

Antrag

der Abg. Gabriele Reich-Gutjahr u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau

Transformation im Automobilbereich

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Erkenntnisse ihr über Anzahl und Standorte von Firmen im Bereich der Automobilherstellung an baden-württembergischen Standorten vorliegen;
2. wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Firmen an diesen Standorten nach ihrem Kenntnisstand jeweils beschäftigt sind;
3. welche Erkenntnisse ihr über Anzahl und Standorte von Firmen im Bereich der Zuliefererindustrie für die Automobilherstellung an baden-württembergischen Standorten vorliegen;
4. wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Firmen an diesen Standorten nach ihrem Kenntnisstand jeweils beschäftigt sind;
5. welche Erkenntnisse sie darüber hat, welchen Anteil Antriebstechnologien wie Elektro, Hybrid oder Brennstoffzelle aktuell an der Wertschöpfung der Hersteller und Zulieferer im Automobilbereich haben;
6. welche Entwicklungen sie im Bereich der Automobiltechnologie in Zukunft bei Antriebstechnologien im Automobilbereich erwartet;
7. welche in der Stellungnahme zu Ziffer 3 genannten Firmen davon betroffen sind;
8. ob ihrer Einschätzung nach diese Entwicklungen im Bereich der Automobil- und Automobilzuliefererindustrie zu einer Änderung bei der Anzahl der Arbeitsplätze in diesem Bereich führen wird;

9. welche Bemühungen das Land Baden-Württemberg unternimmt, um die in der Stellungnahme zu Ziffer 6 genannten Entwicklungen zu begleiten;
10. welche Kontakte zur Automobilindustrie und zur Automobilzuliefererindustrie sie laufend unterhält, um die genannten Bemühungen an die Entwicklungen anzupassen.

24. 11. 2016

Reich-Gutjahr, Dr. Rülke, Weinmann, Hoher, Keck, Haußmann FDP/DVP

Begründung

Die Automobilindustrie ist ein wesentlicher Faktor in der Wirtschaftsstruktur Baden-Württembergs. Neue technologische Möglichkeiten und Anforderungen werden diese auch zukünftig prägen. Neue technische Anforderungen bei Automobilen betreffen unmittelbar die Zuliefererindustrie, die geeignete technische Lösungen anbieten muss.

Mit diesem Strukturwandel wird eine Änderung der Wertschöpfungsketten einhergehen. Der Standort Baden-Württemberg wird im Automobilbereich an diesen neuen Technologien teilnehmen müssen. Mit diesem Antrag soll geklärt werden, wie das Land den anstehenden Transformationsprozess einschätzt und wie gut es dafür aufgestellt ist.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 19. Dezember 2016 Nr. 33-4224.040/489 nimmt das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welche Erkenntnisse ihr über Anzahl und Standorte von Firmen im Bereich der Automobilherstellung an baden-württembergischen Standorten vorliegen;*
- 2. wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Firmen an diesen Standorten nach ihrem Kenntnisstand jeweils beschäftigt sind;*
- 3. welche Erkenntnisse ihr über Anzahl und Standorte von Firmen im Bereich der Zuliefererindustrie für die Automobilherstellung an baden-württembergischen Standorten vorliegen;*
- 4. wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Firmen an diesen Standorten nach ihrem Kenntnisstand jeweils beschäftigt sind;*

Zu 1. bis 4.:

Laut amtlicher Statistik waren im Jahr 2015 in Baden-Württemberg in den Wirtschaftszweigen „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ sowie „Sonstiger Fahrzeugbau“ (Berichtskreis 20+) in Summe 340 Betriebe angesiedelt. Davon entfallen 33 Betriebe auf den Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“, 226 Betriebe auf den Wirtschaftszweig „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen“ sowie 38 Betriebe auf den Wirtschaftszweig „Sonstiger Fahrzeugbau“.

In diesen 340 Betrieben in Baden-Württemberg waren in 2015 in Summe 228.044 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon entfallen 133.747 Beschäftigte auf den Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“, 80.325 Beschäftigte auf den Wirtschaftszweig „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen“ sowie 8.658 Beschäftigte auf den Wirtschaftszweig „Sonstiger Fahrzeugbau“.

