

*Dieses Ergebnispapier basiert auf den Vorträgen, Wortmeldungen und Diskussionen in den Regionaldialogen am 15.09. und 1.10.2020 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 IV erstellt; das BMWi hat die Arbeit des Redaktionsteams unterstützt.*

### TRANSFORMATIONSDIALOG AUTOMOBILINDUSTRIE

#### BERICHT ÜBER DEN REGIONALDIALOG IV (ERGEBNISPAPIER)

#### - UNTERNEHMENSFINANZIERUNG, STEUERRECHT UND FÖRDERINSTRUMENTE -

### AUSGANGSLAGE

#### DER STRUKTURWANDEL TRIFFT DIE UNTERNEHMEN UNTERSCHIEDLICH

Die Automobilindustrie befindet sich in einem tiefgreifenden Strukturwandel. Wichtigster Treiber für die Veränderungen ist der weltweite Trend zu alternativen Antrieben, insbesondere zur Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Aber auch Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung sowie das Aufkommen neuer Mobilitätsdienstleistungen und innovativer, digitaler Geschäftsmodelle spielen eine immer größere Rolle.

Zwar kommt der strukturelle Wandel in der Automobilindustrie nicht überraschend und hat sich bereits seit Beginn der letzten Dekade deutlich abgezeichnet. Allerdings wurden die Geschwindigkeit und die Breite des regulatorisch getriebenen Umstiegs auf alternative Antriebstechnologien sowie der Umfang der Verbesserung der relativen Wirtschaftlichkeit, insbesondere von elektrifizierten Antrieben deutlich unterschätzt.

Die deutsche Automobilindustrie stellt sich diesen Herausforderungen. Dabei sind kleine und mittlere Automobilzulieferer in besonderer Weise vom strukturellen Wandel betroffen und haben häufiger Schwierigkeiten, die damit verbundenen hohen Investitionen zu finanzieren. Sie sind oftmals hoch spezialisiert und auf ein enges Produktportfolio konzentriert. Zudem beliefern viele KMU-Zulieferunternehmen aufgrund der hohen Nachfragekonzentration jeweils nur relativ wenige Fahrzeughersteller (OEM) und sind in besonderer Weise auch von deren unternehmerischer Entwicklung und Nachfrageverhalten abhängig. Auch ist der Absatz von KMU-Zulieferunternehmen international geringer diversifiziert und sie tätigen i.d.R. geringere FuE-

Aufwendungen.<sup>1</sup> Im Regionaldialog wurde ferner darauf hingewiesen, dass das Verhältnis zwischen Zulieferern und OEM zunehmend durch einen hohen Preisdruck, einem Verzicht auf feste Abnahme- und Preisverpflichtungen sowie eine Verlagerung von Risiken auf die Zulieferer gekennzeichnet sei.

Der Strukturwandel in der Automobilindustrie kann für eine durchaus größere Zahl von Zulieferunternehmen zu einem beschleunigten und dauerhaften Absatzrückgang in ihrem angestammten Geschäftsfeld führen. Damit sind häufig auch rückläufige Margen und Gewinne verbunden. Nachdem sich bereits zuvor das weltweite Wachstum verlangsamt hatte, verursachte die Corona-Pandemie einen weltweiten Abschwung, der die Finanzierungsprobleme der Unternehmen über einen derzeit nicht absehbaren Zeitraum zusätzlich verschärft. Zwar haben Zulieferunternehmen die Wachstumsphase nach 2009 überwiegend auch dafür genutzt, ihre Eigenkapitalausstattung deutlich zu verbessern. Dies ist größeren Zulieferern aber besser gelungen, als kleineren und mittleren Unternehmen mit weniger als 250 Mio. Euro Umsatz. Die Rücklagen, die für die Restrukturierung sowie für Zukunftsinvestitionen und Innovationen zur Verfügung gestanden hätten, werden in der akuten Corona-Krise nun für das Überleben der Betriebe benötigt.

Die Transformation der Automobilindustrie und die damit verbundenen Unsicherheiten und Risiken haben nach Einschätzung verschiedener Akteure im Markt dazu geführt, dass Banken ihre Kreditvergabe, insbesondere an KMU-Zulieferunternehmen, volumenmäßig eingeschränkt haben oder höhere Zinsen und Risikoprämien fordern. Insbesondere auf den Verbrennungsmotor spezialisierte KMU-Zulieferunternehmen sind danach mit einer abnehmenden Bereitschaft von Banken und anderen Finanzierungsinstituten konfrontiert, bestehende Engagements auszuweiten und / oder beizubehalten. Zudem haben die internationalen Ratinggesellschaften ihre Einstufungen von Automobilzulieferern zuletzt überwiegend abgesenkt. In der Folge wird über Finanzierungsengpässe, steigende Finanzierungskosten und ein erhöhtes Wertberichtigungs- und Insolvenzrisiko bei innerhalb der Wertschöpfungskette mittelfristig weiterhin kritischen Zulieferunternehmen berichtet.

Die mittel- und langfristigen strukturellen Veränderungen in der automobilen Wertschöpfungskette stellen in vielen Zulieferunternehmen gewachsene technologische Spezialisierungen (Verfahren, Technik, Prozessabläufe) grundsätzlich in Frage. Die Herausforderungen des Strukturwandels liegen dabei im Erhalt der wirtschaftlichen Stabilität der Unternehmen bei gleichzeitiger Umstellung des Produktportfolios auf neue Technologien und

---

<sup>1</sup> Institut der Deutschen Wirtschaft, IW-Report 43/2020, Köln, 7.09.2020

Produkte, die oftmals den Einsatz neuer und nachhaltiger Materialien, Verfahren und Produktionsmittel sowie Veränderungen der bestehenden Personalressourcen erfordern.

Die Corona-Krise hat kurzfristig einen starken Einbruch der wirtschaftlichen Aktivität verursacht, dessen Auswirkungen noch in den nächsten Jahren zu spüren sein werden. Der Transformationsprozess in der Automobilindustrie - die Umstellung auf neue Antriebstechnologien, die Digitalisierung von Produktionsprozessen und die Entwicklung neuer zukunftsfähiger Produkte - hat aber eine langfristige Perspektive und beinhaltet Umbrüche und tiefgreifende Veränderungen der bisherigen automobilen Wertschöpfungsketten und hergebrachten Geschäftsmodelle. Ohne die Auswirkungen der Corona-Krise auszublenden, lag der Fokus des Regionaldialogs IV auf den mittel- und langfristigen Herausforderungen des Strukturwandels.

## ZIELBILD

### GÜNSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR EINE ERFOLGREICHE GESTALTUNG DES STRUKTURWANDELS

Für eine erfolgreiche Gestaltung des Strukturwandels ist zentral, dass Unternehmen in innovative Technologien investieren, ihre Produktionsprozesse umbauen, zukunftsfähige Geschäftsmodelle entwickeln und neue Wertschöpfungschancen erschließen können. Dafür braucht es förderliche und verlässliche, langfristig planbare Rahmenbedingungen. Das ist die vorrangige Aufgabe des Staates. Aber der Staat kann nicht überholte Strukturen erhalten oder dauerhaft wegbrechende Umsätze ersetzen.

