

Position

Forschungs- und innovationpolitische Rahmenbedingungen

für die nachhaltige Absicherung des
Technologiestandortes Deutschland



Mai 2025

Vorwort

Die deutsche Automobilindustrie ist mit 773.000 direkt Beschäftigten (Stand: 2024) und einem Anteil von über 5 % des Umsatzes (2023) an Forschung und Entwicklung (F&E) eine der leistungsstärksten und innovativsten Branchen des Landes. Deutschland belegt weltweit den ersten Platz bei Kfz-Patenten und festigt seine internationale Technologieführerschaft mit zukunftsweisenden Themen, wie zum Beispiel dem vernetzten und automatisierten Fahren.

Dank des maßgeblichen Beitrags der Automobilindustrie, der etwa ein Drittel der Gesamtaufwendungen der Wirtschaft ausmacht, konnte Deutschland im Jahr 2023 3,1 % des BIP für F&E aufwenden. Der VDA begrüßt das im Koalitionsvertrag verankerte nationale Ziel, mindestens 3,5 % des BIP für F&E aufzuwenden. Die deutsche Automobilindustrie ist bereit, das 3,5-Prozent-Ziel durch gezielte industrielle Investitionen wesentlich zu unterstützen. Dadurch soll die gesellschaftliche Wirksamkeit staatlicher Fördermaßnahmen weiter erhöht und ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen Absicherung des Technologiestandorts Deutschland geleistet werden.

Um dies zu erreichen, sind die richtigen forschungs- und innovationspolitischen Rahmenbedingungen zwingend erforderlich. Die deutsche Automobilindustrie ist entschlossen, diese Rahmenbedingungen im gemeinsamen Dialog ressortübergreifend mit der Politik zu erörtern. Dabei ist insbesondere die Beschleunigung des gesamten Förderprozesses durch Entbürokratisierung sowie Digitalisierung von großer Bedeutung.

Daher begrüßen wir das Vorhaben der Bundesregierung, alle Förderprogramme des Bundes im Hinblick auf Zielgenauigkeit und Effizienz zu überprüfen, Antrags- und Nachweisverfahren zu vereinfachen und Antragsförderungen möglichst durch Pauschalen zu ersetzen. Auch sollen Fördermaßnahmen zukünftig vollständig standardisiert und elektronisch bearbeitet werden können. Dazu soll eine zentrale Förderplattform des Bundes eingeführt und die Entscheidungen über Förderzusagen beschleunigt werden. Für ressortübergreifende Förderrahmenprogramme wären einheitliche Beteiligungsregeln und Förderauflagen sowie klare Bewertungsbögen für die eingereichten Vorhaben angebracht, um Förderentscheidungen transparenter und nachvollziehbarer zu gestalten.

Die im Koalitionsvertrag angekündigte Hightech Agenda enthält aus Sicht des VDA wichtige Punkte. Dazu zählen u.a. KI (Schlüsseltechnologie für autonomes Fahren, Produktion und Digitalisierung), Mikroelektronik, Batterie- und Wasserstoffforschung sowie klimaneutrale und vernetzte Mobilität.

Zu den zentralen Förderbereichen der deutschen Automobilindustrie zählen – neben anderen Themen – die Batterieforschung sowie der Leichtbau. Da die Batterietechnologie ein Schlüsselthema für die Zukunft der Automobilindustrie darstellt, begrüßen wir das Vorhaben der Bundesregierung eines verlässlichen Auf- und Ausbaus der Batterieforschung über die Kompetenzcluster. Ebenso bedeutend ist der Leichtbau, der maßgeblich den Energieverbrauch von Fahrzeugen beeinflusst. Auch hier hat die Bundesregierung die Förderung von Leichtbau-Technologie, additive Fertigung und 3D-Druck verankert. Von Bedeutung ist dabei die Fortführung des Technologietransferprogramm Leichtbau (TTP-LB), um die technologische Führungsposition Deutschlands auf diesem Gebiet beizubehalten.

Vor dem Hintergrund von Einsparungen von insgesamt einer Milliarde Euro bei den Förderprogrammen im Bundeshaushalt ist wichtig zu erwähnen, dass für den Erfolg von Forschungsvorhaben eine Kontinuität der Forschungsförderung unabdingbar ist, um die Planbarkeit von Ressourcen auf Industrieseiten zu gewährleisten. Die Beibehaltung der Förderung darf nicht zur Mittelkürzung an anderer Stelle im Automobilbereich führen.

