

## **Arbeitsweise und Kurzzeit-Arbeitsprogramm 2023-2024 der „Allianz der Automobilregionen“**

*In ihrer ersten politischen Sitzung am 17. November 2022 in Leipzig werden die Mitglieder der „Allianz der Automobilregionen“ (ARA) das folgende Arbeitsprogramm annehmen, mit dem sie die Umsetzung der auf der 150. Plenartagung des AdR am 30. Juni 2022 vereinbarten „Zehn-Punkte-Erklärung“ fördern wollen, um das Ziel eines gerechten Übergangs für die Automobilregionen im Wandel zu erreichen:*

### **1. Leitung und Arbeitsweise der Allianz der Automobilregionen**

#### **1.1 Leitung**

Eine Region übernimmt den „Vorsitz“ der ARA, der turnusmäßig jedes Jahr wechselt. Sie wird dabei von bis zu drei Ko-Vorsitz-Regionen unterstützt, die auch für eines der thematischen Arbeitspakete zuständig sind (siehe Ziffer 2.1). Auf jeder „Jahreskonferenz der Allianz der Automobilregionen“ (siehe Ziffer 1.2) wird ausgehend von den im Vorfeld der Konferenz geführten Beratungen in der „Sherpa-Gruppe“ (siehe unten) beschlossen, welche Region als nächste den Vorsitz übernimmt, und welche Regionen den Ko-Vorsitz.

Der Vorsitz als Gastgeber bereitet das Jahrestreffen unter seinem Vorsitz zusammen mit dem Sekretariat der Fachkommission COTER des AdR und in enger Abstimmung mit der Sherpa-Gruppe und der interregionalen Gruppe Automobilindustrie des AdR (CoRAI) bzw. der CoRAI-Fokusgruppe vor (die sich manchmal mit der Sherpa-Gruppe überschneidet). Die Vorsitz-Region übernimmt die politische Vertretung der ARA.

Eine *Sherpa-Gruppe*, die sich aus Vertretern der Brüsseler Büros der ARA-Regionen, des Sekretariats der Fachkommission COTER des AdR und des CoRAI-Sekretariats zusammensetzt, tritt regelmäßig (mindestens dreimal im Jahr) in Brüssel und/oder per Videokonferenz zusammen. Die Sherpa-Gruppe hat die Aufgabe, die Tätigkeiten der ARA voranzubringen, das Kurzzeit-Arbeitsprogramm zu aktualisieren und künftige Arbeitsprogramme auszuarbeiten.

Ein *technisches Sekretariat* der Allianz wird vom AdR geführt und von der Sherpa-Gruppe unterstützt. Das technische Sekretariat unterhält die Website der ARA und ist der erste Ansprechpartner für Regionen und andere Interessenträger. Es zieht die Sherpa-Gruppe in allen wesentlichen Fragen in Bereichen, die für die ARA relevant sind, zu Rate.

## **1.2 Jahreskonferenz der Allianz der Automobilregionen**

Die ARA tritt einmal jährlich zu der vom Vorsitz organisierten „Jahreskonferenz der Allianz der Automobilregionen“ zusammen. Der Vorsitz wechselt auf der Jahreskonferenz (siehe Ziffer 1.1).

Der Vorsitz als Gastgeber bereitet das Jahrestreffen unter seinem Vorsitz zusammen mit dem technischen Sekretariat und in enger Abstimmung mit der interregionalen Gruppe Automobilindustrie des AdR (CoRAI) vor. Die Sherpa-Gruppe bildet in enger Zusammenarbeit mit der CoRAI-Fokusgruppe (mit der sie sich teilweise überschneidet) die Arbeitsebene.

Zur Aufteilung der möglichen Kosten des Jahrestreffens zwischen dem AdR und der gastgebenden Region wird der zuständigen AdR-Fachkommission und dem Präsidium zu gegebener Zeit ein Vorschlag zur endgültigen Beschlussfassung vorgelegt.