Die Gestaltung der Transformation ist zuvorderst Aufgabe der Unternehmen. Sie können die vorhandenen Kompetenzen und die Chancenpotenziale neuer Technologien und Geschäftsfelder am besten einschätzen. Die Initiative und der Umsetzungswille zur Transformation müssen also von den Unternehmen selbst ausgehen. Viele mittelständische Unternehmen haben in der Corona-Krise ihre Anpassungsfähigkeit und Flexibilität bewiesen. Die Unternehmen bewegen sich dabei in einem Rahmen, der insbesondere von den regulatorischen, fiskalischen und förderpolitischen Maßnahmen des Staates bestimmt wird. Auch die Rahmensetzung der Sozialpartner hat eine große Bedeutung für das wirtschaftliche Handeln von Unternehmen.

Die Bedingungen **der Unternehmensfinanzierung, des Steuerrechts und der Förderinstrumente** sind wichtige Parameter wirtschaftlichen Handelns. Im Regionaldialog wurde daher diskutiert, ob es hier systematische Hemmnisse und überbetriebliche Defizite gibt, deren Beseitigung die Transformationsfähigkeit der Automobilindustrie und ihrer einzelnen Unternehmen positiv unterstützen und Investitionen in neue Technologien oder Produktionslinien erleichtern würde.

---

## INNOVATIONEN UND INVESTITIONEN ANREIZEN UND FÖRDERN

Die Entscheidungen für Investitionen in bestimmte Technologien und Verfahren, Forschung und Entwicklung sowie Qualifizierung werden in den Unternehmen getroffen. Die Stärkung der Eigenverantwortung der Unternehmen im Transformationsprozess ist daher zentral. Wichtig sind dafür Planungssicherheit und Transparenz bezüglich der politisch bestimmten Rahmenbedingungen, einschließlich der Zielpfade der Klimaschutzpolitik. Kurzfristige und häufige Anpassungen von Zielen behindern unternehmerische Entscheidungsprozesse, lenken Kapital in falsche Verwendungen und erschweren eine langfristig kostenoptimale Zielerreichung. Um den Unternehmen möglichst viele Freiheiten für ihre Innovationsfähigkeit zu geben, die für die Gestaltung des Transformationsprozesses entscheidend ist, sollte Technologieoffenheit ein weiteres wichtiges Ziel politischer Rahmensetzung sein.

Für die zukunftsorientierte Gestaltung des Strukturwandels ist es wichtig, dass KMU-Zulieferunternehmen Zugang zu Innovations-Netzwerken haben. Dadurch können sie in Kooperation und mit Unterstützung von anderen Unternehmen, in eigener Verantwortung oder zusammen mit der Wissenschaft neue Produkte und Technologien schneller, qualitativ besser und oftmals auch wirtschaftlicher entwickeln können. Dies könnte zum Beispiel durch die Einrichtung oder Stärkung von überregionalen Wissensplattformen oder Transferzentren geschehen, die als Bindeglied zwischen den über den Einsatz von technologischen Innovationen in den Fahrzeugen entscheidenden Fahrzeugherstellern, den sie begleitenden Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie den bereits existierenden regionalen Netzwerken der Zulieferunternehmen wirken würden. Förderinstrumente zur gezielten Unterstützung von KMU bei der Gestaltung von Transformationsprozessen können darauf aufbauen.

---

## FINANZIERUNG VON INNOVATIONEN UND INVESTITIONEN

In den Diskussionen im Rahmen der Regionaldialoge wurde deutlich, dass eine **angemessene Ausstattung der Unternehmen mit Eigenkapital** von entscheidender Bedeutung für den Zugang der Unternehmen zu weiteren günstigen Finanzmitteln im Bereich des Fremdkapitals ist. Eine gute Eigenkapitalausstattung verbessert die Kreditparameter und senkt die Kosten von Fremdkapital. Es sollte daher geprüft werden, wie man die Bereitstellung von Eigenkapital insbesondere in KMU-Zulieferunternehmen attraktiver machen kann. Auch wurde angeregt, in der Transformation **neue Wege (Venture Capital / Private Equity) bei der Finanzierung von Zulieferunternehmen zu prüfen**, die bislang überwiegend noch "klassisch" finanziert sind. Dazu zählt die Frage, wie man Eigenkapitalinvestoren, auch im Rahmen von Minderheitsbeteiligungen, als Partner auf Zeit von KMU-Zulieferunternehmen gewinnen kann. In den Regionaldialogen wurde auch darauf hingewiesen, dass hybride Finanzinstrumente (Mezzanine-Kapital) in der langfristigen Unternehmensfinanzierung eine wichtige Rolle spielen können, und deren

Einstufung als wirtschaftliches Eigenkapital im Rahmen staatlicher Förderinstrumente von großer Hilfe sein könnte.

Fremdkapital wird den Unternehmen überwiegend von Banken und anderen Finanzinstituten zur Verfügung gestellt. Die Finanzinstitute haben einen erkennbar größeren Informationsbedarf, um die Unsicherheiten und damit Risiken besser einschätzen zu können. Die Verifizierung und Plausibilisierung der Mittelfristplanung der Zulieferunternehmen spielen dabei eine zentrale Rolle. Vor diesem Hintergrund bedarf es einer überzeugenden Zukunftsstrategie, insbesondere von KMU mit einem aktuell hochspezialisierten Produktprogramm. Um hier zu praktikablen Lösungen zu kommen, bedarf es ggf. einer verbesserten Strategie- und Förderberatung der Unternehmen und einer verstärkten Zusammenarbeit mit den Abnehmern (Auftragsbuch, Stückzahlerwartungen), dem privaten Bankensektor und den staatlichen Regional- und Förderbanken. Kreditnehmer aus der Automobilindustrie müssen möglicherweise akzeptieren, dass sie mehr Informationen als noch vor einigen Jahren zur Verfügung stellen müssen, um einen Kredit bewilligt zu bekommen. Die Finanzierer sollten allerdings auch die einzelnen Unternehmen betrachten und keine vorwiegend branchenbezogenen Entscheidungen treffen. Der Staat kann hier unterstützend tätig werden und Unsicherheiten bei der Beurteilung der Zukunftsaussichten der Automobilindustrie und der Zulieferunternehmen verringern, indem er verlässliche Klimazielpfade vorgibt und deren Erreichung durch günstige Rahmenbedingungen unterstützt.

---

## INNOVATIONS- UND MITTELSTANDSFREUNDLICHE AUSGESTALTUNG DES STEUERRECHTS

Die Unternehmen der Automobilindustrie stehen in einem starken internationalen Wettbewerb. Die steuerliche Belastung und die damit verbundenen bürokratischen Lasten spielen eine wichtige Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit. Eine **innovations- und mittelstandsfreundliche Ausgestaltung des Steuerrechts** kann Investitionen in Forschung und Entwicklung und in die Produktion neuer Technologien, Produkte und Angebote anreizen.

Der Bundesminister für Wirtschaft und Energie macht sich auch im Rahmen seiner Industriestrategie 2030 und seiner Mittelstandsstrategie, die das Ziel verfolgen, die nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen auch in Zukunft zu sichern und zu stärken, für eine Verbesserung der steuerlichen, abgabenbezogenen und sonstigen Rahmenbedingungen stark.