Die deutsche Automobilindustrie sieht im Konkreten den folgenden Handlungsbedarf:

1. Forschungsförderung zielorientiert und verlässlich gestalten

Ressortübergreifende Abstimmung und Zuordnung der zukünftigen Förderthemen verstärken

Die Transformation der Automobilindustrie zeigt sich anhand einer Reihe von disruptiven Innovationen in Technologien und Systemlösungen. Die daraus resultierenden Forschungs- und Innovationsthemen betreffen zahlreiche Politikfelder. Um eine effektive Förderlandschaft ohne Lücken und Redundanzen in Zukunft sicherzustellen, ist eine ressortübergreifende Abstimmung der relevanten Bundesministerien sowie die Einführung einheitlicher Beteiligungs- und Bewertungskriterien erforderlich.

Orientierung an langfristigen industriepolitischen Handlungsbedürfnissen

Um die Forschungsthemen und -ziele der deutschen Automobilindustrie transparent darzustellen, bedarf es langfristiger, themenübergreifender industriepolitischer Technologie-Roadmaps. Im Jahr 2021 (Aktualisierung 2023) hat die deutsche Automobilindustrie eine „Roadmap für die Automobilität der Zukunft“ erstellt, die ihre Forschungs- und Innovationsbedarfe beschreibt und den Grundstein für eine nationale Innovationspartnerschaft legt.

Eine solche Innovationspartnerschaft kann durch eine umfassende Abstimmung zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Politik eine fundierte, strategisch geplante und anpassungsfähige Förderung von Forschung und Innovation sicherstellen. Diese Förderung berücksichtigt gleichermaßen die Interessen von Wirtschaft und Gesellschaft als auch die Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands. Die Ziele, Inhalte und Budgets der Forschungs- und Innovationsförderung werden dabei anhand der Roadmap im direkten Dialog mit den Beteiligten diskutiert.

Dadurch wird die koordinierte Zusammenarbeit von Unternehmen, Wissenschaft und Politik entlang der Wertschöpfungsketten und in Ökosystemen gefestigt. Eine nationale Innovationspartnerschaft fungiert zudem als Rahmen für Testfelder und Reallabore und erhöht deren Wirkung bei der Implementierung der Ergebnisse, insbesondere auch für kleine und mittelständische Unternehmen.

Berücksichtigung von Forschungsförderung im Bundeshaushalt

Angesichts der vielfältigen Herausforderungen, mit denen die Automobilindustrie derzeit konfrontiert ist, gewinnt die Forschungsförderung zunehmend an Bedeutung. Sie ist entscheidend, um den Standort Deutschland nachhaltig zu sichern und unseren technologischen Vorsprung und Souveränität nicht nur zu bewahren, sondern weiter auszubauen.

Ein effizienter Einsatz vorhandener Ressourcen ist dabei unabdingbar und erfordert eine starke Förderlandschaft, um die wesentlichen Risiken, die mit Investitionen in F&E verbunden sind, zu minimieren und so Leuchtturmprojekte im Bereich der Zukunftstechnologien des Automobils weiterhin zu ermöglichen.

Daher empfehlen wir, im Bundeshaushalt ausreichend verfügbare Mittel bereitzustellen, um die Fortsetzung und Stärkung dieser F&E-Tätigkeiten in Deutschland zu gewährleisten.

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

Die Technologie-Roadmap sollte auch nach dem Regierungswechsel 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.

Im Jahr 2021 startete das 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)). Die deutsche Automobilindustrie ist hier bereits stark engagiert.

Eine äquivalente nationale Innovationspartnerschaft für den Straßenverkehr könnte 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 gewährleistet.

2. Instrumente für die Projektförderung effizient gestalten

Die deutsche Automobilindustrie begrüßt ausdrücklich das Ziel der Bundesregierung, die Forschung von kleinteiliger Förderbürokratie zu entfesseln und dabei Antragslogiken, Nachweiserfordernisse und Regularien zu entschlacken und Entscheidungen zu beschleunigen.

