jugend ohne Auto?</b>	<b>8</b>
Spricht man über die Zukunft der Mobilität, geht es meist um Vernetzung, Automatisierung oder alternative Antriebe. Seltener steht der Nutzer ...	
<b>Einladung zum VDA Nutzfahrzeug-Symposium 2015 in Berlin</b>	<b>9</b>
Die Nutzfahrzeugindustrie zählt in Deutschland rund 180.000 Beschäftigte, das ist mehr als ein Viertel aller Mitarbeiter der Automobilindustrie. ...	
<b>Impressum</b>	<b>9</b>

## Das Pkw-Flottenalter steigt – wichtige Potenziale für Sicherheit und Umwelt bleiben ungenutzt

Die Autos auf Deutschlands Straßen sind so alt wie nie zuvor: Ihr Durchschnittsalter liegt aktuell bei neun Jahren. 38 Prozent der Pkw sind sogar älter als zehn Jahre – im Jahr 2000 waren es lediglich 23 Prozent. Insgesamt ist der Altersschnitt des deutschen Pkw-Bestands in den vergangenen 25 Jahren um rund 50 Prozent gestiegen. Die Umweltprämie im Jahr 2009 hat diesen Trend nur vorübergehend gestoppt. Zwar lag das Durchschnittsalter der abgewrackten Fahrzeuge bei 14,4 Jahren. Angesichts des Bestands von damals über 41 Millionen Pkw konnte das Programm jedoch keinen spürbaren Verjüngungseffekt erzeugen.

Wie ist der fortwährende Altersanstieg zu erklären? Zum einen konnte die Automobilindustrie schon in den 1980er- und 1990er-Jahren Quantensprünge in der Fahrzeugtechnik erzielen, die eine längere Lebensdauer ermöglicht haben. Wichtige Beispiele sind die Vollverzinkung der Karosserie, der verbesserte Unterbodenschutz oder die elektronische On-Board-Diagnose.

Hinzu kommen die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise. Viele potenzielle Käufer haben in den zurückliegenden Jahren aus Kostengründen auf einen Neuwagen verzichtet und länger an ihrem alten Pkw festgehalten. Besonders deutlich zeigt das die europäische Perspektive: In den Jahren 2000 bis 2007 übertraf der Absatz in Westeuropa stets die 14-Millionen-Marke. Im vergangenen Jahr stieg das Volumen zwar erstmals nach vier Jahren. Mit 12,1 Mio. Pkw lag es aber noch immer deutlich unterhalb des Vorkrisenniveaus.

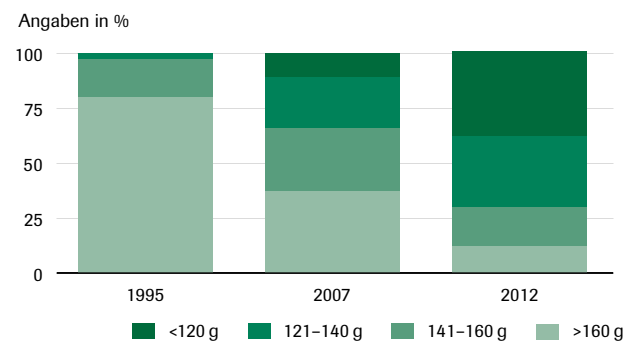
So verwundert es nicht, dass das Flottenalter in denjenigen EU-Nachbarstaaten besonders stark gestiegen ist, die noch immer mit der Krise zu kämpfen haben. In Italien stieg das Pkw-Durchschnittsalter seit 2007 von 9,2 auf knapp elf Jahre. In Spanien ist jeder zweite Pkw älter als zehn Jahre.

Das hohe Alter der europäischen Flotte geht zwangsläufig mit einem überholten Technikstand einher. So verfügen moderne Fahrzeuge über intelligente Assistenzsysteme, die die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen. Die Verkehrszeichenerkennung, das Head-Up-Display oder der Notbremsassistent waren vor wenigen Jahren noch Zukunftsvision.

Nicht weniger rasant verlief die Einführung neuer Umwelttechnologien. Mit milliardenschweren Innovationen hat die europäische Automobilindustrie den mittleren CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro neu zugelassenen Pkw im Zeitraum von 1995 bis 2013 um 32 Prozent senken können. Klar muss aber sein: Je höher das durchschnittliche Flottenalter, desto geringer wirken sich die technischen Errungenschaften der Neufahrzeuge auf die absoluten Pkw-Emissionen aus. Gerade auch mit Blick auf die alternativen Antriebsformen gilt: Je länger alte Autos auf den Straßen unterwegs sind, desto später wirken die neuen Technologien in der realen CO<sub>2</sub>-Bilanz.