Eine detaillierte Zuordnung der Betriebe und Beschäftigte der Wirtschaftszweige „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ sowie „Sonstiger Fahrzeugbau“ (Berichtskreis 20+) zu Standorten in Baden-Württemberg für das Jahr 2015 ist in der nachfolgenden Tabelle unterteilt in die Regierungsbezirke, Regionen, Stadt- und Landkreise dargestellt:

		Betriebe	Beschäftigte
Regierungsbezirk Stuttgart		148	145.445
<i>Region Stuttgart</i>		88	110.567
Stadtkreis	Stuttgart	5	2)
Landkreise	Böblingen	14	2)
	Esslingen	22	14.040
	Göppingen	13	2.873
	Ludwigsburg	26	8.507
	Rems-Murr-Kreis	8	2)
<i>Region Heilbronn-Franken</i>		42	25.105
Stadtkreis	Heilbronn	5	2)
Landkreise	Heilbronn	20	2)
	Hohenlohekreis	9	2.273
	Schwäbisch Hall	6	733
	Main-Tauber-Kreis	2	2)
<i>Region Ostwürttemberg</i>		18	9.773
Landkreise	Heidenheim	3	2)
	Ostalbkreis	15	2)
Regierungsbezirk Karlsruhe		79	43.092
<i>Region Mittlerer Oberrhein</i>		35	24.972
Stadtkreise	Baden-Baden	0	0
	Karlsruhe	6	2)
Landkreise	Karlsruhe	16	2)
	Rastatt	13	18.889

<i>Region Rhein-Neckar ¹⁾</i>		29	13.446
Stadtkreise	Heidelberg	4	²⁾
	Mannheim	7	²⁾
Landkreise	Neckar-Odenwald-Kreis	7	1.699
	Rhein-Neckar-Kreis	11	1.594
<i>Region Nordschwarzwald</i>		15	4.674
Stadtkreis	Pforzheim	2	²⁾
Landkreise	Calw	5	2.009
	Enzkreis	5	²⁾
	Freudenstadt	3	²⁾
Regierungsbezirk Freiburg		46	9.766
<i>Region Südlicher Oberrhein</i>		23	5.095
Stadtkreis	Freiburg	1	²⁾
Landkreise	Breisgau-Hochschwarzwald	5	²⁾
	Emmendingen	4	²⁾
	Ortenaukreis	13	2.434
<i>Region Schwarzwald-Baar-Heuberg</i>		12	2.419
Landkreise	Rottweil	4	706
	Schwarzwald-Baar-Kreis	4	²⁾
	Tuttlingen	4	²⁾
<i>Region Hochrhein-Bodensee</i>		11	2.252
Landkreise	Konstanz	7	1.545
	Lörrach	2	²⁾
	Waldshut	2	²⁾
Regierungsbezirk Tübingen		67	27.897
<i>Region Neckar-Alb</i>		17	3.066
Landkreise	Reutlingen	6	1.084
	Tübingen	4	1.560
	Zollernalbkreis	7	422

<i>Region Donau-Iller</i> ¹⁾		19	6.157
Stadtkreis	Ulm	6	2.109
Landkreise	Alb-Donau-Kreis	9	2)
	Biberach	4	2)
<i>Region Bodensee-Oberschwaben</i>		31	16.210
Landkreise	Bodenseekreis	20	2)
	Ravensburg	8	2.510
	Sigmaringen	3	2)
1) soweit Land Baden-Württemberg			
2) Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten			
[Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg; Statistische Berichte, Art.-Nr. 3526 15001 und 3520 15001]			

Eine Analyse des Fraunhofer Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI) ergab außerdem, dass rund 13 % aller Beschäftigten der Chemischen Industrie, rund 20 % der Mitarbeiter der gummi- und kunststoffverarbeitenden Industrie und rund 32 % aller Beschäftigten der metallver- und bearbeitenden Industrie im weiteren Sinne an der Automobilindustrie partizipieren.