Dabei sehen wir den folgenden konkreten Handlungsbedarf:

Im Rahmen einer Innovationspartnerschaft müssen die historisch gewachsenen, unübersichtlichen und übermäßig bürokratischen Förderprozesse, die von einer Vielzahl von Projektträgern verwaltet werden, aufgebrochen werden. Unter der Leitung einer zentralen Stelle der Bundesregierung sollte ein interdisziplinäres 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*

Derzeit wird die Projektförderung von verschiedenen Projektträgern im Auftrag der jeweiligen Fördermittelgeber organisiert. Diese Projektträger arbeiten jedoch nach unterschiedlichen Standards und haben unterschiedliche Bearbeitungszeiten. Um den Aufwand für Unternehmen zu reduzieren und eine verlässliche Projektabwicklung zu gewährleisten, sollten die Arbeitsweisen der Projektträger vereinheitlicht und eine kurze maximale Bearbeitungszeit von der Skizzeneinreichung bis zur Förderentscheidung transparent festgelegt werden. Ein Beispiel hierfür ist das Vorgehen der EU, bei dem es möglich ist, innerhalb von 8 Monaten nach Einreichung des Förderantrags mit dem Vorhaben zu beginnen. Die Antragsteller können den Bearbeitungsstand ihrer Skizze bzw. ihres Antrags transparent nachverfolgen und erhalten die Förderentscheidung auf Basis einer konkreten, einheitlichen Bewertungsskala und detaillierten Begründung. Um ein agiles Innovationssystem in Deutschland zu schaffen, sollten daher Instrumente nach dem Vorbild der EU etabliert werden.

- *durch harmonisierte Antragsstellung und eine rein digitale Projektabwicklung (Portale)*

Die aktuelle administrative Abwicklung von Förderprojekten sollte grundlegend überarbeitet werden. Derzeit variieren die Antragsformulare, die Anforderungen an Skizzen und Vollerträge und die Berechnungsweisen stark zwischen den einzelnen Förderprogrammen und -aufrufen. 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.

Zudem müssen die im Rahmen der Förderprozesse erforderlichen Dokumente häufig noch ausgedruckt und per Post versendet werden. Zeitgemäß wären hingegen einheitliche bearbeitbare, digitale Vorlagen und Formulare – von der Projektskizze bis hin zum Verwendungsnachweis. Eine vollständige Digitalisierung der administrativen Projektabwicklung mit dem Fördermittelgeber bzw. dem Projektträger würde neue Potentiale eröffnen.

Ein bundesweites Portal zur elektronischen Abwicklung von Förderprojekten könnte künftig dazu beitragen Formfehler zu vermeiden und die Effizienz bei der Beantragung zu steigern. Ein 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 hingegen veraltet, bedienerunfreundlich und nicht verbindlich in ihrer Nutzung.

- *durch die Reduzierung der administrativen Aufwände*

Der VDA begrüßt grundsätzlich, dass die zweckgebundene Verwendung der öffentlichen Fördermittel transparent nachzuweisen ist. Allerdings übersteigt der derzeitige administrative Aufwand oftmals das nachvollziehbare Maß zur Erfüllung dieser Anforderung. Die deutsche Automobilindustrie plädiert daher 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 noch immer häufig praktizierte Kommunikation per Briefpost sollte der Vergangenheit angehören und vollständig durch rein elektronischen Schriftverkehr ersetzt werden.

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

Projekte mit sehr hohem Innovationsgrad, einem kurzen Innovationszyklus und einer breiten Anwendbarkeit, wie etwa im Bereich der Künstlichen Intelligenz, erfordern 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 berücksichtigt werden. Dabei dürfen jedoch die Förderbudgets nicht gekürzt werden, da insbesondere aufgrund des höheren Risikos sowie die erhebliche Ressourcenbindung in den Unternehmen eine angemessene Förderung essenziell ist.

Um die aktuellen Herausforderungen bei der Transformation der Automobilindustrie und den Erhalt der Schlüsseltechnologien zu gewährleisten, ist eine ressortübergreifende und konsolidierte Vorgehensweise erforderlich. Diese soll eine effiziente und thematisch passgenaue Ausgestaltung der zukünftigen Forschungs- und Innovationspolitik sicherstellen und die projektbezogene Zusammenarbeit von Wissenschaft, Großunternehmen und KMUs in Verbundprojekten nachhaltig stärken. Die Wirtschaft trägt einen maßgeblichen Anteil der F&E-Aufwendungen. Der VDA begrüßt, dass die Bundesregierung mindestens 3,5 Prozent des BIP bis 2030 für Forschung und Entwicklung aufwenden will.

Die deutsche Automobilindustrie ist bereit, 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

Dr. Marcus Bollig

Geschäftsführer VDA

marcus.bollig@vda.de

Prof. Dr.-Ing. Claudia Langowsky

Abteilungsleiterin Forschung & Innovation VDA

claudia.langowsky@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet

Version Mai 2025