Dass die Erneuerung des Pkw-Bestandes ein effektives Mittel zur Emissionsreduktion ist, zeigt auch die unten stehende Graphik: Seit 1995 ist der Anteil von Fahrzeugen mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von mehr als 160 g/km an den EU-Neuzulassungen von 80 Prozent auf nur noch 12 Prozent gesunken. Dieser Substitutionseffekt ist jedoch ein Langfristprojekt: In der EU sind insgesamt knapp 250 Millionen Pkw zugelassen. Gut 12 Millionen Neuwagen pro Jahr entsprechen einer Erneuerungsquote von nicht einmal 5 Prozent.

Anteil emissionsarmer Fahrzeuge ist stark gestiegen  
CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen von EU-Neuwagen



Quelle: EEA

## Ja zu TTIP: Das Freihandelsabkommen zwischen den USA und der EU bietet die Chance für einen modernisierten Investitionsschutz

Erst das Chlorhühnchen, dann die Schiedsgerichte. Nachdem das Federvieh an Flughöhe verloren hat, haben sich die Gegner des geplanten Freihandelsabkommens zwischen Europa und den USA (TTIP) auf ein neues Symbol eingeschossen: die „Bedrohung“ durch Investorenschutz und Schiedsgerichte. War es bislang die Gesundheit der Bevölkerung, die auf dem Altar des Freihandels geopfert werden könnte, so rüttelt nun TTIP angeblich an den Grundfesten der Demokratie. Um Missverständnissen gleich zu Beginn vorzubeugen: Eine Diskussion über eine Reform der Schiedsgerichtsbarkeit einschließlich der Integration eines internationalen Handelsgerichtshofs ist richtig und legitim. Nichtsdestotrotz ist es wert, die Substanz der heftigen Kritik an Schiedsgerichten einmal grundsätzlich zu hinterfragen.

Wird über Investorenschutz und Schiedsgerichte eine gefährliche Paralleljustiz etabliert? Büßt der Staat Handlungsspielraum ein und zahlt der Steuerzahler am Ende die Zeche?

Unstreitig dürfte immerhin sein, dass ausländische Investoren vor Diskriminierung, Enteignung und Willkür geschützt werden sollen. Milliarden schwere Investitionen müssen planbar sein und unter besonderem Schutz stehen. Ein solcher Investitionsschutz ist eine gute und richtige Tradition in Freihandelsabkommen. Die Europäische Union und die USA sollten diese Tradition wegen ihrer globalen Bedeutung pflegen.

Der weltweite Schutz von Investoren liegt in Deutschlands Interesse. Allein die Automobilindustrie ist dafür mit ihren hohen Auslandsinvestitionen ein guter Beleg. Seit 2009 bauen wir mehr Automobile im Ausland als in der Heimat. Die Kombination aus „Export aus Deutschland“ und „Vor-Ort-Produktion“ in den Weltmärkten sichert unsere globale Erfolgsposition.

*(Fortsetzung auf Seite 4)*



Schulterschluss für den Freihandel: Automobilhersteller und Zulieferer machen sich für TTIP stark

Foto: VDA

(Fortsetzung von Seite 3)

Die Gretchenfrage ist nun, ob dieser Investitionsschutz besser über staatliche Gerichte oder über nichtstaatliche Schiedsgerichte gewährleistet werden soll. In den weltweit mehr als 3.000 Abkommen zum Investitionsschutz ist es gängige Praxis, dass sich die Staaten wechselseitig dazu verpflichten, die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts zu etablieren, wenn sich ein Investor von einem Vertragsstaat in seinen Rechten verletzt fühlt. Schiedsgerichte folgen rechtsstaatlichen Regeln und sind ein bewährtes Verfahren, um Streitigkeiten zwischen Investor und Staat (ISDS) effektiv beizulegen.

Die Existenz von Schiedsgerichten ist übrigens nicht auf internationale Wirtschaftsbeziehungen beschränkt. In der deutschen Zivilprozessordnung (ZPO) sind sie einschließlich grundlegender rechtsstaatlicher Prinzipien seit mehr als 100 Jahren ausdrücklich vorgesehen. Diese Tatsache unterstreicht, dass es sich bei Schiedsgerichten – anders als immer wieder behauptet – um einen integralen Teil unserer Rechtsordnung handelt.