5. welche Erkenntnisse sie darüber hat, welchen Anteil Antriebstechnologien wie Elektro, Hybrid oder Brennstoffzelle aktuell an der Wertschöpfung der Hersteller und Zulieferer im Automobilbereich haben;

Zu 5.:

In einer durch das Fraunhofer ISI erarbeiteten Studie, welche im April 2015 veröffentlicht wurde, wird die aktuelle Situation der Elektromobilität im weltweiten Vergleich gegenübergestellt und bewertet. Diese Studie kommt zu den folgenden Schlussfolgerungen:

- In Baden-Württemberg existieren eingespielte Wertschöpfungs- und Innovationsketten zwischen Herstellern und deren Zulieferern, Ausrüstern und Technologiedienstleistern. Ihr Fokus liegt aktuell noch vorrangig in konventionellen Technologiefeldern wie beispielsweise Verbrennungsmotoren. Die elektromobilitätsrelevanten Felder sind teilweise noch eher gering ausgeprägt. Allerdings weisen große regional ansässige Hersteller und Zulieferer insgesamt ein hohes Maß an Kompetenz zur Einbindung und Koordination diverser Akteure auf (Systemintegratoren), welche in zunehmendem Umfang auch im Bereich Elektromobilität genutzt wird.
- Insgesamt besitzen die ansässigen Hersteller eine wesentliche Kernkompetenz bei der Systemintegration und sind mit Blick auf die Elektromobilität breit aufgestellt. So kündigte beispielsweise Daimler bereits Ende 2014 an, bis 2017 zehn neue PHEV-Modelle auf den Markt bringen zu wollen – die Serienproduktion eines Brennstoffzellenfahrzeugs wird für 2017/2018 angestrebt. Hier zeichnet es sich aktuell ab, dass diese Ankündigungen realisiert werden. Porsche plant ebenfalls neue Modelle mit Hybridantrieb und hat bereits mehrere Plug-In-Hybridmodelle vorgestellt. Für 2019 ist das erste vollelektrische Auto von Porsche angekündigt. Es sind folglich diverse Aktivitäten hin zu einer nachhaltigen Mobilität zu verzeichnen.

- Mit Continental, Bosch, ZF Friedrichshafen, SEW Eurodrive, Behr, Wittenstein, Dürr, Mahle, Festo und KSPG Automotive sind eine Reihe von international führenden Automobilzulieferern und (Produktions-)Ausrüstern in Baden-Württemberg aktiv. Insgesamt wird die Elektromobilität aber noch hauptsächlich von wenigen, meist großen „Leuchttürmen“ vorangetrieben. Zwar sind auch einige innovative KMU im Bereich Elektromobilität aktiv, besonders in der Breite besteht jedoch Nachholbedarf. Dennoch bleibt festzuhalten, dass die Robert Bosch GmbH nach Toyota Motor und Panasonic das Unternehmen mit den weltweit meisten Patentanmeldungen im Technologiefeld nachhaltige Mobilität ist. Als Schwerpunkt der Patentanmeldungen ist der Elektromotor zu sehen, aber auch bei der Ladetechnologie und Leistungselektronik wurden überdurchschnittlich viele Patente angemeldet.

Detaillierte Zahlenwerte zu den aktuellen Wertschöpfungsanteilen im Bereich der alternativen Antriebe bei Herstellern und Zulieferern in Baden-Württemberg sind der Landesregierung nicht bekannt.

6. welche Entwicklungen sie im Bereich der Automobiltechnologie in Zukunft bei Antriebstechnologien im Automobilbereich erwartet;

Zu 6.:

Im Jahr 2020 werden auf Basis einer Metastudie des Fraunhofer IAO vom Juni 2015 weltweit rund 5,5 Millionen Plug-In-Hybridfahrzeuge und Fahrzeuge mit Reichweitenverlängerung und 5,3 Millionen rein batterieelektrische Fahrzeuge erwartet. Bis zum Jahr 2030 soll die Anzahl an Elektro- und Hybridfahrzeugen auf 51,8 Millionen steigen. Dies entspricht einem Anteil von 12 % an Elektro- und Hybridfahrzeugen. Zwar sind die Batteriepreise in den letzten Jahren erheblich gefallen, jedoch besteht nach wie vor eine Total-Cost-of-Ownership-Lücke zwischen Verbrennungs- und Elektrofahrzeugen. Zudem erreichen optimierte Verbrennungsfahrzeuge sehr niedrige Verbrauchswerte zu günstigeren Kosten als ursprünglich erwartet. Obwohl in den letzten Jahren deutliche Effizienzverbesserungen erreicht wurden, sind die Fahrzeuge nicht spürbar teurer geworden. Daher kann die Automobilindustrie die Regulierungsziele bis 2020 auch mit einer geringen Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen erreichen.