## **1.3 Sitzungen zur weiteren Diskussion und Vernetzung**

Einmal jährlich sollte eine politische Debatte der Allianz im Rahmen einer AdR-Sitzung in Brüssel stattfinden. Zweck der Debatte ist es, den EU-Organen die regionale Sicht des Wandels in der Automobilindustrie zu vermitteln. Vertreter der anderen EU-Institutionen sind zu den Debatten einzuladen.

Weitere (virtuelle) Sitzungen können vom Vorsitz selbst, vom Ko-Vorsitz oder vom Vorsitz der CoRAI einberufen werden. Die Sitzungen der Sherpa-Gruppe dienen der Vertiefung der Themen und der Vernetzung der Akteure. Zu diesem Zweck sollte eine der regelmäßigen Sitzungen der interregionalen Gruppe Automobilindustrie des AdR (CoRAI) genutzt werden. Die Mitglieder der Allianz, die (noch) nicht in der CoRAI vertreten sind, sollten als Gäste eingeladen werden. Solche gemeinsamen Sitzungen mit der CoRAI sollten nach Möglichkeit virtuell organisiert werden.

Das technische Sekretariat wird gebeten, die Website der Allianz für diesen Zweck einzurichten und zu pflegen und die Möglichkeit der Abhaltung virtueller Sitzungen oder zumindest von Hybrid-Sitzungen zu prüfen.

## **1.4 Politische Maßnahmen von Mitgliedern der Allianz**

Mitglieder der Allianz der Automobilregionen (ARA) informieren AdR-Mitglieder, die in ihrer Region ein politisches Mandat innehaben, über die Tätigkeiten der ARA und ermutigen sie, der interregionalen Gruppe Automobilindustrie des AdR beizutreten. Die interregionale Gruppe Automobilindustrie des AdR (CoRAI) ist selbst Mitglied der Allianz.

Die Allianz handelt auf ihren jährlichen Arbeitssitzungen gemeinsam und wendet sich mit ihren Forderungen und Vorschlägen an die EU-Institutionen. Die Mitglieder der Allianz setzen sich jederzeit für die mit einem gerechten, fairen und erfolgreichen Wandel in der Automobilindustrie verbundenen politischen Ziele ein. Gleichzeitig engagieren sie sich aber auch aktiv gegenüber ihrem jeweiligen EU-Mitgliedstaat und dem AdR. Sie sensibilisieren die nationalen Delegationen im AdR, die MdEP in ihrer Region und ihre nationalen und regionalen Regierungen.

Die ARA und ihre Mitglieder bringen für die Allianz relevante Fragen stetig gegenüber der Europäischen Kommission und den zuständigen Kommissionsmitgliedern und Generaldirektionen zur Sprache. Darüber hinaus sollte die Allianz als Interessenträger in laufende Dialogformate der Europäischen Kommission zu Fragen des Wandels (z. B. den Transformationspfad) eingebunden werden.

Der Vorsitz der ARA koordiniert in Zusammenarbeit mit der Sherpa-Gruppe die Mitgliedsregionen und unterstützt politische Maßnahmen zur Fortführung des Dialogs und zur Übermittlung des gemeinsamen Standpunkts der Allianz an die europäischen Institutionen und trägt zur Sensibilisierung der nationalen Delegationen im AdR, der MdEP in seiner Region und seiner nationalen und regionalen Regierungen bei.

## **2. Kurzzeit-Arbeitsprogramm**

Die Allianz der Automobilregionen will darauf hinwirken, dass bei der nachhaltigen Umstellung des Straßenverkehrs und der Automobilindustrie in der EU keine Region zurückgelassen wird. Sie liefert Beiträge zu der Diskussion über die Schaffung eines europäischen Mechanismus zur Unterstützung eines gerechten, fairen und erfolgreichen Wandels in den Regionen der europäischen Automobil- und Zulieferindustrie.

Die Allianz sieht im Bericht des Europäischen Parlaments über den achten Kohäsionsbericht vielversprechende Anknüpfungspunkte: Bei der Einrichtung eines neuen Fonds für einen gerechten Übergang (JTF II) mit einem erweiterten Anwendungsbereich sollten Regionen im Wandel förderfähig sein.