Ebenso wenig wie sich die national geregelte Schiedsgerichtsbarkeit grundlegende Kritik gefallen lassen muss, sind die Einwände gegen internationale Schiedsgerichte beim Investitionsschutz stichhaltig. So hat eine vernünftig gestaltete Schiedsgerichtsbarkeit weder die Aufgabe noch die Möglichkeit, Rechtssysteme und demokratische Willensbildungsprozesse zu umgehen. Dieser Sorge kann wirksam begegnet werden, wenn das Freihandelsabkommen klarstellt, dass zum Beispiel Verbraucher- oder Umweltschutzstandards nicht als Verletzung von Investorenrechten verstanden werden können. So bleibt die gesetzgeberische Souveränität der EU, ihrer Mitgliedsländer und der USA erhalten. Und das Mandat, das die EU-Mitgliedstaaten der Kommission zur Aushandlung von TTIP erteilt haben, sieht genau das ausdrücklich vor.

Nun mag man einwenden: Weder die Vereinigten Staaten noch Deutschland sind sogenannte „Schurkenstaaten“. Richtig. Doch trotzdem ist der Investitionsschutz plus Schiedsgerichtsbarkeit bei TTIP wichtig. Er ist ein Zeichen für alle anderen Länder (und Investoren), dass Rechtsschutz nicht ins politische Belieben gestellt werden kann. Auch in Europa gibt es Rechtssysteme, die nicht unser uneingeschränktes Vertrauen genießen. Und unberechenbare und langwierige Instanzenzüge drohen längst nicht nur in Ländern wie Rumänien oder Bulgarien. Daher sind erfahrene und von dem Investor wie dem beklagten Staat gleichermaßen benannte und anerkannte Schiedsrichter eine zentrale Gewähr für Neutralität, Unabhängigkeit, Verfahrensfairness und – nicht zuletzt – für fachliche Expertise auf juristischen Spezialgebieten.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist auch die Tatsache, dass ein Schiedsspruch nicht einfach vollstreckt werden kann. Dazu bedarf es der nationalen Gerichtsbarkeit, die die Umsetzung verhindern kann, wenn er im Widerspruch zu grundlegenden Vorstellungen der jeweiligen Rechtsgemeinschaft stünde.

Besonders die vielen kleinen und mittelständischen Unternehmen in Deutschland, die sich keine großen Rechtsabteilungen leisten können, profitieren von ISDS-Klauseln. Denn der Instanzenweg vor nationalen Gerichten kann lang und teuer werden. Deswegen sind Schiedsgerichtsprozesse gerade im Mittelstand schon längst gelebte Praxis. Ohne Schiedsgerichte könnten kleinere und mittlere Unternehmen nicht international aktiv sein, weil ihre finanziell aufwendigen Auslandsengagements nicht ausreichend geschützt wären.

Klar ist aber auch: Die bisherigen Regeln müssen verbessert werden. So sollten Schiedsrichter transparenter ernannt werden. Und es ist richtig, dass die seit dem Jahr 2013 von der UN-Kommission für internationales Handelsrecht (UNCITRAL) verabschiedeten Transparenzregeln dafür sorgen, dass Sitzungen und Dokumente der Schiedsgerichtsprozesse für jedermann öffentlich sind.

Allen plakativen Vorwürfen zum Trotz: TTIP bietet die historische Möglichkeit, einen weltweiten Maßstab für fairen und sicheren Investitionsschutz zu etablieren. Wenn wir diese Chance, einen „Goldstandard“ mit unserem transatlantischen Partner zu definieren, vertun, werden künftig wohl andere die Regeln aufstellen. Ob diese dann besser sind? Wohl nicht. Deswegen sagen wir „Ja“ zu einem TTIP-Abkommen, das einen modernen Investitionsschutz enthält.

## Deutscher Exportüberschuss: Auch die europäischen Nachbarn profitieren

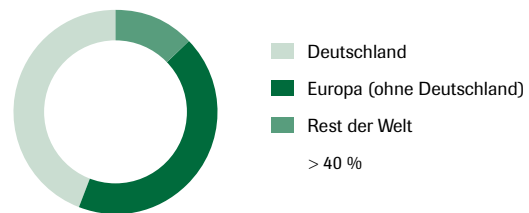
Die EU-Kommission bringt ein altes Thema zurück auf das Tableau. Sie fordert von Deutschland „entschlossene politische Maßnahmen“, um den Exportüberschuss abzubauen. Frankreich hingegen erhält eine verlängerte Frist, um sein jährliches Haushaltsdefizit wieder in geordnete Bahnen zu lenken. Die Brüsseler Stoßrichtung ist nicht neu – dennoch überrascht sie. Denn die EU-Kommission hatte zu ihrem Amtsantritt ein reformpolitisches Umdenken angekündigt, das Europa so dringend benötigt. Dafür wären jedoch andere Signale notwendig. Der Vorwurf, Deutschland verschärfe mit seiner vermeintlichen „Sparpolitik“ die Krise in der Eurozone, geistert offenbar weiterhin durch manche Brüsseler Amtsstube. Im Maschinenraum der europäischen Wirtschaft sorgt diese Haltung für Erstaunen. Denn die Fakten sprechen eine andere Sprache.

