

Anlage 3

Dieses Ergebnispapier basiert auf den Vorträgen, Wortmeldungen und Diskussionen in den Regionaldialogen am 1.09. und 23.09.2020 und der im Nachgang eingereichten Beiträge. Es wurde eine ausgewogene und repräsentative Wiedergabe der in den Regionaldialogen geäußerten Auffassungen und deren möglichst konsensfähige Zusammenfassung zu Kernbotschaften angestrebt. Es kann jedoch nicht generell davon ausgegangen werden, dass die Ausführungen im Einzelfall von allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern oder von einer Mehrheit der Teilnehmenden am Dialogprozess geteilt werden. Soweit es im konkreten Fall als hilfreich oder notwendig angesehen wurde, hat das Redaktionsteam die im Ergebnispapier wiedergegebenen Auffassungen den jeweiligen Vortragenden zugeordnet. Die Ausführungen und Handlungsempfehlungen im Papier geben nicht notwendigerweise die Auffassung der Bundesregierung oder der Länder wieder; insbesondere verpflichten sie diese nicht zur Prüfung oder Umsetzung bestimmter Maßnahmen. Mögliche Maßnahmen müssten im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel der jeweiligen Ressorts finanziert werden.

Dieses Ergebnispapier wurde von einem Redaktionsteam aus Teilnehmenden am Regionaldialog II erstellt; das BMWi hat die Arbeit des Redaktionsteams unterstützt.

TRANSFORMATIONSDIALOG AUTOMOBILINDUSTRIE BERICHT ÜBER DEN REGIONALDIALOG II (ERGEBNISPAPIER) - INNOVATIONSNETZWERKE -

AUSGANGSLAGE

INNOVATIONSNETZWERKE UND TRANSFORMATION DER AUTOMOBILINDUSTRIE

Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie basiert auf ihrer hohen Innovationsfähigkeit und der schnellen Umsetzung von technischen Neuerungen in marktreife Produkte und Anwendungen. Entsprechend investiert die deutsche Automobilindustrie mehr als andere Branchen in Aufwendungen für Forschung und Entwicklung (44,6 Mrd. Euro im Jahr 2018).

Die Transformation der Automobilindustrie (Dekarbonisierung, Automatisierung, Vernetzung), ein hoher Anpassungsdruck an eine sich zunehmend verschärfende - auf den einzelnen Absatzmärkten zudem unterschiedliche - Regulierung und der aktuelle weltweite Einbruch der wirtschaftlichen Aktivität infolge der Corona-Pandemie stellen die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie auch im Innovationswettbewerb vor neue Herausforderungen. Mit den verschiedenen, zeitgleich ablaufenden Entwicklungen ergeben sich auch Veränderungen in den automobilen Wertschöpfungsketten und bei den relevanten Wertschöpfungsanteilen. Die Batteriezelle beim Elektrofahrzeug ist nur ein prominentes Beispiel dafür.

Zahlreiche Unternehmen müssen sowohl bestehende Märkte bedienen als auch in neu entstehende Märkte vordringen. Künftige Innovationen im Automobilbau bedingen immer stärker die Integration von Know-how und Fertigkeiten aus anderen Industriezweigen. Zudem gewinnen die Bordnetze und die elektronische Fahrzeugsteuerung im Zuge von Digitalisierung, Automatisierung und Vernetzung eine immer größere Bedeutung im Fahrzeug und in der

Mobilitätswirtschaft. Damit gehen die für Software typischen kürzeren Produktlebenszyklen und eine weitere Beschleunigung von Innovationsprozessen einher.

Die Innovationsfähigkeit der Unternehmen der deutschen Automobilindustrie gerät aktuell durch zwei Entwicklungen unter Druck: Die neuen Antriebstechnologien und die Technologien des automatisierten und vernetzten Fahrens erfordern immer höhere Investitionen, die einzelne Unternehmen zunehmend überfordern können. Gleichzeitig reduzieren die Umsatz- und Gewinnrückgänge infolge der Corona-Krise den Spielraum zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung (FuE). Vor diesem Hintergrund überprüfen die Unternehmen der Automobilindustrie ihre aktuellen FuE-Schwerpunkte und loten Möglichkeiten für neue Kooperationen aus. Gleichzeitig finden intensive Debatten über die jeweiligen künftigen „Kernkompetenzen“ in den Unternehmen statt, die das Verhältnis von Fahrzeugherstellern und Zulieferern in den Wertschöpfungsnetzwerken neu definieren können.

Die Schaffung von Innovationen in der Automobilwirtschaft und deren schnelle Umsetzung in zukunftsfähige Produkte im Markt erfordert künftig mehr und weitergehende Kooperationen zwischen den Fahrzeugherstellern (OEM) und ihren Zulieferern aus der Automobilindustrie, mit branchenfremden Unternehmen insbesondere aus den IKT-Industrien, mit Gewerkschaften, Arbeitgeberverbänden und Kammern, mit privaten und öffentlichen Forschungseinrichtungen sowie mit anderen Akteuren.

Allgemein bezeichnet der Netzwerkbegriff im hier behandelten Kontext organisationsübergreifende Interaktions- und Kooperationsformen/-strukturen. Innovationsnetzwerke im Speziellen sind Netzwerke, die unterschiedliche Akteure - Unternehmen verschiedener Größe und ggf. verschiedener Branchen, Hochschulen und Forschungseinrichtungen sowie punktuell Intermediäre - temporär zusammenführen, um Informationen auszutauschen und vorwettbewerblich gemeinsam bzw. im Rahmen von Projektverbänden an Innovationen (Produkt-, Prozess- oder Dienstleistungsinnovation) zu arbeiten. Man unterscheidet dabei unterschiedliche Erscheinungsformen von Innovationsnetzwerken: thematische Innovationsnetzwerke, regionale Innovationsnetzwerke und institutionalisierte Clusterstrukturen.