---

## ZUKUNFTSINVESTITIONEN FÖRDERN

Es gibt bereits eine **Vielzahl von Programmen, Förderinstrumenten und Initiativen** auf Ebene des Bundes und der Länder, um Forschung und Entwicklung sowie Investitionen in neue

Technologien auch im Automobilssektor zu fördern (siehe anliegende Tabelle sowie Ergebnispapier des Regionaldialogs I). Diese Maßnahmen sollten noch besser aufeinander abgestimmt werden, um Überschneidungen zu vermeiden. Um KMU-Zulieferunternehmen bei der Gestaltung des Strukturwandels zu unterstützen, ist die Schaffung und Stärkung von regionalen Innovationsclustern ein wichtiges Element. Zusätzlich zu diesen regionalen Initiativen sollten auch überregionale und länderübergreifende Koordinationsstrukturen geschaffen bzw. gestärkt werden, da die mittel- und langfristig wirkenden Veränderungen der Wertschöpfungsstrukturen nicht an Landesgrenzen haltmachen. Aus Sicht von Vertretern der Zulieferindustrie im Regionaldialog könnten **länderübergreifende und überregionale Initiativen** dazu beitragen, strukturschwächere Automobilregionen mit überregionalen Automobilclustern und OEM-Entwicklungszentren besser zu vernetzen. Hier sollte die Möglichkeit einer Förderung von staatlicher Seite geprüft werden. Dabei sollte ein Schwerpunkt solcher Initiativen auf die Förderung von transformationsrelevanter Forschung und Entwicklung gelegt werden. Mögliche Ansatzpunkte dafür bietet das Programm zur Förderung von „Zukunftsinvestitionen der Fahrzeughersteller und der Zulieferindustrie“ (Ziffer 35c des Konjunkturpakets der Bundesregierung), das auch die Förderung regionaler Innovationscluster vor allem der Zulieferindustrie vorsieht.

Ergänzend sollte geprüft werden, wie die bestehende Beratung insbesondere von KMU im Transformationsprozess, aber auch hinsichtlich der Förderlandschaft weiter verbessert werden kann. Hier können spezielle Beratungsprogramme, aber auch der Austausch innerhalb von Clustern oder Netzwerken helfen. Mit der Förderberatung „Forschung und Innovation“ hat die Bundesregierung ihr Beratungsangebot zur Forschungs- und Innovationsförderung bereits gebündelt.<sup>2</sup> Diese könnte mit ihrem Lotsendienst für Unternehmen, ggf. in Zusammenarbeit mit Beratungsunternehmen im Rahmen von z. B. go-Inno<sup>3</sup>, auch hier eine wichtige Rolle übernehmen.

Bei der Förderung ist ebenfalls zu beachten, dass nicht alle Unternehmen der Branche bei sinkenden Absatzzahlen und im Strukturwandel unterstützt werden können. Gerade im Strukturwandel sind strukturkonservierende Förderungen aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht zielführend, sondern kontraproduktiv.

---

<sup>2</sup> <https://www.foerderinfo.bund.de/index.php>

<sup>3</sup> <https://www.innovation-beratung-foerderung.de/INNO/Navigation/DE/Home/home.html>

### WORAUF KÖNNEN WIR AUFBAUEN?

#### **Finanzierungsinstrumente:**

Die Bundesregierung fördert die klassische **Mittelstandsfinanzierung** mit einer Reihe von Programmen (Förderkreditangebot des ERP-Sondervermögens und der KfW, siehe anliegende Tabelle). Diese sind in der Regel auf Unternehmen mit einem Umsatz bis zu 500 Mio. Euro beschränkt. Mit dem **KfW-Kredit für Wachstum** können Unternehmen bis 2 Mrd. Euro Gruppenumsatz eine Konsortialfinanzierung unter Beteiligung der KfW für ihre Produkt- und Prozessinnovationen sowie Digitalisierungsvorhaben erhalten. Zudem steht in strukturschwachen Regionen und für wirtschaftlich gesunde Unternehmen mit tragfähigen Unternehmenskonzepten bei fehlenden banküblichen Sicherheiten für Investitions- und Betriebsmittelfinanzierungen das „Großbürgschaftsprogramm des Bundes“ zur Verfügung (Finanzinvestitionen sind ausgeschlossen). Dabei handelt es sich um parallele Bundes-Landesbürgschaften (galt bislang nur für die Neuen Länder) bei einem Bürgschaftsbedarf über 20 Mio. Euro, während der Corona-Krise temporär erweitert auf die übrigen, nicht strukturschwachen Regionen bei einem Bürgschaftsbedarf über 50 Mio. Euro.

Bei anderweitigen Finanzierungsanlässen scheidet dieses Programm aus. Daneben stehen jedoch auch die Bürgschaftsprogramme der Länder und der Bürgschaftsbanken zur Verfügung.

Aufgrund der Corona-Krise wurde der **Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF)** eingerichtet. Der WSF dient der Stabilisierung der Wirtschaft gegen Folgen der Corona-Pandemie. Mit einem Gesamtvolumen von bis zu 600 Mrd. Euro stellt er deutschen Unternehmen branchenübergreifend Stabilisierungsmaßnahmen zur Stärkung ihrer Kapitalbasis und zur Überwindung von Liquiditätsengpässen bereit, wobei ein Bezug zur Corona-Pandemie vorliegen muss. Der WSF richtet sich an Unternehmen der Realwirtschaft, deren Bestandsgefährdung erhebliche Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort oder den Arbeitsmarkt in Deutschland hätte.

Unterstützung durch den WSF können größere Unternehmen (die in den letzten beiden abgeschlossenen Geschäftsjahren vor dem 1.1.2020 2 der 3 Kriterien erfüllen: Beschäftigte > 249, Umsatz > 50 Mio. Euro, Bilanzsumme >43 Mio. Euro) erhalten. Im Einzelfall können auch kleinere Unternehmen, die das Größenkriterium nicht erfüllen, gefördert werden, sofern diese Unternehmen in einem der in § 55 Außenwirtschaftsverordnung genannten Sektoren tätig oder von einer vergleichbaren Bedeutung für die Sicherheit oder die Wirtschaft sind. Zu den Voraussetzungen gehören neben den Größenkriterien u.a., dass es sich um Unternehmen handelt, welche bis zum 31.12.2019 nicht die EU-Definition „Unternehmen in Schwierigkeiten“ erfüllt haben, die über eine eigenständige Fortführungsperspektive verfügen und denen keine anderweitigen Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Der WSF sieht zwei Stabilisierungsinstrumente vor (kombinierte Anwendung möglich):

- Garantien des Bundes zur Absicherung von Krediten (einschließlich Kreditlinien), und Kapitalmarktprodukten im Fremdkapitalbereich.
- Rekapitalisierungen zur direkten Stärkung des Eigenkapitals.

Die **Corona-Hilfen der KfW** zielen auf die Investitionsfinanzierung und Liquiditätshilfe für Unternehmen zur Gewährleistung des laufenden Betriebs, Überbrückung klassischer Liquiditätsengpässe aufgrund von Umsatzrückgängen, Schließungen oder Lieferengpässen. Sie umfassen das KfW-Sonderprogramm einschließlich des seit dem 15. April 2020 zur Verfügung stehenden KfW-Schnellkredit 2020.

### **Steuerrecht:**

Die Bundesregierung hat zum 1. Januar 2020 erstmals eine **steuerliche Förderung von FuE** auf den Weg gebracht, dessen Förderumfang im Rahmen des Konjunkturpakets „Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken“ bereits deutlich angehoben wurde. So wurde der Bemessungsgrundlagenhöchstbetrag für förderfähige Aufwendungen, die zwischen dem 1.01.2020 und befristet bis zum 31.12.2025 entstehen, von 2 Mio. Euro auf 4 Mio. Euro angehoben. Zudem wurde als kurzfristiger steuerlicher Investitionsanreiz für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens, die in den Jahren 2020 und 2021 angeschafft oder hergestellt wurden, eine degressive Absetzung für Abnutzung (AfA) mit dem Faktor 2,5 gegenüber der linearen AfA und max. 25 Prozent pro Jahr eingeführt.