Unbestritten ist: Deutschland konnte im vergangenen Jahr einen neuen Ausfuhrrekord aufstellen. Auch die deutsche Automobilindustrie legte bei den Exporten zu – im Vergleich zum Vorjahr um 2,5 Prozent. Die Ausfuhren nach Asien stiegen sogar um 8 Prozent. Insgesamt 4,3 Mio. Pkw wurden 2014 exportiert. Das sind gut 17.000 Fahrzeuge pro Arbeitstag. Daraus wird deutlich: Die Nachfrage nach hervorragender Qualität aus deutscher Fertigung ist weiterhin erfreulich. Und die deutsche Industrie krempelt die Ärmel hoch, damit dies so bleibt – mit harter Arbeit, mit voller Innovationskraft und mit Rekordinvestitionen in Forschung und Entwicklung. Davon profitiert unser Gemeinwesen: Die Zahl der Stammbeschäftigten ist 2014 weiter gestiegen. Und der Staat kann sich über die sprudelnden Steuereinnahmen freuen.

Sind nun aber die Verlierer im Ausland zu finden? Auch hier hilft ein Blick auf die Zahlen: Die deutschen Importe sind im vergangenen Jahr ebenfalls gestiegen, allerdings etwas langsamer als die Exporte. Hauptgrund sind die gesunkenen Ölpreise. Dies ist aber eher ein willkommener Konjunkturschub für die gesamte EU als ein Anlass zu besonderer Sorge. Vor allem aber bestätigen die Daten, dass die europäischen Nachbarn am deutschen Exporterfolg teilhaben. Ihr Anteil an den deutschen Importen ist weiter gestiegen. Auch deutsche Pkw-Hersteller beziehen viele Komponenten und Bauteile von Zulieferern aus Europa. An einem durchschnittlichen Pkw aus deutscher Fertigung beträgt der Wertschöpfungsanteil europäischer Zulieferer außerhalb Deutschlands mehr als 40 Prozent (vgl. Graphik).

Doch damit nicht genug. Ob in Spanien oder Polen, ob in der Slowakei oder in Ungarn: Deutsche Automobilhersteller und -zulieferer sind an vielen europäischen Standorten die Triebfeder für qualifizierte Beschäftigung und regionalen Wohlstand. All diese Fakten lassen nur einen Rückschluss zu: Deutschland ist mit seinem starken industriellen Fundament nicht für wirtschaftliche Fehlentwicklungen in der Eurozone verantwortlich zu machen, sondern ist vielmehr sogar das Zugglied des europäischen Karrens.

Automobilproduktion ist international: Europäische Zulieferer haben an der Wertschöpfung deutscher Autos einen erheblichen Anteil.



Quelle: VDA

Wie aber kann die schwelende Eurokrise endlich gemeistert werden? Der dringendste Handlungsbedarf besteht nach wie vor in den Krisenländern selbst. Entscheidend ist und bleibt, die eigene Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Einen anderen Weg gibt es nicht. Ein funktionierendes Steuersystem, eine effiziente Verwaltung und ein flexibler Arbeitsmarkt sind unverzichtbare Eckpfeiler, um als Investitionsstandort neues Vertrauen gewinnen zu können. Klar muss sein: Mit Geld allein kann nachhaltiger Aufschwung nicht gekauft werden.

Hilfreich ist auch ein Blick in andere EU-Staaten: Im Baltikum, in Irland und in Spanien sind die Früchte beschwerlicher Reformarbeit bereits sichtbar. Auch hier hat es große Anstrengungen gekostet, Widerstände zu überwinden und tiefgreifende Strukturreformen durchzuführen. Die Ergebnisse aber zeigen: Mut und Entschlossenheit werden belohnt.

Kann sich Deutschland nun also zurücklehnen? Im Gegenteil: Die sozialpolitischen Wohltaten der vergangenen Monate sind eine schwere Hypothek für die Zukunft. Die Arbeitskosten in der Automobilindustrie sind 2014 auf über 50 Euro pro Stunde gestiegen. Der Abstand zu den anderen europäischen Standorten hat sich damit weiter vergrößert. Weitere Belastungen müssen fortan vermieden werden. Stattdessen braucht die deutsche Industrie vertretbare Energiepreise, flexible Beschäftigungsmöglichkeiten, Impulse für die Innovations- und Investitionskraft sowie Maß und Mitte in der Klimaschutzpolitik. Auch der erfolgreiche Abschluss eines umfassenden TTIP-Abkommens wäre ein wichtiger Schub für Wachstum und Beschäftigung – nicht nur für Deutschland sondern für ganz Europa. Gerade die noch junge EU-Kommission sollte in diese Zielrichtung vorangehen. Sie hat bereits mehrfach betont, die so wichtige Reindustrialisierung in Europa einleiten zu wollen. Nun ist es höchste Zeit, in diesem Sinne entschlossen zu handeln.