Zwar gibt es in derzeitigen Studien kaum Aussagen zu Antriebsverteilungen nach 2020, allerdings ist zu erwarten, dass die CO₂-Regulierung nach 2020 global verschärft wird und dies zu einer sehr starken Elektrifizierung der Fahrzeuge führen wird. In den europäischen Planungen wird eine Emissionsreduktion von 80 bis 95 % bis 2050 zum Ziel gesetzt. Der Verkehrssektor soll dabei eine Reduktion von 60 % gegenüber 1990 erreichen. In den USA wurde das Ziel definiert, die Treibhausgase bis zum Jahr 2050 um 80 % gegenüber 2005 zu reduzieren. Während zwischen 2005 und 2020 eine durchschnittliche jährliche Reduktion von 1,2 % angenommen wird, sollen die Emissionen zwischen 2020 und 2025 um 2,8 % jährlich fallen. Weiter ist anzunehmen, dass die aktuellen Diskussionen im Zusammenhang mit der Luftreinhaltung in Städten und Ballungsräumen sowie die öffentliche Debatte über die Einhaltung von gesetzlichen Grenzwerten im Realbetrieb den Anteil alternativer Antriebe beschleunigen dürfte. Im Zuge dessen begrüßt das Land die Einführung des Testzyklus Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) und unterstützt insgesamt Vorhaben, die eine Vergleichbarkeit von (Real-)Verbrauch und Schadstoffemissionen zulassen.

7. welche in der Stellungnahme zu Ziffer 3 genannten Firmen davon betroffen sind;

Zu 7.:

Die Landesregierung geht grundsätzlich davon aus, dass alle in den Ziffern 1 bis 4 genannten Wirtschaftszweige betroffen sind.

8. ob ihrer Einschätzung nach diese Entwicklungen im Bereich der Automobil- und Automobilzuliefererindustrie zu einer Änderung bei der Anzahl der Arbeitsplätze in diesem Bereich führen wird;

Zu 8.:

Laut Strukturstudie des Fraunhofer IAO aus 2015 wird im Jahr 2030, maßgeblich aus Kostengründen, nur noch rund ein Viertel der neu zugelassenen Fahrzeuge ausschließlich einen konventionellen verbrennungsmotorischen Antrieb besitzen. Ein weiteres Viertel der Neuzulassungen wird, bedingt durch die notwendige Verbrauchsoptimierung, elektrifizierte Komponenten aufweisen. Nahezu die Hälfte der zu diesem Zeitpunkt neu auf den Markt kommenden Fahrzeuge besitzt einen elektrifizierten Antriebsstrang mit einer relevanten elektrischen Reichweite. Aufgrund der Marktentwicklung kommt es bei den von der Elektrifizierung betroffenen Komponenten zu einer Steigerung. Rund die Hälfte dieses Zuwachses entfällt bereits im Jahr 2025 auf rein elektrische Komponenten (Leistungselektronik inklusive Ladegerät, elektrische Maschine, Batteriesystem, Brennstoffzellensystem). Für das Jahr 2030 erhöht sich der Anteil dieser Komponenten am Gesamtwachstum auf rund 60%. Im Bereich der „konventionellen“ Komponenten (Verbrennungsmotor, Abgassystem sowie Getriebe) resultiert für das Land Baden-Württemberg im Jahr 2025 ein zusätzliches Beschäftigungspotenzial von ca. 5.600 Beschäftigten. Weitere Beschäftigungspotenziale für das Land bieten die Effizienztechnologien und die Nebenaggregate bzw. deren Elektrifizierung (+6.900 Beschäftigte). Für das Jahr 2025 ergibt sich durch die Komponenten des elektrifizierten Antriebsstrangs ein ausschöpfbares Beschäftigungspotenzial von 5.600 Beschäftigten. Die Studie errechnet weiter ein theoretisches Potenzial für ca. 5.800 weitere Beschäftigte im Bereich der Produktion von Batteriezellen und der Übernahme eines größeren Wertschöpfungsumfanges bei der Herstellung der elektrischen Antriebsstrangkomponenten.