### **Förderinstrumente:**

Es gibt bereits eine **Vielzahl von Förderinstrumenten**, um Forschung und Entwicklung sowie Investitionen in neue Technologien auch im Automobilsektor zu fördern (siehe anliegende Tabelle mit einer Übersicht ausgewählter Förderprogramme des Bundes). Zu den Strategien der Länder sowie Best-Practices siehe das Ergebnispapier des Regionaldialogs I.

Wie im Konjunkturpaket beschlossen, wird im Zeitraum 2020 bis 2024 ein neues **"Bonus-Programm für Zukunftsinvestitionen der Fahrzeughersteller und der Zulieferindustrie"** aufgelegt. Die geplanten Maßnahmen beabsichtigen eine umfassende Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Fahrzeugindustrie und die Unterstützung von Unternehmen bei der Transformation auf dem Weg zur klimafreundlichen Mobilität. Gefördert werden sollen transformationsrelevante Investitionen in Digitalisierung und Industrie 4.0, Forschung und Entwicklung für neue Technologien, Verfahren und Produkte sowie regionale Innovationscluster vor allem für die Zulieferindustrie.



Ab 2021 wird ein neuer "Fonds für einen gerechten Übergang" (**Just Transition Fund JTF**) im Bereich der EU-Kohäsionspolitik eingerichtet. Er zielt darauf ab, die Regionen der EU, die am stärksten vom Strukturwandel aufgrund der Energiewende betroffen sind, beim Wandel hin zu einer CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft und bei der Stärkung von Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit zu unterstützen. Hiervon können auch besonders betroffene Regionen in Deutschland profitieren. Dabei gelten die beihilferechtlichen Vorgaben.

---

#### INTERESSENAUSGLEICH INNERHALB DER LIEFERKETTE IST WICHTIG

Fahrzeughersteller und Zulieferer können den Transformationsprozess der Automobilindustrie nur zusammen erfolgreich meistern und die technologische Führungsrolle des Standorts Deutschland bewahren. Der Prozess erfordert von den Unternehmen einen enormen Kraftaufwand, der alle internen Ressourcen beansprucht. Daher sollten in der Zusammenarbeit zwischen Herstellern und Zulieferern Reibungspunkte, die Kraft und Zeit erfordern, minimiert werden. Dies liegt in der Verantwortung aller, die in Unternehmen Verantwortung tragen. Die Unterstützung von Zulieferern im Einzelfall setzt einen effizienten Ausgleich der Interessen unterschiedlicher Stakeholder-Gruppen voraus. Eine gute Zusammenarbeit in der Lieferkette und ein fairer Ausgleich der Interessen ist dafür sehr wichtig. Schnelle operative Maßnahmen, die von Herstellern und Zulieferern einvernehmlich getragen werden, können in einer Krisensituation ein wesentlicher Beitrag sein, um das Vertrauen in die langfristige Zusammenarbeit und den Erhalt von Lieferketten zu stärken. Hierbei sind jedoch die Vorschriften des Kartellrechts zu beachten. Das Bundeskartellamt hat ein Vorsitzendenschreiben zu Pandemie-Krisenmaßnahmen in der Automobilindustrie an den VDA übermittelt (der dies veröffentlicht hat), welches den kartellrechtlichen Rahmen für eine Grundsatz-Kooperation der Industrie und für Kooperationen zu Einzelfallrestrukturierungsmaßnahmen definiert.

---

#### EIGENKAPITAL STÄRKEN

Die Stärkung des Eigenkapitals wurde von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern am Regionaldialog als wichtig angesehen. Sehr unterschiedlich waren die Vorschläge und die Einschätzung der Zulässigkeit, u. a. zur nachträglichen Nachrangabrede zu den von der KfW vergebenen Sonderfinanzierungsprogrammen als Lösung ohne zusätzlichen Mittelbedarf. Das Thema wurde nicht zu Ende diskutiert. Ausdrückliche Vorbehalte wurden formuliert, etwa gegen eine Risikoabsicherung von haftendem Eigenkapital durch den Staat oder gegen eine direkte Kapitalbeteiligung des Staates an Unternehmen. Weitgehende Übereinstimmung bestand dahingehend, dass staatliche Unterstützung, sofern haushaltsrechtlich möglich, privaten Kapitaleinsatz nur ergänzen sollte. Die Lenkungswirkung des Kapitalmarktes und die Effizienzorientierung der privaten Geldgeber ist im Rahmen von marktwirtschaftlichen Ansätzen leitend und unverzichtbar. Eine staatliche Unterstützung sollte zudem nur solchen Unternehmen

gewährt werden, die nicht bereits notleidend sind und die über ein für die Dauer der Unterstützung funktionierendes Geschäftsmodell verfügen. Wo notwendig und zulässig sollten staatliche Instrumente sektorübergreifend (horizontal) angelegt sein, da der Strukturwandel nicht auf einzelne Branchen begrenzt ist. Zudem müssen sich die Maßnahmen zur Stärkung des Eigenkapitals innerhalb des EU-beihilferechtlichen Rahmens bewegen.

In der Sitzung der „Konzertierten Aktion Mobilität“ (KAM) am 8. September 2020 unter Leitung von BK'in Merkel wurde die Einsetzung einer Arbeitsgruppe beschlossen, die bis zum November 2020 prüfen soll, ob und gegebenenfalls wie ein marktwirtschaftliches Konzept zur Stärkung des Eigenkapitals insbesondere von Zulieferunternehmen entwickelt werden könnte.

In den Regionaldialog IV wurden folgende Vorschläge eingebracht von der IG Metall, die aber nicht zu Ende diskutiert werden konnten:

- **Transformationsfonds:** Automobilzulieferer mit einer Zukunftsperspektive erhalten zusätzliche Mittel als Eigenkapital, um über ihre finanziellen Engpässe hinwegzukommen. Dies verschafft den Zulieferunternehmen finanziellen Spielraum für Investitionen und Innovationen zur Gestaltung ihres Transformationsprozesses. Erwartet wird, dass dadurch auch Beschäftigung gesichert wird. Der Fonds soll sich aus privaten Kapitalquellen speisen, eine hinreichende Verzinsung wird in Aussicht gestellt. Der Staat soll die Erstrisiken des Fonds absichern. Zudem wird seitens der IG Metall ausgeführt, dass eine (ergänzende) Beteiligung des Bundes oder der KfW zu marktüblichen Konditionen die Glaubwürdigkeit der mit dem Fonds verfolgten Strategie erhöhen und zu einem stärkeren Beteiligungsinteresse privater Kapitalgeber beitragen könnte. Eine solche Form der asymmetrischen Risikoübernahme wird von vielen Teilnehmern am Regionaldialog kritisch gesehen, nicht zuletzt mit Blick auf das Haushaltsrecht wie auch das EU-Beihilferecht. Eine mit dem EU-Beihilferecht in Einklang stehende – beihilfefreie – Lösung wäre eine sog. Pari-passu-Strukturierung, bei der unabhängige private Beteiligungskapitalgeber simultan zu den öffentlichen Investoren zu identischen Konditionen mindestens 30 Prozent einer Fondsfinanzierung oder Unternehmensfinanzierung bereitstellen. Es gab aber auch Stimmen, die ein staatliches Engagement zu marktüblichen Konditionen an dem Fonds als unkritisch einschätzen.
- **Konzept der Best Owner Group (BOG):** Mit Mitteln eines Eigenkapital-Fonds sollen Automobilzulieferer, die sich aufgrund ihres Portfolios (Verbrenner) verkleinern werden, mehrheitlich übernommen und bis zum Auslaufen der Produkte professionell begleitet. Im Fokus stehen Unternehmen, die über ein tragfähiges Geschäftsmodell verfügen und positive Ergebnisse erwirtschaften können. Nach Auffassung der IG Metall wird der Markt für Komponenten für Verbrennungsmotoren selbst bei einem beschleunigten Hochlauf der Elektromobilität über einen sehr langen Zeitraum hinweg groß sein. Nach Aussage der IG Metall zielt das BOG-Konzept auf die Sicherung von Lieferketten, den Schutz vor Hedgefonds und eine beschäftigungsorientierte Transformation. Ein Personalabbau könne durch die im Einzelfall lange Laufzeit nach Altersstruktur sozialverträglich geplant und mit entsprechenden langfristig angelegten Qualifizierungskonzepten für neue Tätigkeiten