## Digitalisierung und Mobilität wachsen zusammen

Autos fahren leise und abgasfrei durch die Stadt; keines fährt zu schnell oder zu langsam. Ein Stau kann so gar nicht erst entstehen. Kein Fahrzeug kann eine rote Ampel missachten oder versehentlich auf die falsche Spur geraten. Fahrtzeiten sind auch über lange Strecken planbar, der Parkplatzsuchverkehr gehört der Vergangenheit an.

Dieses Szenario erscheint heute unvorstellbar, hat aber für morgen konkrete Realisierungschancen. Der Weg dorthin wird sich allerdings evolutionär und nicht revolutionär entwickeln. Unterschiedliche Fahrerassistenzsysteme sind schon im Einsatz. An weiteren Systemen für neue Lösungen arbeitet die deutsche Automobilindustrie bereits. Diese Systeme werden den Fahrer zunehmend entlasten und sich stufenweise entwickeln – über teil- und hochautomatisiertes Fahren bis hin zum vollautomatisierten Fahren. Es geht dabei nicht um elektronischen Schnickschnack, den sich nur Autoliebhaber und Technikfreaks leisten. Es geht um die Gestaltung politischer, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Herausforderungen, den Alltagsverkehr der Zukunft sicher und effizient zu gestalten.

Das britische Forschungsinstitut Centre for Economics and Business Research (CEBR) hat ausgerechnet, dass heute jeder deutsche Autofahrer im Schnitt 118 Stunden pro Jahr im Stau steht oder mit dem Umfahren von Staus beschäftigt ist. Durch das vernetzte Fahren könnten 20 Prozent der Staus in Deutschland vermieden werden. Daraus ergäben sich jährliche Einsparungen von 233 Mio. Liter Kraftstoff, 600.000 Tonnen CO<sub>2</sub> und 5,2 Mrd. Euro Gesamtkosten. Neben der Einsparung von Zeit, Ressourcen und Kosten erhöhen Vernetzung und Automatisierung auch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Schon einzelne Funktionen wie Längs- oder Querführung des Autos – zum Beispiel beim Staupiloten oder Autobahnchauffeur – werden die häufig vom Fahrer verursachten Gefahren stark reduzieren. Unfälle durch Ablenkung, Über- oder Unterforderung können dann verhindert werden. Wir kommen damit der Vision des unfallfreien Straßenverkehrs immer näher.

Um das vernetzte und automatisierte Fahren voranzutreiben, ist die Automobilindustrie auf einen rechtssicheren Rahmen angewiesen – im europäischen Raum und im globalen Kontext. Ein Schulterschluss mit der nationalen und internationalen Politik ist notwendig. Zum einen muss die Infrastruktur angepasst und für die Vernetzung ausgebaut werden. Fragen wie „Welche Sprache spricht die Ampel der Zukunft, damit alle Autos sie verstehen können?“ müssen beantwortet werden. Zum anderen sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, damit das Fahrzeug Aufgaben übernehmen kann, die heute allein der Autofahrer wahrnehmen darf. Das noch heute auf internationaler Ebene geltende Wiener Übereinkommen von 1968 besagt, dass der Fahrer jederzeit die Kontrolle über sein Fahrzeug haben muss. Diese Bestimmung ist anpassungsbedürftig. Im März 2014 wurde der entsprechende Artikel auf der Sitzung der UNECE, der UN-Wirtschaftskommission für Europa,

Arbeitsgruppe Straßenverkehrssicherheit, ergänzt. Auch in der Straßenverkehrs-Ordnung Deutschlands (StVO) besteht Reformbedarf. Nach der heute geltenden Verordnung liegt bei der Durchführung von Nebentätigkeiten während der Fahrt eine Ordnungswidrigkeit vor.

Die für das automatisierte Fahren relevanten Änderungen müssen also noch sowohl auf UN-Ebene als auch in der nationalen Gesetzgebung umgesetzt werden. Die deutsche Automobilindustrie setzt sich für international harmonisierte Anforderungen an den Fahrzeugführer ein. Es ergibt keinen Sinn, dass innerhalb Europas unterschiedliche Regeln etabliert werden. Der rechtliche Rahmen muss mit den fortschreitenden technischen Entwicklungen synchronisiert werden, um Innovationen zu ermöglichen. Der VDA begrüßt deshalb ausdrücklich die Initiative des Bundesverkehrsministers, auf der A 9 ein Pilotprojekt „Digitales Testfeld Autobahn“ ins Leben zu rufen. Ein Teilabschnitt soll Technologie für Sensoren, Messeinrichtungen und Kommunikation erhalten – ein weiterer Schritt auf dem langen Weg zur intelligenten Mobilität der Zukunft.