### **2.1 Thematische Arbeitspakete der ARA 2023-2024**

Auf der Grundlage des jährlichen Arbeitsprogramms der Kommission und der Anforderungen an eine neue Mobilität zur Erreichung der Klimaziele der EU und der damit verbundenen Änderungen in der Fahrzeugflotte und der Automobilindustrie möchte sich die Allianz in den Jahren 2023-2024 auf folgende Themen konzentrieren. Wenn neue Entwicklungen in der Branche und in dem Themenfeld eine Anpassung erforderlich machen, sollte dies in der

Sherpa-Arbeitsgruppe erörtert und dem Vorsitz vorgelegt werden. Das thematische Arbeitspaket wird zweimal jährlich überarbeitet.

### **2.1.1 Bewertung der regionalen Auswirkungen des Wandels in der Automobil- und Zulieferindustrie**

Die Bewertung der regionalen Auswirkungen von Veränderungs- und Transformationsprozessen in der Automobilindustrie sollte in den Aufbau einer belastbaren, aussagekräftigen Datenbasis münden. Dies sollte der Ausgangspunkt für den Rahmen für einen gerechten Übergang sein, einschließlich einer detaillierten Kartierung der Auswirkungen auf Wachstum und Beschäftigung in den Regionen. Bereits in einzelnen Regionen durchgeführte Forschungsarbeiten sollten eingearbeitet werden.<sup>1</sup>

Nicht nur Mobilitätskonzepte und Verkehrsmittel müssen nachhaltiger werden, sondern auch Produktionsprozesse. Das Ziel „Emissionsneutralität“ bezieht sich daher auch auf die Herstellung und den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs. Dies erfordert Investitionen, um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Erstausrüster und der Zulieferindustrie zu erhalten und, wenn möglich, zu verbessern. Die Rolle der Logistik in der Lieferkette im Kontext des industriellen Wandels, der von den neuen technischen Lösungen ausgeht, ist ebenfalls von großer Bedeutung.

### **2.1.2 Qualifikationen und Arbeitskräfte (OEM und Zulieferer)**

Nötig ist die Unterstützung der Umschulung und Weiterbildung der regionalen Arbeitnehmerschaft, um Arbeitsplatzverluste in unseren Regionen zu vermeiden und den Umstieg auf neue Jobs zu erleichtern. Dies muss in enger Zusammenarbeit mit dem Kompetenzpakt („Allianz für Kompetenzen im Automobilssektor“) geschehen. Die allgemeine und berufliche Bildung spielt eine wichtige Rolle für eine erfolgreiche regionale Bewältigung des Wandels, da sich die Arbeitswelt in der Automobilindustrie kontinuierlich und nachhaltig verändert.

### **2.1.3 Infrastrukturausbau sowie Forschung und Entwicklung**

Die Umstellung auf eine klimaneutrale Mobilität erfordert nicht nur neue Antriebssysteme und neue Fahrzeuge, sondern auch den Aufbau einer Infrastruktur von Ladestationen bzw. Tankstellen für alternative Kraftstoffe. Dazu bedarf es der Entwicklung eines starken Forschungsrahmens für industriellen Wandel und Innovation in der europäischen Automobilindustrie (vernetzte und autonome Fahrzeuge, alternative Kraftstoffe usw.) und

---

<sup>1</sup> Den Auftakt könnte eine vom AdR 2023 in Auftrag zu gebende Studie bilden.

auch einer Verbesserung der Resilienz der Lieferketten für strategische und kritische Rohstoffe.

Neue Autos für eine neue Ära der Mobilität erfordern Forschung und Entwicklung im Hinblick auf technische Innovationen. Zu den Themen gehören insbesondere Leichtbau, Effizienz, neue Antriebs- und Kraftstoffarten, Kreislaufwirtschaft und neues ökologisches Produktdesign.

Ein Ziel in diesem Bereich muss darin bestehen, mit örtlichen Behörden anderer Ebenen über die Bewältigung der Transformationsprozesse ins Gespräch zu kommen, um politische Maßnahmen abzuwenden, die gravierende Folgen für die Automobilindustrie haben könnten.

---