Im regionalen Kontext ist der Begriff des Clusters bzw. der Clusterinitiative relevant. Cluster bezeichnet eine regionale Konzentration von Unternehmen, Forschungs-, Bildungs- und Wissenstransfereinrichtungen sowie weiterer öffentlicher und halb-öffentlicher Einrichtungen in einer Branche oder einem Technologie- und Kompetenzfeld, die entlang der Wertschöpfungskette zur Erzielung eines höheren Gesamtnutzens zusammenarbeiten. Ziel ist die Stärkung der innovativen Wettbewerbsfähigkeit und Steigerung der Leistungskraft des jeweiligen Wirtschaftsstandortes. Clusterinitiativen sind eine institutionalisierte Form von Clustern, d. h. sie verfügen über eine von den Mitgliedern gemeinsam definierte Struktur und verfolgen eine gemeinsam definierte Strategie.

Um das Innovationsgeschehen zu fördern und Ideen und Erfahrungen auszutauschen, hat der Regionaldialog II die unterschiedlichen Stakeholder regionenübergreifend zusammengebracht.

WORAUF KÖNNEN WIR AUFBAUEN?

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) verfolgt mit dem Programm „go-cluster“ das Ziel, Innovationscluster in Deutschland zu (auch international ausgerichteten) exzellenten Clustern weiterzuentwickeln. „go-cluster“ bietet Serviceleistungen für das Management von Innovationsclustern. Das BMWi beteiligt sich ferner im Rahmen des Programms „go-inno“ mittels Innovationsgutscheinen an den Beratungskosten von KMU bei der Auslotung und Umsetzung neuer innovativer Ideen. Mit der Zukunftscluster-Initiative (Clusters4Future) fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) den Aufbau der nächsten Generation regionaler Innovationsnetzwerke mit dem Ziel branchen-, themen-, technologie- und disziplinenübergreifender Kooperationen. Letztere knüpfen an Standorte der wissenschaftlichen Spitzenforschung an und greifen grundlegende Technologiethemata und Wissensfelder auf, die an der Schwelle zur Anwendung stehen. Die Programme „WIR! – Wandel durch Innovation in der Region“ und „RUBIN – Regionale unternehmerische Bündnisse für Innovation“ (beide BMBF) unterstützen die Bündnisbildung von Akteuren insbesondere aus Wirtschaft und Wissenschaft in strukturschwachen Regionen. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) unterstützt deshalb seit gut zehn Jahren die Professionalisierung von regionenübergreifenden Fachkräftenetzwerken und ab Dezember 2020 mit einem neu aufgelegten Bundesprogramm modellhaft den Aufbau von dezentralen Weiterbildungsverbänden und regionalen Kooperationen zwischen Unternehmen. Ziel ist es, regionale Wirtschafts- und Innovationsnetzwerke zu stärken und die Teilnahme an Weiterbildungen zu steigern.

Das Konjunkturpaket „Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken“ der Bundesregierung sieht in Ziffer 35c die Förderung von Zukunftsinvestitionen in die Fahrzeugindustrie vor, darunter auch eine Förderung von „*Forschung und Entwicklung für transformationsrelevante Innovationen und neue regionale Innovationscluster vor allem der Zulieferindustrie*“. Damit können insbesondere die Vorbereitung und der Aufbau von Innovationsclustern sowie die Vernetzung von bislang unabhängig voneinander operierenden Clusternetzwerken in den von der Transformation der Fahrzeugzulieferindustrie betroffenen Regionen unterstützt werden. Dabei soll die Clusterbildung möglichst über verschiedene Themenbereiche von Innovationen hinweg erfolgen, um durch einen integrativen Ansatz die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit insbesondere der Fahrzeugzulieferindustrie umfassend zu stärken und auch im Transformationsprozess zu unterstützen.

Auch in den Ländern gibt es verschiedene Programme, die Innovationsnetzwerke bzw. Cluster in der Automobilindustrie fördern. Eine Darstellung einzelner Länderprogramme findet sich im

Anhang zu diesem Ergebnispapier. Wo die Bundesprogramme gerade auch überregionale Projekte fördern können, liegt der Fokus der Landesprogramme auf regionalen Initiativen innerhalb der Länder. Die Programme sind in ihrer Ausgestaltung unterschiedlich. Ein Teil der Programme fokussiert auf große Cluster, deren Hauptaugenmerk auf Vernetzung, Information und Beratung einer größeren Zahl von Unternehmen des Automobilsektors liegt. Zum Teil ist die Cluster-Förderung auch auf bestimmte thematische Schwerpunkte ausgerichtet. Die Größen und Zusammensetzungen sowie die inhaltlichen Ausrichtungen der geförderten Cluster sind somit sehr unterschiedlich.

ZIELBILD

CHANCEN VON INNOVATIONSNETZWERKEN

Innovationsnetzwerke als kooperative Form der FuE-Zusammenarbeit von wirtschaftlich selbständigen Unternehmen und Forschungseinrichtungen gewinnen zunehmend an Bedeutung und werden oftmals auch mit der staatlichen Regional-, Struktur- und FuE-Förderpolitik entwickelt und unterstützt. Ihr Kennzeichen ist, dass die Innovationsleistung nicht mehr vollständig von einem Unternehmen erbracht wird, sondern das Ergebnis von Zusammenarbeit und Arbeitsteilung ist. Zudem spielt der Wissenstransfer eine wichtige Rolle. Innovationsnetzwerke sind daher in besonderer Weise geeignet, auch KMU die Beteiligung an und eine aktive Gestaltung von Innovationsprozessen zu ermöglichen.

INNOVATIONSNETZWERKE STÄRKEN

Innovationsnetzwerke und Clusterinitiativen können Treiber des regionalen Innovationsgeschehens sein und sind als Instrumente der Regional- und Strukturpolitik von großer Bedeutung. Sie können eine entscheidende Rolle spielen, um in regionalen Automobilclustern neue Impulse für Wertschöpfung und Beschäftigung zu setzen. Mit einer auf Cluster ausgerichteten Innovationsoffensive könnten neue und ganzheitliche Lösungen in der Digitalisierung, Automatisierung und Umweltfreundlichkeit des Fahrzeugbaus entwickelt und deren Umsetzung in Zulieferunternehmen in von der Transformation der Automobilindustrie besonders betroffenen Regionen unterstützt werden.

Es braucht Innovationsnetzwerke, um frühzeitig gemeinsam neue Wertschöpfungsumfänge von morgen zu prognostizieren und entsprechende Treiber zu identifizieren. Innovationsnetzwerke können insbesondere KMU dabei unterstützen, niederschwellig und vorwettbewerblich kooperativ mit anderen Unternehmen und Akteuren zusammenzuarbeiten, Partnerschaften von morgen aufzubauen und Kontakte zu knüpfen, die über die bestehenden hinausgehen.