ergänzt werden. Die Idee sei, durch Wegfall der aufgrund der fehlenden transformatorischen Unternehmensperspektive nicht benötigten Gemein-, Entwicklungskosten und Neuinvestitionen den Betrieb kosteneffizienter zu machen. Überschüsse könnten für Qualifizierungsmaßnahmen und die Ausfinanzierung von Beschäftigungsgesellschaften eingesetzt werden. Der BOG-Fonds soll nach dem Vorschlag ein rein privatwirtschaftlicher Eigenkapitalfonds sein. Die Übernahme der Zielunternehmen soll sich - je nach Ausgangssituation - aus verschiedenen Komponenten zusammensetzen (EK, FK, Mezzanine, Verkäuferdarlehen, etc). Als Kapitalgeber oder Investoren in den BOG-Fonds sieht die IG Metall in erster Linie private Anleger (u. a. Versicherungen, Pensionskassen, Stiftungen, Family Offices). Aber auch die Fahrzeughersteller könnten sich danach mit Kapital und langfristigen Lieferverträgen einbringen. Dazu jene, die vom Erhalt der verbrennungsmotorischen Lieferkette profitieren würden. Die IG Metall bringt aber auch hier eine (ergänzende) Beteiligung des Bundes bzw. von Investoren des öffentlichen Bereichs, wie KfW, Atomfonds, etc. ins Spiel. Hier ist darauf hinzuweisen, dass die Aktivitäten von KfW Capital auf Wagniskapitalinvestments beschränkt sind.

Besondere Herausforderungen für die wirksame Ausstattung mit Eigenkapital stellt das EU-Recht:

- Atypische stille Beteiligungen (privat wie öffentlich) betrachten Fördergeber nicht als Eigenkapital.<sup>4</sup> Erforderlich sind Eigenmittel im Sinne des EU-Beihilferechts (gemäß Definition bei der Bewertung als "Unternehmen in Schwierigkeiten -UiS" in Art. 2 Nr. 18 der beihilferechtlichen Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)).
- Staatliche Beihilfen in Form von Rekapitalisierungen und nachrangigem Fremdkapital lässt der Temporary Framework unter bestimmten Voraussetzungen zu, weil mezzanine Kapitalbestandteile (wie z. B. stille Beteiligungen und Nachrangdarlehen) durch Stabilisierung der Unternehmen das Risiko eines ernsthaften wirtschaftlichen Abschwungs verringern. Deutschland hat dieses Instrument genutzt. Nach derzeit gültiger Auffassung der EU-Kommission können Nachrangdarlehen (stille Beteiligungen und Genussrechte können abhängig von ihrer Ausgestaltung als Eigenmittel zu qualifizieren sein<sup>5</sup>) allerdings nicht den

---

Dies gilt nicht für alle Programme: atypisch stille Beteiligungen können z.B. im Rahmen der Regelung zu „Unternehmen in Schwierigkeiten“ bei der Durchführung des ZIM (Zentrales Innovationsprogramm Mittelstand) als Eigenkapital bzw. Eigenmittel berücksichtigt werden.

<sup>5</sup> Zur Bestimmung des Begriffs der Eigenmittel im Rahmen der Definition von Unternehmen in Schwierigkeiten (UiS) nach Art. 2 Nr. 18 AGVO soll nach der Auslegung der KOM der Bucheigenkapitalwert gemäß den anwendbaren Rechnungslegungsgrundsätzen herangezogen werden. Ob stille Beteiligungen zu den Eigenmitteln in diesem Sinne zählen, ist daher letztlich eine dem Beihilferecht vorgelagerte Frage. Sofern stille Beteiligungen nach den einschlägigen

Eigenmitteln bei der als Fördervoraussetzung zwingenden Bestimmung von „Unternehmen in Schwierigkeiten“ (UiS gem. AGVO) zugerechnet werden, was zum Ausschluss dieser Unternehmen von KfW-Sonderfinanzierungsprogrammen führen kann (wenn diese unter Außerachtlassung der mezzaninen Kapitalbestandteile formal als UiS zu qualifizieren sind). Dies trifft in besonderem Maße auch auf mittelständische Unternehmen in der Automobil- und der Zulieferindustrie zu.

- Die KMU-Definition der EU schließt größere mittelständische Unternehmen (> 249 – 1000 Beschäftigte) von staatlicher Beihilfe aus. Diese sog. Midcaps haben zwar besondere Innovationsfähigkeiten, aber auch eine geringere Finanzierungskraft für Forschung und Entwicklung. Deshalb wurde die Erweiterung der KMU-Definition (AGVO, Anhang 1) in der Regional- und Investitionsförderung als mögliches Mittel diskutiert. Dies sollte Thema bei der Überarbeitung der Beihilferegime für die Förderperiode 2022 – 2027 sein.

---

## INNOVATIONS- UND MITTELSTANDSFREUNDLICHERE AUSGESTALTUNG DES STEUERRECHTS

Zu den in der Automobilindustrie diskutierten steuerlichen Maßnahmen zählen sowohl weitere Maßnahmen zur Erleichterung des Corona-Krisenmanagements einerseits als auch strukturelle Verbesserungen des Steuerrechts andererseits. Zu den Maßnahmen, die nach Ansicht der Automobilindustrie ganz direkt die Liquiditätssituation der Unternehmen verbessern könnten, zählt eine weitere Erleichterung des steuerlichen Verlustabzugs. Zum Verlustrücktrag hat der Gesetzgeber mit dem Zweiten Corona-Steuerhilfegesetz (BGBl. I Seite 1512) Änderungen beschlossen, die wirksame und zielgerichtete Instrumente zur kurzfristigen Verbesserung der Liquidität von krisenbetroffenen Unternehmen darstellen. Von mehreren Teilnehmern am Regionaldialog wurde die Auffassung vertreten, dass die beschlossene Ausweitung sinnvoll sei, aber nicht weit genug gehe und darüber hinaus die Regelungen zum Verlustabzug dauerhaft überarbeitet werden sollten, um insbesondere auch für Unternehmen des industriellen Mittelstands Entlastung zu schaffen. Ob die Einbeziehung des Jahres 2018 in den steuerlichen Verlustrücktrag und eine weitere Erhöhung der Höchstbetragsgrenzen probate Mittel sind, um die von den wirtschaftlichen Einschränkungen der Corona-Pandemie betroffenen Unternehmen wirksam und zeitnah zu unterstützen, wurde unterschiedlich beurteilt. Das gilt gleichermaßen für die Regelungen zum Verlustvortrag (sog. Mindestbesteuerung). Insoweit eine befristete Maßnahme im Kontext des Verlustabzugs allein zur Krisenbewältigung erwogen wird, sollte nach

---

Rechnungslegungsgrundsätzen zum Eigenkapital zählen, erscheint es - unter Zugrundelegung der Vorgaben der KOM - vertretbar, sie bei der UiS-Definition zu den Eigenmitteln zu rechnen.