Mit der fortschreitenden Vernetzung und Automatisierung steigen die Anforderungen an den Datenschutz im Fahrzeug. Das Erfassen und Auswerten von Mobilitätsmetadaten und die Sicherstellung der Vertraulichkeit stehen im Fokus. Vor dem Hintergrund ihrer Verantwortung wird die deutsche Automobilindustrie auch im vernetzten Fahrzeug eine ausgeprägte Sicherheitskultur umsetzen. Die sicherheitsrelevanten Systeme in der Fahrzeugelektronik sind von den Navigations-, Telematik- und Infotainment-Anwendungen durch verschiedene Schutzmechanismen getrennt. Angriffe oder Manipulationen auf die zentralen Fahrfunktionen wie Bremsen, Gasgeben und Lenken sollen dadurch ausgeschlossen werden.

Die Mitgliedsunternehmen des VDA – Fahrzeughersteller und Zulieferer – haben bereits gemeinsame Datenschutzprinzipien für vernetzte Fahrzeuge festgelegt. Diese umfassen die drei Kernpunkte Transparenz, Selbstbestimmung und Datensicherheit. In dieser Diskussion ist aus unserer Sicht die Erkenntnis wichtig, dass die Nutzung von technischen Daten für die Funktionsfähigkeit der Fahrzeugsysteme erforderlich ist – wie zum Beispiel bei der Motor- und Abgassteuerung oder bei ABS und ESP. Die Automobilindustrie will die Verbesserung der Sicherheit, der Umweltfreundlichkeit und des Komforts der Fahrzeuge. Hierfür bieten verantwortungsvoll genutzte Daten unverzichtbare Potenziale.

Für Deutschland ist die Digitalisierung der Mobilität eine Chance, zum internationalen Vorreiter in diesem Bereich zu werden. Entwicklungskompetenz führt zu Lösungskompetenz. Die deutschen Unternehmen leben und schätzen unseren Rechtsrahmen. Wenn wir es nicht machen, dann machen es andere mit einem anderen Rechtsverständnis.

## „Mobilität verbindet“ auf der 66. IAA Pkw in Frankfurt am Main

Vom 17. bis 27. September findet die 66. Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) Pkw in Frankfurt am Main statt. Sie wird erneut von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel eröffnet.

Die international größte Mobilitätsmesse bietet einen umfassenden Blick auf neue Fahrzeugmodelle und aktuelle Entwicklungen bei Verkehrssicherheit, Komfort sowie Umwelt- und Klimaschutz. Im Mittelpunkt stehen die weitere Optimierung klassischer Motoren und die neueste Generation alternativer Antriebe. Ein weiterer Schwerpunkt ist das automatisierte und vernetzte Fahren, das nicht nur an den Ständen der Unternehmen, sondern darüber hinaus auch im neu geschaffenen Bereich der „New Mobility World“ zu erleben sein wird. Aktuelle Kernthemen bestimmen auch die IAA-Fachveranstaltungen, bei denen sich Vertreter von Wirtschaft, Politik und Fachmedien zum Austausch treffen.

Die IAA ist nicht nur die weltweit wichtigste Mobilitätsmesse, sondern mit ihrem Rahmenprogramm auch eine bedeutende Plattform für politische Kommunikation: Neben der Bundeskanzlerin werden zahlreiche Bundes- und Landespolitiker, Vertreter der EU und viele weitere international hochrangige Gäste erwartet.

Der VDA bietet auf der IAA wieder individuelle Rundgänge für politische Mandatsträger und Mitarbeiter von Ministerien und Behörden an. Weitere Informationen zu diesen Rundgängen geben Tineke Geywitz und Dr. Christoph Muhle aus dem VDA-Organisationsteam unter [geywitz@vda.de](mailto:geywitz@vda.de) und [muhle@vda.de](mailto:muhle@vda.de).

Details zur Messe finden Sie auf [www.iaa.de](http://www.iaa.de) und auf [www.facebook.com/IAAMesse](https://www.facebook.com/IAAMesse).