Regionale Netzwerke sind idealerweise ein Anker für die langfristige Sicherung von Wertschöpfung am Standort. Angesichts der Tatsache, dass die Automobilindustrie heute eine der Säulen unseres Wohlstands ist, darf der Blick dabei nicht auf die klassischen (tendenziell strukturschwachen) Räume der Regionalförderung verengt werden. Es gilt ganz grundsätzlich, auf bestehenden Stärken aufzubauen.

Regionale Clusterinitiativen im Fahrzeug- und Maschinenbau wurden spätestens seit Mitte der 1990er Jahre systematisch entwickelt. Im aktuellen Strukturwandel der Automobilwirtschaft stellt sich nun die Herausforderung, gezielt an den Lücken und Defiziten anzusetzen, die sich mit Blick auf die Anforderungen der Mobilität der Zukunft aufgetan haben. Vor allem geht es darum, (disruptive) Innovationen in den „Schlüsseltechnologien“, gerade auch bei Produkten (Hardware) und Produktion, zu erzeugen und in Wertschöpfung umzusetzen, um den Produktionsstandort Deutschland zu erhalten. Diese Innovationen müssen (auch) aus der Forschungs- und Wissenschaftslandschaft heraus generiert werden. Von Teilnehmern am Regionaldialog wurde darauf hingewiesen, dass Start-ups und Spin-offs über die vorhandenen Infrastrukturen hinaus neue Unterstützungsmodelle benötigen. Dazu zählen Inkubatoren und Acceleratoren, die über die Markteintrittsphase hinaus Unterstützung bieten können (mit Labor- und Reinräumen, skalierbaren Produktionsflächen bis zur Kleinserienproduktion) – idealerweise mit direkter Verbindung zu Gewerbeflächen für die „erwachsenen“ Unternehmen. Dabei sind ergebnisorientierte Ansätze zu bevorzugen.

HANDLUNGSFELDER UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

VONEINANDER LERNEN: IDENTIFIKATION VON ERFOLGSFAKTOREN UND HEMMNISSEN

Der Regionaldialog hat die unterschiedlichen Stakeholder regionenübergreifend zusammengebracht. Dadurch konnten Ideen und Erfahrungen ausgetauscht werden. Die Diskussionen haben gezeigt, dass es viel Potenzial gibt, voneinander zu lernen.

In der Diskussion identifizierte Erfolgsfaktoren von Netzwerken/Clustern sind:

- Fokus auf Umsetzung und Wertschöpfung (nicht nur FuE), also das mit dem Innovationsnetzwerk erreichte Ergebnis
- Branchenübergreifende Kooperationen, Offenheit für neue Partner, Cross-Clustering
- Technologieoffenheit
- Bündelung entlang der gesamten Wertschöpfungskette (größenunabhängig vom OEM bis zum Tier 4-Zulieferer, branchenübergreifend und unter Einbindung auch von Start-ups)
- Mitglieder im Netzwerk müssen als gleichrangige Partner agieren können
- Gemeinsame Koordinierungseinheit („Kümmerer“), neutraler Vermittler
- Gesicherte Finanzierung
- Vertrauen und Transparenz zwischen den Akteuren, echte Partnerschaft

- Bei Förderung von Innovationsnetzwerken: Wettbewerbliche Projektauswahl und hohe Eigenbeteiligung
- Räumliche Nähe

In der Diskussion identifizierte Hemmnisse für Netzwerke/Cluster sind:

- Cluster- / Netzwerkarbeit erreicht nicht alle Beteiligten an der Wertschöpfungskette
- Hohe finanzielle Eigenbeteiligung, insbesondere beim eigentlichen FuE-Projekt
- Unzureichende Bereitschaft, Informationen auszutauschen in vorwettbewerblicher Zusammenarbeit
- Zu kurzer Planungshorizont zur Etablierung der Netzwerkstrukturen
- Nicht ausreichende finanzielle Ausstattung, um qualifizierte Mitarbeiter zu finden
- Bürokratieanforderungen, komplexe und langwierige Entscheidungsprozesse
- Kartellrechtliche und DSGVO-Vorgaben
- Unsicherheiten im Umgang mit Compliance
- Organisationsintern nötige Freistellung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für Netzwerke als vermeintlich "unproduktive Zeit"
- Netzwerkmanagement als "Selbstzweck"
- Überschneidungen / zu viele Initiativen mit dem gleichen Inhalt

WIE KÖNNEN MITTELSTÄNDISCHE ZULIEFERUNTERNEHMEN DURCH NETZWERKE PROFITIEREN? FOKUS AUF GESAMTE WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Kleine, aber auch mittelständische Automobilzulieferunternehmen können von Netzwerken auf verschiedene Arten profitieren:

- Durch die Zusammenarbeit mit Dritten sind KMU-Zulieferunternehmen eher in der Lage, gegenüber größeren Kunden Systemangebote statt nur Angebote für Einzelteile abzugeben.
- Durch Arbeitsteilung und den möglichen Know-how Transfer innerhalb eines Netzwerks ist es möglich, Kompetenzen in die Produktentwicklung/ Prozessinnovation einzubeziehen, die das Produkt / den Prozess innovativer, qualitativ verlässlicher und preisgünstiger - und damit insgesamt wettbewerbsfähiger - machen, als es der Fall wäre, wenn das KMU-Zulieferunternehmen alleine arbeitet.
- Insbesondere kleinere Automobilzulieferer stehen vor der Herausforderung, im Schatten der großen Tier 1-Zulieferer und der OEM sichtbar zu werden. Durch die Mitgliedschaft in einem Netzwerk können diese Unternehmen in Gemeinschaftsprojekten ihre Qualifikationen herausstellen und durch gute Öffentlichkeitsarbeit des Netzwerkmanagements in den Vordergrund gebracht werden.

- Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, sich direkter mit relevanten Entscheidern innerhalb der klassischen Wertschöpfungskette und darüber hinaus zu vernetzen und Innovationen voran zu treiben.
- Die Zusammenarbeit von Wissenschaft und Wirtschaft gelingt in Innovationsnetzwerken sehr gut, wovon insbesondere kleinere Unternehmen ohne direkten Draht zu Forschungseinrichtungen profitieren können.

Die Einrichtung eines Netzwerks mit Blick auf die gesamte Wertschöpfungskette

- ermöglicht umfassendere, ganzheitlichere und bedarfsgerechtere Innovationen,
- erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass Ideen tatsächlich in Wertschöpfung münden und
- erzeugt einen größeren, übergreifenden Wissenstransfer.

Damit möglichst viele KMU-Zulieferunternehmen in der beschriebenen Weise von der Zusammenarbeit in Netzwerken profitieren können, ist eine Reihe von Herausforderungen zu lösen, bspw.:

- KMU haben häufig nur geringe Kapazitäten im FuE-Bereich, um einen aktiven Beitrag in den Innovationsnetzwerken leisten zu können. KMU können bei Erfolg des Innovationsnetzwerks und damit einhergehenden großen Stückzahlen und einer weltweiten Vermarktung überfordert sein.

WIE KÖNNEN UNTERNEHMEN AUF INNOVATIONSNETZWERKE AUFMERKSAM GEMACHT WERDEN?

Vielfach kennen insbesondere KMU für sie potenziell interessante Clusterinitiativen gar nicht. Da stellt sich die Frage, wie auf Innovationsnetzwerke und Clusterinitiativen aufmerksam gemacht und die oben ausgeführten Vorteile präsentiert werden können.

Eine Erhebung der Vereinigung der Bayrischen Wirtschaft hat gezeigt, dass KMU sich in einem engen Umfeld informieren, z. B. über Fachmedien. Die Ansprache sollte deshalb stärker darauf fokussiert werden. Auch die Kammern, Verbände und Länder können helfen, bestehende Angebote bekannt zu machen. Eine weitere Möglichkeit sind speziell auf kleine und mittelständische Unternehmen zugeschnittene "Transferprogramme", z. B. zu Verbundforschung zwischen Forschungseinrichtungen und KMU. In Baden-Württemberg wurde mit einem solchen Technologietransferprogramm die Erfahrung gemacht, dass KMU dadurch auf Clusterinitiativen aufmerksam wurden.

Innovationsnetzwerke bieten den teilnehmenden Akteuren eine Plattform für Informationsaustausch und Wissenstransfer. Eine besondere Bedeutung kommt hier dem Management der Innovationsnetzwerke zu. Deren Aufgabe es ist es, Informationsaustausch und Wissenstransfer in entsprechenden Formaten und Strukturen so zu organisieren, dass die Akteure und Mitglieder gezielt die notwendigen und relevanten Informationen erhalten und aufbauen können, dabei aber ein "information overflow" vermieden wird.

Mit Blick auf den Transformationsprozess sollten Innovationsnetzwerke somit insbesondere KMU-Automobilzulieferunternehmen darin unterstützen, technologische Trends zu identifizieren. Zudem sollten sie bundesweite Informationen über z. B. Fördermaßnahmen auf den regionalen Bezug herunterbrechen.

Zudem haben gerade KMU häufig mangelnde Methodenkenntnisse im Innovationsmanagement. Auch hier können Innovationsnetzwerke helfen. Das Netzwerk-Management kann Methodentrainings organisieren und so Methoden aus dem Innovationsmanagement vermitteln.

Wichtig ist auch, über gemeinsame vorwettbewerbliche Innovationsprojekte Wissen aufzubauen und dies dann über geeignete Methoden des Wissenstransfers (Orientierungsgespräche durch das Netzwerk-/ Cluster-Management, Studien, sonstige Publikationen, Einsatz digitaler Medien, Veranstaltungen etc.) über die Projektbeteiligten hinaus im Netzwerk zu verbreiten.

Eine wichtige Rolle spielt dabei, dass Innovationsnetzwerke den Rahmen für einen informellen Informationsaustausch zwischen den beteiligten Akteuren bieten. Unsicherheiten im Umgang mit Compliance sollten durch das Netzwerk-Management adressiert werden. Auch Verbände, wie z. B. der VDA, können hierzu Handreichungen geben. Gewachsene Strukturen und über einen längeren Zeitraum bestehende Interaktionen und Kooperationen sind aufgrund des dadurch erzeugten gegenseitigen Vertrauens begünstigende Faktoren und ein Vorteil von längerfristig angelegten Innovationsnetzwerken.

Ebenso kann von Vorteil sein, wenn die mit dem Netzwerk-Management betrauten Organisationen nicht primär gewinnorientiert arbeiten oder Eigen- bzw. Partikularinteressen verfolgen (vgl. hierzu auch den Abschnitt zu Finanzierung / Eigenbeteiligung). Das Netzwerk-Management sollte als "neutraler Vermittler" und "Kümmerer" fungieren. Diese Rolle des Netzwerk-Managements ist auch deshalb wichtig, weil sich unter den Mitgliedern eines Clusters häufig auch Wettbewerber befinden können. Um diese Rolle entsprechend ausführen zu können, muss qualifiziertes Personal für das Netzwerk-Management gefunden werden. Die Managementorganisation sollte als etablierter und vertrauenswürdiger Mittler wahrgenommen werden und mit ausreichend Finanzressourcen ausgestattet sein. Das Netzwerk-Management muss auf Augenhöhe agieren können. Dafür sollten von Seiten des Bundes und der Länder in Übereinstimmung mit dem Beihilferecht die Vergütungsmodelle für das Netzwerk-Management

überprüft werden (TVL). Zur Qualifizierung von Netzwerkkoordinatoren bieten die IHKs Potsdam und Oldenburg einen Lehrgang zum Netzwerkkoordinator mit IHK Zertifikat an.

Um den Wissenstransfer nicht nur innerhalb des Netzwerks bzw. Clusters, sondern auch darüber hinaus zu stärken, sollte eine nachhaltige Nutzung der Informationen des Clusters und ein systematisches Wissensmanagement unterstützt werden. Unterschiedliche Plattformen könnten gekoppelt werden. Auch ist für eine dauerhafte Pflege von Plattformen und den Erhalt der darin enthaltenen Informationen zu sorgen. Im Regionaldialog wurde um Prüfung gebeten, ob und ggf. in welcher Form Informationen aus allen öffentlich geförderten FuE-Projekten über eine einheitliche Schnittstelle standardisiert zur Verfügung gestellt werden können.