Auffassung von Teilnehmern sichergestellt werden, dass sie kurzfristig umgesetzt wird, um einen wirksamen konjunkturellen Impuls auszulösen.

Im Regionaldialog wurde die im Zweiten Corona-Steuerhilfegesetz beschlossene temporäre Wiedereinführung der degressiven Abschreibung für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens zum 1.01.2020 von mehreren Teilnehmern am Regionaldialog begrüßt, weil sie den Werteverzehr der Maschinen und Anlagen besser abbilde. Die degressive Abschreibung sollte daher nach Auffassung eines Teils nicht auf den Zeitraum bis Ende 2021 befristet sein. Da Innovationen in zukunftssträchtige Bereiche, in Digitalisierung, Klimaschutz und vor allem in die Transformation der Branche zunehmend durch eigene Forschung und Entwicklung der Unternehmen entstehen, seien neben erhöhten Abschreibungen auch immaterielle Vermögensgegenstände und die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung in die Förderung mit einzubeziehen. Der andere Teil verweist darauf, dass die seit Anfang des Jahres implementierte Forschungszulage bereits eine in diesem Sinne weitreichende Maßnahme sei, die im Rahmen des Corona-Konjunkturpakets temporär ausgebaut wurde und deren Wirksamkeit sich unter regelmäßigen Umständen zudem erst im Laufe der Zeit erweisen wird. Werde eine zusätzliche Ausweitung der steuerlichen FuE-Förderung erwogen, sollte sie nach Auffassung dieser Teilnehmer nur für KMU gelten. Darüber hinaus werden in der Automobilindustrie mit Blick auf eine international wettbewerbsfähige Steuerbelastung der deutschen Unternehmen zusätzliche steuerliche Maßnahmen diskutiert, die auch eine schnelle Erholung der Wirtschaft nach der Corona-Pandemie unterstützen würden.

Zuschüsse, Kredite und Garantien des Staates zur Abmilderung der direkten Auswirkungen der Corona-Pandemie waren auch für viele Unternehmen der Automobilindustrie notwendig und geboten. Teilnehmer an den Regionaldialogen forderten zudem, die strukturellen steuerlichen Rahmenbedingungen darüber hinaus zu verbessern, um den Unternehmen ein Herauswachsen aus der Krise möglichst aus eigener Kraft zu ermöglichen: Die Beschleunigung der Besteuerungsverfahren stärke die Rechts- und damit die Planungssicherheit für Unternehmen. Zusätzliche administrative Belastungen und Compliance-Anforderungen sollten nach Darlegung von Teilnehmern an den Regionaldialogen vermieden, klassische Stammhaus-Funktionen, wie etwa die Finanzierung von Unternehmensgruppen aus Deutschland heraus, gestärkt werden. Andere Teilnehmer verwiesen darauf, dass das Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket der Bundesregierung (mit einem Gesamtvolumen von 167 Mrd. Euro) neben mehreren, temporären steuerlichen Maßnahmen - einschließlich der sogenannten Modernisierung des Körperschaftssteuerrechts (Maßnahme 7), die noch nicht umgesetzt ist und Maßnahmen wie den Investitionsabzugsbeträgen im Volumen von 0,170 Mrd. Euro (s. Jahressteuergesetz 2020) auch steuerliche Entlastungen für Unternehmen vorsehe, die über den Zeitraum der Krise hinausreichen.

In den Regionaldialogen wurde die weitere Förderung von Investitionen in Innovationen und Digitalisierung vorgeschlagen und dabei von Branchenvertretern insbesondere folgende

konkrete (ggf. temporär umzusetzende) Handlungsfelder genannt, die nicht abschließend diskutiert werden konnten:

- Weitere Verbesserung der Abschreibungsmöglichkeiten, etwa für digitale Innovationsgüter.
- Sonder-AfA für Ladeinfrastruktur einführen.
- Weiteren Ausbau der steuerlichen Forschungsförderung im Lichte der Ergebnisse einer Evaluierung der Auswirkungen der beschlossenen steuerlichen FuE-Förderung prüfen.
- Hemmnisse für die Elektromobilität bzw. Rechtsunsicherheit im Stromsteuerrecht / Umsatzsteuerrecht beseitigen.
- E-Fuels energiesteuerrechtlich fördern.
- Ausreichender Planungshorizont über 2022 hinaus ist wichtig.
- Strukturelle Reformen des Steuerrechts: Verfahren beschleunigen, Bürokratie abbauen, Senkung der deutschen Unternehmenssteuerbelastung, Anrechenbarkeit von Quellensteuern verbessern, Reformierung der Thesaurierungsbegünstigung des § 34a EStG.

Allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern an den Regionaldialogen ist bewusst, dass die außergewöhnlichen Maßnahmen während der Corona-Krise der besonderen Situation geschuldet sind. Die Unterstützungsmaßnahmen haben eine einmalige Dimension und sind zeitlich befristet. Die Interimsschätzung des Arbeitskreises Steuerschätzung zeige, dass die Maßnahmen des Staates wirken. Dauerhaft könne die Ausnahmeklausel der Schuldenregel nicht angewandt werden, d. h. im Zuge einer Steuerrechtsreform, die zur permanenten Einnahmesenkung führt, müssten auch Optionen zur Gegenfinanzierung geprüft werden. Einige Teilnehmer wiesen darauf hin, dass Steuerreformen nur wirksam und sinnvoll seien, wenn sie den einzelnen Steuerzahler entlasten. Ziel müsse sein, dass durch die Steuerreform aufgrund von Wachstum (auch Direktinvestitionen aus dem Ausland) die Bemessungsgrundlage einzelner Steuern zunehme und damit das Steueraufkommen insgesamt steige. Ob diese Vorschläge probate Mittel wären, die von den wirtschaftlichen Einschränkungen der Corona-Pandemie betroffenen Unternehmen wirksam und zeitnah zu unterstützen, oder ob es struktureller Reformen des Steuerrechts bedürfe, wurde unterschiedlich beurteilt. Man solle davon absehen, vorschnell steuerliche Maßnahmen zu ergreifen, die auf Dauer zu Ausfällen führen, die die Handlungsfähigkeit des Staates systematisch einschränken. Steuerpolitische Impulse zur Krisenbewältigung sollten unmittelbar wirken, auf die Dauer der Krise begrenzt sein und einen direkten transformativen Anspruch verwirklichen. Helfen könnte eine Evaluierung der jetzigen Maßnahmen und der Anreizwirkung des Steuerrechts für Innovationen und Investitionen. Zudem müssten alle Maßnahmen den Vorgaben des EU-Beihilferechts genügen. Einige Teilnehmer betonten aber die Notwendigkeit struktureller Anpassungen im Steuerrecht, um den Unternehmen stärker zu ermöglichen, aus eigener Kraft der Krise zu entkommen und zur Sicherung des Steueraufkommens der Zukunft sowie der Arbeitsplätze beizutragen.