### Programmauswahl der IAA-Fachveranstaltungen 2015

(Stand: Anfang Mai 2015)

- |   |  |
|---|--|
| <p><b>Fr., 18.09.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hessischer Mobilitätskongress</li> <li>- Indien-Tag</li> <li>- Auto und Steuern</li> </ul> <p><b>Mo., 21.09.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Financial Services für Pkw</li> <li>- Saarland-Tag</li> <li>- Gemeinschaftsveranstaltung mit der IG Metall zu Vernetzung und Digitalisierung</li> </ul> <p><b>Di., 22.09.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mexiko-Tag</li> <li>- Auto und Zölle</li> </ul> | <p><b>Mi., 23.09.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- carIT-Kongress</li> <li>- Expertenforum Digitalradio</li> </ul> <p><b>Do., 24.09.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konferenz zu TTIP</li> <li>- Symposium Urbane Mobilität</li> </ul> |
|---|--|

## Jugend ohne Auto?

Spricht man über die Zukunft der Mobilität, geht es meist um Vernetzung, Automatisierung oder alternative Antriebe. Seltener steht der Nutzer selbst im Fokus. Dabei zeigt ein flüchtiger Blick auf die jüngere Generation Überraschendes: Der Motorisierungsgrad von jungen Leuten (18 bis 24 Jahre) in Deutschland ist zwischen 2000 und 2008 um rund 30 Prozent gesunken. Bricht der deutschen Automobilindustrie die Kundschaft im Heimatmarkt weg?

Eher nicht. Untersuchungen zeigen, dass vielmehr die veränderten sozioökonomischen Rahmenbedingungen zu dem geringeren Motorisierungsgrad geführt haben. Eine besondere Bedeutung kommt dabei den Faktoren Einkommenshöhe, Haushaltsgröße und Urbanitätsgrad zu.

Je höher das Haushaltseinkommen, desto höher die Anzahl der im Haushalt verfügbaren Pkw. Laut einer Untersuchung des Instituts für Mobilitätsforschung (ifmo) aus dem Jahr 2011 ist das Einkommen von jungen Haushalten jedoch spürbar zurückgegangen. Erzielte ein junger Haushalt 1998 im Mittel noch ein Einkommen pro Person von 2.300 Euro pro Monat, waren es 2008 nur noch 2.150 Euro pro Monat. Dabei dürfte sich auch der höhere Studentenanteil bemerkbar machen, der den Einkommensdurchschnitt drückt. Mitte der 90er-Jahre studierten circa 27 Prozent eines Jahrgangs. Im Jahr 2009 betrug dieser Anteil bereits 45 Prozent.

Auch der weniger stabile Berufseinstieg spielt beim Einkommensrückgang eine Rolle. Statt einer Festanstellung sind die ersten Berufsjahre heute häufig von zunächst befristeten Anstellungsverhältnissen geprägt. Das dämpft die Neigung zu größeren Anschaffungen.

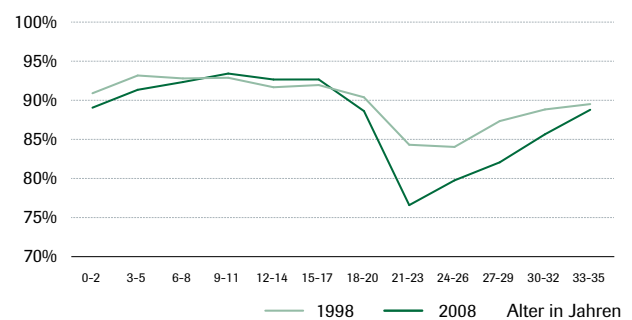
Die Haushaltsgröße ist ein weiterer Faktor. Mehrpersonenhaushalte tendieren eher zum Pkw-Kauf, da sich die Kosten für den Einzelnen reduzieren. Laut ifmo haben aber die Einpersonenhaushalte deutlich zugenommen: 1998 waren noch 31 Prozent der jungen Haushalte Einpersonenhaushalte, 2008 dagegen schon 41 Prozent.

Entscheidend für die Frage der Pkw-Anschaffung ist auch der Wohnort. Da Ballungsräume gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln versorgt sind, ist dort der Wunsch nach einem eigenen Pkw geringer als in ländlichen Regionen. Auch hier hat es Veränderungen gegeben. 1998 lebten 50 Prozent der jungen Haushalte in Ballungsräumen, 2008 waren es 53 Prozent.

Insgesamt ist die Lebenssituation junger Leute heute weniger Pkw-affin als noch vor 20 Jahren. Die Frage ist, ob es dabei bleibt, wenn die jungen Leute älter werden. Dies scheint nicht der Fall zu sein. Spätestens ab dem 35. Lebensjahr ist die Pkw-Verfügbarkeit genauso hoch wie bei den Gleichaltrigen des Jahres 1998.