INNOVATIONSNETZWERKE: VON DER IDEE ZUR WERTSCHÖPFUNG

Innovation ist die Umsetzung von Ideen und Erfindungen in marktfähige Produkte und Dienstleistungen. Damit einher geht die Weiterentwicklung oder die Entstehung von neuen branchenübergreifenden Wertschöpfungsketten, durch die Arbeitsplätze gesichert und neu geschaffen werden. Diese Wertschöpfungsketten sind zentrale Voraussetzung für einen global wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort Deutschland.

Innovationsnetzwerke umfassen in diesem Prozess ausgewählte, spezifische Cluster-Akteure, die entlang eines bestimmten Teils der Wertschöpfungskette – gemanagt von einer Cluster- oder Netzwerkorganisation – themenbezogen miteinander kooperieren, um ein gemeinsames Ziel, wie bestimmte Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten oder die Erschließung von neuen Märkten für ihre Produkte und Dienstleistungen, zu erreichen.

Diese Managementorganisation entwickelt gemeinsam mit Unternehmen und Forschungseinrichtungen, Universitäten und Intermediären eine Strategie und erarbeitet Maßnahmen zur Schaffung einer neuen branchenübergreifenden Wertschöpfungskette oder entwickelt eine bestehenden Wertschöpfungskette weiter. Das Netzwerk muss unternehmensgetrieben sein, aber auch über Forschungs- und wissenschaftliche Expertise verfügen. Die Einbindung der Organisation in internationale Netzwerke ist ein weiterer wichtiger Erfolgsfaktor.

Staatliche Unterstützung durch zielgerichtete Förderung kann im Rahmen der beihilferechtlichen Möglichkeiten die Leistungsfähigkeit der Managementorganisationen und die Herausbildung von Forschungsexzellenz unterstützen.

Entscheidend für die Entstehung von neuen Wertschöpfungsketten sind jedoch mindestens genauso innovationsfreundliche Regulierungen. Neue technologische Lösungen und darauf aufbauende Produkte und Dienstleistungen stoßen häufig auf regulatorische Vorgaben, die mit unserer digitalen Welt von Heute und Morgen nicht immer kompatibel sind.

Experimentierklauseln sind ein wichtiges Instrument zur Überwindung dieser Hürden. Häufig erlauben sie jedoch faktisch nur zeitlich befristete Pilotprojekte. Es bedarf daher einer

dauerhaften Verstetigung solcher Klauseln und mutiger Reformen des regulatorischen Rahmens. Nur in einem solchen Rahmen können auch Innovationsnetzwerke ihre volle Kraft entfalten. Zugleich können Innovationsnetzwerke auch Reallabore betreiben, um neue Innovationen im Rahmen eines zukunftsfähigen Regulierungsrahmens zu testen.

FÖRDERUNG VON INNOVATIONSNETZWERKEN UND DEREN PROJEKTEN

Je nach ihrer Struktur sind auch Innovationsnetzwerke direkt oder indirekt von den Folgen der Corona-Pandemie betroffen. Ein Beispiel sind wegfallende Einnahmequellen für Eigenmittel aufgrund der geltenden Restriktionen für die Durchführung von Veranstaltungen. Noch massiver sind die Folgen für die zu fördernden FuE-Projekte selbst: Während das Interesse der Unternehmen an diesen Maßnahmen ungebrochen ist, werden die Budgets aufgrund der Umsatzrückgänge knapper (vgl. auch oben). Das EU-Beihilferecht beschränkt jedoch vielfach die zulässigen Fördersätze. Durch die EU-Definition von KMU sind die Fördersätze zudem für Unternehmen mit über 249 Mitarbeitern im EU-Beihilferecht noch restriktiver.

In beiden Fällen wäre eine - wenigstens vorübergehende - Anpassung des beihilferechtlichen Rahmens ein wichtiger Schritt, um die zukunftsfähige Ausrichtung der Automobilindustrie zu unterstützen. Rechtfertigen lässt sich das sowohl mit der Überwindung der konjunkturellen Folgen der Pandemie als auch mit der Bedeutung eines erfolgreich bewältigten Transformationsprozesses für die europäische Wirtschaft.

Grundsätzlich können hohe finanzielle Eigenbeteiligungen ein Hemmnis für Unternehmen zur Teilnahme an Innovationsnetzwerken darstellen. Hohe finanzielle Eigenbeteiligungen sorgen jedoch auch für ein stärkeres Commitment der beteiligten Unternehmen. Das dauerhafte Interesse an der Arbeit im Innovationsnetzwerk wird dadurch sichergestellt und damit die Wahrscheinlichkeit, dass das Ziel des Innovationsnetzwerks erreicht wird. Dabei gilt es allerdings auch zu beachten, dass nicht jede Netzwerkstruktur gleichermaßen für eine solche Organisationsform prädestiniert ist: Wo (potenziell) extrem viele Partner beteiligt werden können, entsteht durch Vereinsstrukturen ein erheblicher Verwaltungsaufwand.

Über die Organisation des Netzwerkes hinaus spielt das auch bei der Finanzierung von Projekten des Innovationsnetzwerkes eine wichtige Rolle. Daher sollte der Charakter der beteiligten Organisationen bei der Festlegung von Förderquoten berücksichtigt werden. Eine Änderung des Beihilferahmens im oben genannten Sinne sollte deshalb in Betracht gezogen werden.

Ziel des Transformationsdialogs beziehungsweise des Regionaldialogs II ist es, erfolgreiche Ansätze für die Innovationsförderung in den einzelnen Regionen zu identifizieren und in die Breite zu tragen. Aufbauend auf bereits bestehenden Strukturen sollten vielversprechende neue Ansätze gestärkt und - wo möglich - auch skaliert werden.

- Kompetenzen: Wie können Innovationsnetzwerke beim (überregionalen) „Matching“ helfen, wenn Unternehmen aufgrund der Transformation neue Anwendungsfelder für ihre Kompetenzen suchen (von der Identifikation und Beschreibung der Kompetenzen bis zur branchenübergreifenden Vernetzung)?
- Gibt es Bereiche, die noch stärker mit konkreten Themen / Projekten besetzt werden müssten?
- Wo und wie können gegebenenfalls netzwerkübergreifende Potenziale noch stärker gehoben werden?