## INNOVATIONS- UND TECHNOLOGIEFÖRDERUNG: BERATUNG, NIEDERSCHWELLIG, KURZFRISTIG, ÜBERREGIONAL

Die Förderprogramme im Bereich der CO<sub>2</sub>-armen und perspektivisch klimaneutralen Mobilität und beim Aufbau der dafür notwendigen Lade- und Tankinfrastruktur sollten fortgesetzt werden. Klimaneutrale Antriebstechnologien sind in vielen Transport- und Mobilitätsanwendungen bislang noch nicht wirtschaftlich und haben einen Kosten- und Wettbewerbsnachteil ggü. konventionellen Antriebstechnologien.

Die Unternehmen sollten noch stärker als bisher selbst initiativ werden und die Beratungsangebote u.a. des Bundes, der Länder und Kammern stärker in Anspruch nehmen. Ergänzend sollte geprüft werden, wie die bestehende Beratung, insbesondere von KMU im Transformationsprozess, aber auch hinsichtlich der Förderlandschaft, weiter verbessert werden kann. Nach Auffassung der IG Metall wäre eine Öffnung der bestehenden Beratungsprogramme für Betriebsräte in KMU wünschenswert. Betriebsräte seien zentrale Player in KMUs ohne Forschungsabteilung. Dort entstünden Innovationen eher aus dem betrieblichen Prozess heraus, würden von Betriebsräten mit den Beschäftigten initiiert und umgesetzt.

Bei der Ausgestaltung und Bereitstellung der Beratungsangebote bietet sich ein kombinierter Top down- (über Innovations-Netzwerke, Kammern und Verbände) und Bottom-up (Beratung von Unternehmen) Ansatz an.

In den neuen Ländern existiert hierfür bereits ein Automobilzuliefercluster, in dem strukturbestimmende Zulieferer, Forschungseinrichtungen, Hochschulen und Universitäten und die ansässigen Fahrzeughersteller verankert sind, und das sich dieser Aufgabenstellung verstärkt mit den regionalen Länderinitiativen widmen könnte (siehe Hinweis zur Bildung überregionaler Transferzentren als KMU-Zugriff für Innovationsimpulse zur Firmenweiterentwicklung).

Eine Problematik, die im Regionaldialog diskutiert wurde, betrifft das bei Länderinitiativen/-Transferzentren auftretende Silo-Denken, die Wertschöpfungsketten kennen jedoch keine Ländergrenzen. Denkbar wären auch überregionale Themennetzwerke oder begrenzte öffentliche / private Netzwerke wie im Rahmen des ZIM (Zentrales Innovationsprogramm Mittelstand), bei denen alle Beteiligte einen Beitrag leisten, mit einer zeitlichen Begrenzung und Meilensteinen. Auch (bestehende) regionale Innovations-Netzwerke und Automobilcluster, die alle relevanten Akteure eines Themenfeldes in einer Region zusammenführen, nicht an Landesgrenzen gebunden sind und häufig ganze Wertschöpfungsökosysteme bilden, können hier wichtige Beiträge leisten. Zudem sollten Cross-Cluster-Ansätze unterstützt werden.

Angelehnt an das Programm go-Inno<sup>6</sup> wäre eine Ausweitung qualifizierter Beratungen wünschenswert, die die Gesamtsituation des Unternehmens im Transformations- und Innovationsprozess in den Blick nimmt. Derzeit sind die Gutscheine auf Unternehmen bis 100 Beschäftigte, 20 Mio. Euro Umsatz oder 20 Mio. Euro Bilanzsumme beschränkt. Die aktuelle Förderrichtlinie endet am 31.12.2020, eine Fortführung darüber hinaus ist in Planung. Wichtig bei diesem Ansatz ist es, höchste Qualitätskriterien an die Berater anzulegen, damit das Instrument zielgerichtet Unternehmen hilft. Als Qualitätskriterien bieten sich an Zertifizierungen nach DIN ISO 9001:2018 und z.B. DIN Spec Innovationsberatung (sobald Zertifizierung möglich). Aus Sicht von Teilnehmenden an den Regionaldialogen wäre eine Erweiterung des Kreises der Förderfähigen auf Unternehmen ab 500.000 Euro Umsatz wünschenswert. Ferner wurde von der IG Metall angeregt, die Beratungsprogramme für Betriebsräte zu öffnen oder Beratungsprogramm für Betriebsräte aufzulegen (Beispiel Orientierungsberatung für Betriebsräte in KMU in NRW). Aufgrund von immer kürzeren Innovationszyklen sollte ein besonderes Augenmerk auf einer schnellen und kontinuierlichen Bearbeitung der Förderanträge liegen (z.B. max. 3 Monate beim ZIM - Zentrales Innovationsprogramm Mittelstand). In manchen Fachprogrammen sei es zudem nur ein- bis zweimal im Jahr möglich, Förderanträge einzureichen. Dazu kämen Bearbeitungszeiten bis zu Bewilligung oder zum Maßnahmenbeginn von bis zu 12 Monaten. In der Realität führe dies auch dazu, dass zeitkritische Innovationen, die zusätzliche Fördermittel benötigen, nicht angegangen würden.

Für die Umsetzung komplexer FuE-Verbundvorhaben haben sich zudem zweistufige Antragsverfahren (wie etwa bei KMU-innovativ<sup>7</sup>) bewährt, in denen die Einreichung eines Vollantrags erst nach erfolgreicher Skizzenprüfung notwendig wird. Hierdurch kann der Zeit- und Ressourcenaufwand sowohl beim antragstellenden Unternehmen als auch beim Projektträger minimiert werden.

Es gibt zum Teil auch Frustration in Unternehmen, wenn Programme beworben werden, die nicht mit ausreichenden Mitteln ausgestattet sind und dies nicht kommuniziert wird. Wichtig ist daher, dass, sobald die Mittel ausgeschöpft sind, die Information publik wird, damit Unternehmen nicht unnötig Ressourcen in eine teilweise sehr komplexe Antragstellung investieren. Die Programme sollten transparent sein und es sollte jeweils zeitnah der aktuelle Status bezüglich Mittelsituation und Bewilligungsquote ablesbar sein.

Ein wesentliches Element zur Gestaltung der Transformation und der Bewältigung des damit verbundenen strukturellen Wandels in den Regionen kann die Förderung von regionalen

---

<sup>6</sup> <https://www.innovation-beratung-foerderung.de/INNO/Navigation/DE/go-Inno/go-inno.html>

<sup>7</sup> <https://www.bmbf.de/de/kmu-innovativ-561.html>



Innovationsclustern sein. Zu Innovationsclustern, deren Erfolgsfaktoren und Hemmnissen siehe das Ergebnispapier des Regionaldialogs II. Neben den bereits bestehenden Förderinstrumenten für Innovations-Netzwerke und Cluster wird auch die Förderung nach Ziffer 35c des Konjunkturpakets „Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken“ der Bundesregierung einen Schwerpunkt auf regionale Innovationscluster legen. Dabei sollen insbesondere der Transferaspekt und die Auswirkungen auf die Regionen im Transformationsprozess berücksichtigt werden. Im Rahmen eines Stakeholder-Workshops zu Fördermaßnahmen der Ziffer 35c wurden verschiedene Vorschläge zur Ausgestaltung dieser neuen Förderung diskutiert.