Wenn sich junge Menschen beruflich etabliert haben und eine Familie gründen, ist das Auto als Verkehrsmittel genauso wichtig wie eh und je. Der rückläufige Motorisierungsgrad jüngerer Leute ist pragmatischer und temporärer Natur. Die Autoanschaffung ist aufgeschoben, nicht aufgehoben.

Anteil Personen in Haushalten mit Pkw



Quelle: Institut für Mobilitätsforschung, 2011



## Einladung zum VDA Nutzfahrzeug-Symposium 2015 in Berlin

Die Nutzfahrzeugindustrie zählt in Deutschland rund 180.000 Beschäftigte, das ist mehr als ein Viertel aller Mitarbeiter der Automobilindustrie. Zu der Branche zählen neben international bekannten Truckherstellern auch die mittelständischen Firmen der Anhänger- und Aufbautenindustrie. Die Unternehmen produzieren schwere und leichte Trucks, Transporter, Sattelanhänger und Aufbauten, Busse, Entsorgungsfahrzeuge und diverse Spezialkomponenten – Fahrzeuge, die tagtäglich das logistische Rückgrat unserer Volkswirtschaft sichern. Viele von ihnen sind global präsent und im internationalen Wettbewerb auf dem Markt hervorragend aufgestellt. Zugleich stehen sie vor Herausforderungen, die kluge Entscheidungen der Politik und eine wirkungsvolle Flankierung in Deutschland und Europa erforderlich machen.

Effizienz, geringe Kosten und Umweltverträglichkeit sind heute die entscheidenden Anforderungen, die Verbraucher und Transportunternehmen gleichermaßen stellen. Die weitere Reduktion des Kraftstoffverbrauchs ist daher ein zentrales Ziel der Nutzfahrzeughersteller, auf die sie ihre Entwicklungsanstrengungen

ausrichten. Wichtige Fortschritte sind auf diesem Weg bereits erreicht, weitere sollen folgen. Vor diesem Hintergrund findet das diesjährige VDA Nutzfahrzeug-Symposium unter dem Titel „Nutzfahrzeuge heute und morgen – Dienstleister für unsere moderne Mobilität“ statt. Diskutiert werden Lösungen für einen effizienten Güterverkehr auf der Straße und der Schiene. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Wirtschafts- und Güterverkehr in der Stadt. Außerdem geht es um den Personenverkehr und die Herausforderungen der jungen Fernbusbranche.

Zu den Rednern und Diskutanten zählen unter anderem Dr. Wolfgang Bernhard, Vorstand, Daimler AG, Andreas Renschler, Vorstand, Volkswagen AG, Ulrich Schöpker, Vorstand, Schmitz Cargobull AG, und VDA-Präsident Matthias Wissmann.

Das Nutzfahrzeug-Symposium findet am 24. Juni von 13 bis 16 Uhr in Berlin statt. Für weitere Informationen steht Herr Thomas Fabian (Telefon 030 897842-370, E-Mail [fabian@vda.de](mailto:fabian@vda.de)) gern zur Verfügung.

## Impressum

Herausgeber	VDA Verband der Automobilindustrie e. V. Behrenstr. 35 10117 Berlin <a href="http://www.vda.de">www.vda.de</a> Telefon 030 897842-0 Telefax 030 897842-600
Verantwortlich	Dr. Kay Lindemann E-Mail <a href="mailto:lindemann@vda.de">lindemann@vda.de</a>
Redaktion	Tineke Geywitz, Dr. Christoph Muhle Politische Kommunikation E-Mail <a href="mailto:geywitz@vda.de">geywitz@vda.de</a> , <a href="mailto:muhle@vda.de">muhle@vda.de</a>
Mitarbeiter dieses Politikbriefes	Sandra Courant, Alexander Fritz, Peter Mair, Dr. Volker Schott, Stefanie Senft
Stand	Mai 2015



Datenschutzhinweis: Wir speichern und nutzen Ihre Kontaktdaten, um Ihnen aktuelle Informationen des VDA e. V. per Post oder per E-Mail zusenden zu können. Um Fehlversendungen zu vermeiden, achten wir darauf, dass die bei uns gespeicherten Kontaktdaten inhaltlich zutreffend sind. Wir möchten Sie daher bitten, uns Änderungen Ihrer Kontaktdaten rechtzeitig mitzuteilen. Die Mitteilung kann per E-Mail an [politikbrief@vda.de](mailto:politikbrief@vda.de) oder per Post an den Verband der Automobilindustrie e. V., Behrenstr. 35, 10117 Berlin erfolgen. Über diese Adresse können Sie auch die gespeicherten Daten erfragen oder der Nutzung Ihrer Daten zum Zwecke der Zusendung von Informationen widersprechen.