Ein zentrales Handlungsfeld der nächsten Jahre wird darin bestehen, Unternehmen bei der Suche nach neuen Anwendungsfeldern für ihre Produktionskapazitäten und ihre spezifischen Kompetenzen zu unterstützen, weit über die Grenzen bestehender Wertschöpfungsketten und Branchen hinaus. Ein Beispiel sind Zulieferunternehmen, deren Umsätze heute noch in einem hohen Maß von der Produktion von Verbrennungsmotoren abhängen.

Eine erste Herausforderung besteht darin, das Angebot an Innovationen, Kompetenzen und Produkten zu beschreiben, das auch branchenfremde Unternehmen die für sie darin liegenden Chancen der vorwettbewerblichen Zusammenarbeit erkennen können. Eine systematische, gleichzeitig aber auch dynamische (erweiterbare) Erfassung bietet sich an. Im Regionaldialog wurde um Prüfung gebeten, ob und ggf. in welcher Weise der Bund die diesbezügliche Arbeit der Netzwerke unterstützen könnte mit dem Ziel, die Ergebnisse für den Aufbau einer Matching-Plattform zu nutzen.

Damit überhaupt die notwendige Breite möglicher Nachfrager erreicht wird, könnten bestehende branchenübergreifende Cross-Cluster-Ansätze deutlich ausgeweitet werden. Digitale Technologien (virtuelle Innovationsnetzwerke, Plattformen) können hier entscheidend dabei unterstützen, die notwendige Reichweite herzustellen.

Der Staat könnte auch auf der Nachfrageseite insoweit einen Beitrag leisten, als bei Beschaffungsvorgängen im Rahmen des vergaberechtlich Möglichen auch bisher branchenfremde Akteure und innovative Lösungsansätze stärker zum Zug kommen können. Auf der Bundesebene formulierte Ziele (auch jenseits des Kernbereichs der Automobilindustrie) könnten mit - ggf. auch überregionalen - Leuchtturmvorhaben in die Praxis übersetzt werden, die bestehende Netzwerke nutzen und neue gründen. Gerade für die Einbindung von KMU sind dabei konkrete, vergleichsweise niedrigschwellige Teilprojekte sinnvoll, die sich im vorwettbewerblichen Raum, aber nahe an der Markteinführung bewegen.

Ganz grundsätzlich sollten im Sinne eines Ideenwettbewerbs vielversprechende Ansätze in den zahlreichen Innovationsnetzwerken identifiziert und gestärkt werden. Angesichts der Vielzahl unterschiedlicher Formen von Innovationsnetzwerken und Arten von Projekten ist eine größtmögliche Flexibilität bei der Förderung wichtig.

Zudem ist eine stärkere Kooperation bzw. ein Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den vielfach regional begrenzten Innovationsnetzwerken und Clusterinitiativen anzustreben. Denkbar wären regelmäßige Workshops zum Austausch über Initiativen, aber auch eine digitale Plattform für die Vernetzung des Expertenwissens. Dabei bietet es sich ebenfalls an, auf bestehenden Ansätzen und Erfahrungen aufzubauen beziehungsweise deren Skalierung zu prüfen.

Kernbotschaften des Regionaldialogs II

- Die Teilnehmenden am Regionaldialog haben gute Erfahrungen mit Innovationsnetzwerken und Clusterinitiativen gemacht. Diese helfen bei der erfolgreichen Gestaltung der Transformation der Automobilwirtschaft und sollten deshalb weiter ausgebaut werden.
- Vor dem Hintergrund der Komplexität und Parallelität von Innovationsprozessen sollte der branchenübergreifende Charakter von Innovationsnetzwerken und Clusterinitiativen gestärkt werden. Zudem sollte die regionale und überregionale Zusammenarbeit von Innovationsnetzwerken und Clusterinitiativen über Branchengrenzen hinweg forciert werden („Cross-Cluster-Ansatz“).
- Bei der überregionalen Vernetzung, Skalierung und Systematisierung von Best Practices aus den Innovationsnetzwerken und insbesondere dem Auf- und Ausbau digitaler Lösungen kann der Bund nach Auffassung der Teilnehmenden am Regionaldialog einen wichtigen ergänzenden Beitrag leisten. Das Ergebnispapier enthält dafür viele konkrete Ansatzpunkte.
- Staatliche Fördermaßnahmen zur Unterstützung von Innovationsnetzwerken und Clusterinitiativen sollten grundsätzlich für *alle* Akteure der Wertschöpfungskette sowie alle Unternehmensgrößen offen sein. Eine alleinige Konzentration auf KMU wird als nicht zielführend angesehen.
- Um schneller von der Idee zur Wertschöpfung zu kommen, halten die Teilnehmenden die Prüfung und Umsetzung neuer und innovativer förderpolitischer Instrumente für sinnvoll. Auf EU-Ebene sollten vor dem Hintergrund der Unternehmensstrukturen in der Automobilindustrie, der gegenwärtigen Krisensituation und des laufenden Transformationsprozesses weitere - zumindest vorübergehende - Lockerungen des Beihilferechts geprüft werden.
- Um die Transformation erfolgreich zu gestalten, sollte stärker vom Endprodukt bzw. den Wertschöpfungschancen ausgehend gedacht werden. Nach Auffassung der Teilnehmenden sollten rechtliche und infrastrukturelle Rahmenbedingungen so angepasst und gestaltet werden, dass Technologieoffenheit gewährleistet ist, Innovationen skaliert werden können und in der Breite umsetzbar sind. So hängt z.B. der Erfolg der batteriegetriebenen Elektromobilität nicht nur von attraktiven und innovativen Batteriekonzepten ab, sondern eben auch von der ausreichenden und sich an den Bedürfnissen der Verbraucherinnen und Verbraucher orientierten Verfügbarkeit und von der leichten Bedienbarkeit von Ladeinfrastrukturen.