9. welche Bemühungen das Land Baden-Württemberg unternimmt, um die in der Stellungnahme zu Ziffer 6 genannten Entwicklungen zu begleiten;

Zu 9.:

Die Landesregierung begleitet den Transformationsprozess in der Fahrzeug-/Mobilitätsbranche seit mehreren Jahren sehr aktiv. Mit der im Jahr 2009 gestarteten Landesinitiative Elektromobilität I wurden mit annähernd 30 Millionen Euro gezielt Struktur- und Projektmaßnahmen gefördert, um die Entwicklungen alternativer Antriebskonzepte wie die Erforschung und Einführung von Hybrid- und Elektrofahrzeugen im Land weiter voranzutreiben. Mit den Maßnahmen der im Dezember 2011 verabschiedeten Landesinitiative Elektromobilität II hat die Landesregierung ihr Engagement im Bereich der Elektromobilität verstetigt. Die Landesinitiative Elektromobilität II enthielt eine Förderung von rund 50 Millionen Euro bis Ende 2015. Wesentliche Elemente der Initiative waren die Strukturwandelberatung, die Forschungs- und Transferförderung, eine Beschaffungsinitiative zur Modernisierung des Landesfuhrparks, der Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur sowie Demonstrationsprojekte im ländlichen Raum.

Im Koalitionsvertrag der laufenden Legislaturperiode ist eine dritte Landesinitiative zur Elektromobilität verankert. Die Ministerien für Verkehr sowie für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau erarbeiten in Absprache mit den weiteren betroffenen Ressorts aktuell ein entsprechendes Konzept zur Beratung im Ministerrat.

Um für die Akteure der betroffenen Branchen einen neutralen Kümmerer und Ansprechpartner im Land zu schaffen, wurde im Jahr 2010 die Landesagentur für Elektromobilität und Brennstoffzellentechnologie – e-mobil BW – gegründet. Die e-mobil BW übernimmt heute die Rolle der Dachorganisation für die neue Mobilität in Baden-Württemberg und bringt die beiden Megatrends Elektrifizierung und Digitalisierung der Mobilität zusammen. Eine wichtige Funktion der e-mobil BW ist das Management des Clusters Elektromobilität Süd-West. Der Spitzencluster Elektromobilität Süd-West erhält im Rahmen der HighTech-Strategie der Bundesregierung bis Mitte 2017 rund 40 Millionen Euro Förderung vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) und ergänzend dazu weitere

5 Millionen Euro Förderung durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg.

Im Rahmen des Programms Schaufenster Elektromobilität wurden weiter unter der Koordination der e-mobil BW in der Region Stuttgart und in Karlsruhe insgesamt 34 Projekte mit über 100 beteiligten Partnern (Wirtschaft, Wissenschaft, Verbände und Gewerkschaft, öffentliche Hand) mit rund 45 Millionen Euro Förderung durch die Bundesregierung und 12 Millionen Förderung durch das Land Baden-Württemberg durchgeführt.

Vor allem bei den Batteriespeichern sind Anstrengungen erforderlich, um die globale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie zu behaupten und zu stärken. Ein europaweites Alleinstellungsmerkmal innerhalb dieses Themenfeldes ist der Batterieforschungsstandort Ulm, welcher in den letzten Jahren gezielt von Land und Bund mit strategischen Investitionen gestärkt und ausgebaut wurde. Das Zentrum für Sonnenenergie und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (ZSW) mit seinem Labor für Batterietechnologie (eLaB) und der Forschungsproduktionslinie bildet hierbei einen Nukleus für den Ausbau des Standortes Ulm zu dem national führenden Batterieforschungsstandort. Mit der Gründung des neuen Helmholtz-Instituts für elektrochemische Energiespeicher in Ulm (HIU) wurde ein weiterer wichtiger Baustein geschaffen.