BEISPIELE EINZELNER LÄNDERINITIATIVEN

Nordrhein-Westfalen - automotiveland.nrw e. V. (www.automotiveland.nrw)

Im April 2019 haben sich verschiedene Unternehmen aus der Automobil- und Mobilitätswirtschaft in der Clusterinitiative automotiveland.nrw e. V. zusammengeschlossen. Die Clusterinitiative mit Hauptsitz in Solingen versteht sich als wichtigen Gestalter des Transformationsprozesses in Nordrhein-Westfalen und möchte mit Projekten und Initiativen einen Beitrag zur Stärkung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der NRW-Industrie leisten. Dabei steht explizit die Entwicklung neuer Wertschöpfungsketten im Fokus.

Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt die Clusterinitiative im Rahmen der EFRE-Förderung.

Mitglieder von automotiveland.nrw e. V. realisieren neben verschiedenen Veranstaltungen zurzeit zwei wichtige Projekte der Transformation; beide werden vom Land Nordrhein-Westfalen substantiell finanziell unterstützt:

1. Bergisch.Smart_Mobility: Künstliche Intelligenz als Enabler der Mobilität von Morgen
 - Laufzeit: Juli 2019 bis Dezember 2021; Projektvolumen: 24 Mio. Euro, davon werden 13 Mio. Euro durch das Programm Digitale Modellregionen Nordrhein-Westfalen gefördert
 - Projektpartner: APTIV Services Deutschland GmbH, WSW mobil GmbH, Bergische Universität Wuppertal, Neue Effizienz GmbH, Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH sowie die Städte Remscheid, Solingen und Wuppertal
 - Projektziele: Entwicklung einer Smart Vehicle Architecture, Realisierung eines On-Demand-Angebots im ÖPNV, Digitale Karten und kommunale Geschäftsmodelle, Digitale Verkehrssteuerung und Akzeptanzsicherung der Bürgerinnen und Bürger
 - www.bergischsmartmobility.de

2. Centrum für Automatisierte Mobilität NRW – CAMO.NRW
 - Aufbau einer Beratungseinrichtung für Kommunen, Industrie und Bürgerinnen und Bürger für anwendungsnahe Fragen der automatisierten Mobilität
 - Förderung des Aufbaus durch das Land Nordrhein-Westfalen im Rahmen der EFRE-Förderung (Projektvolumen: 2 Mio.Euro, 90%-Förderung, bis September 2022)
 - Projektpartner: Bergische Universität Wuppertal, Hochschule Ruhr-West und Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH
 - www.camo.nrw

Bayern - Zukunftsforum Automobil

Im Rahmen des bayerischen *Zukunftsforums Automobil* (2019) wurden unter anderem eine Reihe von FuE-Projekten definiert (insbesondere Förderlinien für Verbundforschung, aber z.B. auch Aufbau und Erweiterung von Kompetenzzentren), die nun umgesetzt werden sollen. Adressierte Themen sind:

- Leichtbau und additive Fertigung
- Alternative Antriebstechnologien (u.a. Batterieforschung, Feststoffelektrolyte, Wasserstoff)
- Bioökonomie
- Verteilnetze (Integration von Elektromobilität)
- Autonomes Fahren (KI und Vorbereitung der Kommunen auf die Anforderungen)
- „Artgerechte“ Nutzung von Plug-in-Hybriden
- Datenbasierte Mobilitätsdienstleistungen

Verbesserung von Informations-, Vernetzungs- und Infrastrukturen

- Mit Fachveranstaltungen, Informationskampagnen, Internetauftritten, aber auch konkreten Produkten wie individuellen Beratungstools stehen Unternehmen, Kommunen und Bürgern eine große Auswahl an Informations- und Beratungsmöglichkeiten sowie zielgerichtete Unterstützungsangebote zur Verfügung. Zur Einführung des automatisierten und vernetzten Fahrens sollen zum Beispiel Handreichungen für die Kommunen entwickelt werden.
- Mit der Förderung von Clustern und Plattformen sowie weiteren Maßnahmen werden die Vernetzung unterstützt, der Transfer zwischen Forschung und Praxis vorangetrieben und Informationsangebote für Wirtschaft und Private geschaffen. Beispiele sind die geplante Plattform Bayern Cloud Tourismus oder die neue „Themenplattform Arbeitswelt 4.0“ beim Zentrum Digitalisierung.Bayern bei der Bayern Innovativ GmbH (www.zentrum-digitalisierung.bayern/wirtschaft/themenplattform-arbeitswelt-4-0). Die staatlichen Mobilitätsplattformen sollen Daten aus unterschiedlichen Quellen zusammenführen und über ein Portal diskriminierungsfrei zugänglich machen.

Im Bereich Infrastruktur wird das gesamte Spektrum von öffentlichen Einrichtungen bis zu technischer Infrastruktur gefördert. Das Förderprogramm RÖFE fördert zum Beispiel öffentliche touristische Infrastruktureinrichtungen (www.stmwi.bayern.de/service/foerderprogramme/tourismusfoerderung) und das Förderprogramm Mobilfunk Plus den Ausbau des Mobilfunknetzes in Regionen, in denen bisher keine Versorgung mit Sprachmobilfunk besteht (www.mobilfunk.bayern). Im Bereich Verkehrsinfrastruktur werden alternative Versorgungssysteme wie öffentlich zugängliche Ladesäulen gefördert und künftig auch Wasserstofftankstellen (www.bayern-innovativ.de/netzwerke-und-thinknet/uebersicht-mobilitaet/kompetenzstelle-elektromobilitaet-bayern/seite/bayerisches-foerderprogramm-oeffentliche-ladeinfrastruktur).

Baden-Württemberg - e-mobil BW

Die hohe Bedeutung der Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg kommt auch durch eine Vielzahl an regionalen Netzwerken und Clusterinitiativen zum Ausdruck. Einen Überblick hierzu gibt das Clusterportal Baden-Württemberg (<https://www.clusterportal-bw.de/clusterdaten/technologiefelder/technologiefelder-detailseite/automotive/clusterdb/Innovationsfeld/show/>). Speziell auf die Fragestellung der Transformation der Automobilwirtschaft ausgerichtet sind die Aktivitäten der Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive Baden-Württemberg **e-mobil BW** GmbH, die seit ihrer Gründung im Jahr 2010 als Innovations- und Netzwerkagentur des Landes Baden-Württemberg die Themen der nachhaltigen und innovativen Mobilität bearbeitet. Dazu verbindet die e-mobil BW Akteure aus Industrie, Forschung, Gesellschaft und Politik. Zu den Hauptaufgaben der e-mobil BW gehört das Management zweier Clusterinitiativen. Der **Cluster Elektromobilität Süd-West** (Cluster ESW) ist eine seit 2007 bestehende Clusterinitiative mit rund 160 Mitgliedern aus Wirtschaft und Forschung, die als einer von 15 Spitzenclustern durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen der HighTech-Strategie der Bundesregierung von 2012 bis 2017 mit rund 40 Mio. Euro gefördert wurden. Zudem ist der Cluster ESW seit 2014 mit dem Gold Label der EU ausgezeichnet und seit 2014 Mitglied im Programm „go-cluster“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) eingebunden. Der Cluster ESW arbeitet entlang der Innovationsfelder Fahrzeug, Energie, Produktion und Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT). Den **Cluster Brennstoffzelle BW (Cluster BZ)** koordiniert die e-mobil BW seit seiner Gründung im Jahr 2013. Hier werden mit einem Netzwerk aus über 130 Akteuren aus Industrie, Forschung und Politik die mobile und stationäre Anwendung sowie die Industrialisierung der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie vorangetrieben. Mit dem durch e-mobil BW und den Cluster BZ initiierten bundes- und landesgeförderten groß angelegten Anwendungs- und Demonstrationsprojekt H2Rivers/H2RheinNeckar entsteht aktuell in der Metropolregion Rhein-Neckar in den Städten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen sowie in der Region mittlerer Neckar von Neckarsulm bis Esslingen ein Schaufenster für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie mit nationalem und internationalem Leuchtturmcharakter. Ebenso durch e-mobil BW und den Cluster BZ initiiert wurde HyFab-Baden-Württemberg: Forschungsfabrik für Brennstoffzellen und Wasserstoff, eine nationale Leuchtturmaktivität für die Produktion von Brennstoffzellen.

Niedersachsen

Die Automotive Agentur Niedersachsen fungiert in erster Linie als zentraler Ansprechpartner für KMU sowie Institutionen der Automobilindustrie und Mobilitätswirtschaft. Die Agentur unterstützt, begleitet und profiliert diese kompetent und schlagkräftig mit gezielten Maßnahmen und Aktivitäten durch den gesamten Transformationsprozess in der Automobilindustrie und darüber hinaus – auch international.

Aufgrund der aktuellen Entwicklungen in den Bereichen Elektrifizierung des Antriebsstrangs, Digitalisierung der Produkt- und Dienstleistungswelt, Autonomes Fahren und Connected-Car-Technologien sowie neue Mobilitätsmodelle im Sinne von Mobility-as-a-Service gehören Wissensmanagement und Innovationsförderung ebenfalls zu den Aufgaben der Automotive Agentur Niedersachsen.

Dieses Wissensmanagement wird konkret umgesetzt durch die Konzipierung und Umsetzung des Strategiedialogs Automobilwirtschaft in Niedersachsen. Zur Bewältigung des Strukturwandels in der Automobilindustrie haben die Niedersächsische Landesregierung (Staatskanzlei und Ministerium für Arbeit, Wirtschaft, Verkehr und Digitalisierung), die IG Metall und der Verband der Metallindustriellen Niedersachsen den Strategiedialog Automobilwirtschaft initiiert. Als wichtige industrielle Partner agieren die Volkswagen AG und die Continental AG. Der Strategiedialog hat zur Aufgabe, die Systemtransformation vorrausschauend zu begleiten und zu gestalten, Innovationspotenziale niedersächsischer Unternehmen zu nutzen sowie Beschäftigung und Arbeitsplätze zu sichern. Ziel ist es, die Stärke des Industriestandorts Niedersachsen zu erhalten und auszubauen. Die inhaltliche Arbeit des Strategiedialogs erfolgt in drei themenspezifischen Innovatorenrunden. Diese drei Themenblöcke sind:

Innovatorenrunde I: Technologie, Innovation, Wertschöpfungsketten - beschäftigt sich mit Entwicklungen und Trends in den Wertschöpfungsprozessen der Automobilindustrie produkt- und prozesseitig.

Innovatorenrunde II: Markt und Infrastruktur - beschäftigt sich mit marktseitigen Entwicklungen und Trends der für die Automobilindustrie und die Mobilitätswirtschaft relevanten Infrastruktur.

Innovatorenrunde III: Arbeit und Qualifizierung - beschäftigt sich mit den Auswirkungen des politisch induzierten technologischen Wandels auf Arbeit und Bildung.

Eine weitere wichtige Aufgabe ist die Beratung der regionalen Cluster Automotive Nordwest e. V., AutOS, ITS mobility e. V. und Kompetenzzentrum Automotive Emsachse. Diese Beratung reicht von strukturellen, über inhaltliche bis hin zu operativen Aspekten der Entwicklung von Clustern. So entsteht seit Januar 2020 ein großes Netzwerk aus Clustern, Unternehmen, Forschungseinrichtungen und politischen Akteuren. Dieses Netzwerk ist nicht als Verein oder durch finanzielle Verpflichtungen geprägt, sondern als Dienstleistungs- und Know-How-Netzwerk gedacht. Dies hat den Vorteil, dass die Automotive Agentur Impulse für Themen und

Aktivitäten geben kann und sich die einzelnen Cluster autark weiterentwickeln können. Zugleich profitieren die Cluster untereinander und die Mitgliedsunternehmen der Cluster haben sowohl regionale wie auch mit der Agentur landesweite Ansprechpartner.

Gemeinsame Veranstaltungen und die inhaltliche Beratung sorgen dafür, dass der Automobilstandort Niedersachsen gestärkt wird und die Kooperation mit den Bundesländern Bremen und Hamburg ebenfalls begleitet werden kann.

Mit diesem starken Auftritt in Niedersachsen gelingt folgerichtig auch die Repräsentation des Automobilstandortes Niedersachsen auf nationaler und internationaler Ebene. Hier baut die Automotive Agentur Kooperationen auf, um auf internationaler Ebene die Industrie, Forschung und Entwicklung miteinander zu vernetzen.