Um gezielt den vielen kleinen und mittleren Zuliefererunternehmen eine Hilfestellung beim Transformationsprozess geben zu können, fördert das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau beispielsweise die beiden Projekte „SystemEM – Systematischer Ansatz Kostenreduzierung E-Mobilität“ und „LieSE – Lieferant im System Elektromobilität“. Im Rahmen des Projektes „SystemEM“ wurde in einem ersten Schritt ein kostenfreies Onlineportal erarbeitet, das als Handlungsleitfaden für den Mittelstand dient. Das Portal ermöglicht es kleinen und mittleren Unternehmen zu prüfen, ob und in welchen konkreten Bereichen eine Erweiterung des Produkt- und Leistungsportfolios angestrebt werden sollte/könnte, um individuelle Wertschöpfungsketten zu erweitern. Das Projekt „LieSE“ baut auf dieser Vorarbeit auf und zielt auf die Bildung von Kooperationen von kleinen und mittleren Unternehmen. Hierdurch soll das Innovations- und Synergiepotenzial des Mobilitätswandels nutzbar gemacht werden und kleine und mittlere Unternehmen in ihrer führenden Marktposition gestärkt werden.

10. welche Kontakte zur Automobilindustrie und zur Automobilzuliefererindustrie sie laufend unterhält, um die genannten Bemühungen an die Entwicklungen anzupassen.

Zu 10.:

Die Landesregierung ist auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Gremien und Veranstaltungen eng mit der Fahrzeugbranche vernetzt und in einem kontinuierlichen Austausch. Hier ist beispielsweise der Beirat der baden-württembergischen Landesregierung für nachhaltige Entwicklung zu nennen. Zur gezielten Institutionalisierung eines engen Austausches mit Entscheidern der Fahrzeugbranche hat das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau im Jahr 2012 den Automobildialog Baden-Württemberg und im Jahr 2014 ergänzend den Nutzfahrzeuggdialog Baden-Württemberg etabliert. Neben aktuellen Themen werden technologische, wirtschaftspolitische, organisatorische und strukturelle Trends und Herausforderungen diskutiert.

Im Rahmen der Zuliefererinitiative Automobil veranstaltet das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau jährlich gemeinsam mit dem landesweiten Innovationsnetzwerk automotive-bw und dem RKW BW den Zulieferertag Automobil Baden-Württemberg. Dieser greift neben aktuellen Themen vor allem zukünftige Trends der Branche auf, um diese mit den vor allem mittelständischen Zuliefererunternehmen zu diskutieren und deren Chancen und Risiken zu erörtern. Hierbei werden sowohl technologische, organisatorische als auch strukturelle Trends der Fahrzeugbranche thematisiert. Ein weiterer Fokus liegt auf dem Austausch zwischen Politik, Fahrzeugherstellern und Zulieferern, aber vor allem auch zwischen den Zulieferern untereinander. Zielgruppe und damit Ausrichtung des Zulieferertags liegt auf der mittelständischen Zuliefererindustrie in Baden-Württemberg. Der Zulieferertag wird jährlich von rund 250 bis 300 Teilnehmern besucht.

Weiter betreibt die Landesregierung die unter Ziffer 9 bereits beschriebene Landesagentur e-mobil BW als gelebte Schnittstelle und Sprachrohr zwischen Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Verwaltung. Der Aufsichtsrat der e-mobil BW beschloss jüngst, über die e-mobil BW in 2017 eine größere Strukturstudie in Auftrag zu geben. Ziel ist die Ergänzung einer durch die BW-Stiftung in Auftrag gegebenen Studie mit dem Titel „Mobiles BW“ mit dem Zielhorizont 2050. Das Land ist durch das Ministerium für Verkehr im Beirat zu dieser Studie der BW-Stiftung vertreten und engagiert sich auch hier, um den angesprochenen Transformationsprozess erfolgreich mitzugestalten.

Dr. Hoffmeister-Kraut
Ministerin für Wirtschaft,
Arbeit und Wohnungsbau