#### **Kernbotschaften des Regionaldialogs IV**

- Die Corona-Pandemie verstärkt die Problematik der Transformation insbesondere für viele KMU-Zulieferunternehmen, da sich ihre finanzielle Situation krisenbedingt unerwartet verschärft hat. Rücklagen, die für Zukunftsinvestitionen, Transformation und Innovation zur Verfügung gestanden hätten, werden nun für das Überleben der Betriebe benötigt.
- Prüfung, welche Möglichkeiten für die Verbesserung der Eigenkapitalausstattung und der Liquidität von Zulieferunternehmen unter Berücksichtigung von marktwirtschaftlichen Fonds-Lösungen und im Steuerrecht bestehen.
- Prüfung, wie das Steuerrecht noch stärker dazu beitragen kann, Investitionen in Forschung und Entwicklung und in die Produktion neuer Technologien, Produkte und Angebote anzureizen.
- Um den immer kürzeren Innovationszyklen gerecht zu werden, sollte dort, wo zielführend und umsetzbar, die Einreichung von Anträgen bei Förderprogrammen in regelmäßigen und kurzen Abständen möglich sein; die eingereichten Anträge sollten zeitnah bearbeitet werden.
- Prüfung, inwieweit ein kombinierter Ansatz aus öffentlich ausgeschriebenen Transferzentren und privatwirtschaftlicher Innovations-/ Transformationsberatung durch qualifizierte Beratungsunternehmen die unternehmerische Gestaltung der Transformation unterstützen kann. Darüber hinaus können die Unternehmen auf die Expertise der Förderberatung des Bundes oder andere Akteure wie z. B. der Länder oder Kammern zurückgreifen.

## Anhang I

### Kurzübersicht über Programme der Unternehmensfinanzierung

Programm	Beschreibung	Verfügbare Mittel
<b>Bürgschaftsprogramme der Bürgschaftsbanken, der Länder und Bund-Landes-Bürgschaften</b>	Investitionsvorhaben und zusätzlicher Betriebsmittelbedarf können im regulären Bürgschaftsgeschäft ab einem Bürgschaftsbedarf > 20 Mio. Euro in strukturschwachen Regionen mit kombinierten Bund-Landes-Bürgschaften („Großbürgschaftsprogramm“) begleitet werden. Ansonsten stehen die Landesbürgschaftsprogramme zur Verfügung. Für Bürgschaften bis 1,25 Mio. Euro sind die Bürgschaftsbanken in den einzelnen Ländern zuständig.	
<b>Programme des ERP-Sondervermögens, KfW (Kreditfinanzierung)</b>	<p>Die ERP-Förderung erfolgt zum großen Teil über die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), überwiegend in Form von zinsgünstigen Krediten. Da die Förderung aus dem ERP-Sondervermögen branchenneutral und technologieoffen erfolgt, stehen die Förderprogramme auch mittständischen Unternehmen der Automobilzulieferindustrie zur Verfügung.</p> <p>Die ERP-Programme beziehen sich sowohl auf die Gründung neuer Unternehmen wie auch die Festigung bestehender Unternehmen (KMU).</p> <p>Der KfW-Unternehmerkredit richtet sich an Unternehmen bis zu 500 Mio. Euro Jahresumsatz und finanziert Investitionen und Betriebsmittel von Unternehmen über 5 Jahren mit bis zu 25 Mio. Euro.</p> <p>Für Investitionen und Betriebsmittel innovativer Unternehmen gibt es den ERP-Digitalisierungs- und Innovationskredit. Für Vorhaben in regionalen Fördergebieten steht das ERP-Regionalförderprogramm zur Verfügung.</p>	Die ERP-Mittel werden jährlich im Rahmen des ERP-Wirtschaftsplangesetzes neu festgelegt. Sie werden ergänzt um KfW-eigene Programme wie. Z.B. KfW-Unternehmerkredit
<b>Instrumente der Beteiligungsfinanzierung</b>	<p>Finanzierung von innovativen und technologieorientierten Vorhaben von jungen Unternehmen, für die aufgrund ihres schwer einschätzbaren Erfolgsrisikos häufig keine klassische Bankenfinanzierung zur Verfügung steht. Zu den Instrumenten gehören zum Beispiel der High-Tech Gründerfonds (HTGF), der Venture Capital-Fonds coparion, der ERP/EIF-Dachfonds des Europäischen Investitionsfonds (EIF) und die ERP-VC-Fondsinvestments der KfW Capital.</p> <p>Um Start-ups und kleine mittelständische Unternehmen zu unterstützen, die durch die Corona-Pandemie in Liquiditätseingpässe geraten sind, hat die Bundesregierung ein 2 Mrd. Euro-Maßnahmenpaket auf den Weg gebracht (befristet bis 31.12.2020).</p>	

Quelle: BMWi (Stand: 19. Oktober 2020)

## Anhang II.1

### (1) Kurzübersicht über Fördermöglichkeiten

Programm	Beschreibung	Verfügbare Mittel
<b>Bund-Länder Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW)</b>	<p>Förderung von gewerblichen Investitionen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftsnahen Infrastruktur in strukturschwachen Regionen.</p> <p>Um in strukturschwachen Regionen mehr Anreize für gewerbliche Investitionen und kommunale Investitionen in die wirtschaftsnahe Infrastruktur zu schaffen und so die Folgen der Corona Krise etwas abzumildern, haben Bund und Länder Erleichterungen des gemeinsamen GRW-Koordinierungsrahmens bei der Investitionsförderung der GRW beschlossen, die am 13. Juli 2020 in Kraft getreten sind.</p>	<p>50% der Ausgaben trägt der Bund.</p> <p>2020: 850 Mio. € vom Bund (600 Mio. € + 250 Mio. € aus dem Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket).</p> <p>2021: 923,2 Mio. € vom Bund (davon 250 Mio. € aus dem Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket).</p>
<b>Gesamtdeutsches Fördersystem</b>	Es handelt sich um ein gemeinsames Dach von über 20 Bundesprogrammen aus sechs Ressorts. Die Förderprogramme werden exklusiv in strukturschwachen Regionen angeboten oder tragen durch spezielle regionale Förderkonditionen wie z.B. höhere Fördersätze oder eine überproportionalen Mittelverwendung für strukturschwache Regionen zu deren Stärkung bei.	2020, 2021: jeweils rd. 3 Mrd. €.
<b>Europäischer Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF)</b>	Der EGF (VO (EU) Nr. 1309/2013) hilft Arbeitnehmern, die infolge von Veränderungen des Welthandelsgefüges (z. B. Schließung eines Unternehmens oder Verlagerung einer Produktionsstätte außerhalb der EU infolge weitreichender Strukturveränderungen aufgrund der Globalisierung) arbeitslos geworden sind bzw. ihre Erwerbstätigkeit aufgegeben haben.	
<b>Förderung von Forschung und Entwicklung (IGF, INNO-KOM, ZIM, RUBIN, KMU-innovativ)</b>	Die Förderprogramme sind technologieoffen ausgerichtet. Antragsberechtigt bei INNO-KOM und der IGF sind aber nur gemeinnützige Forschungseinrichtungen bzw. die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft industrieller Forschungs-Vereinigungen (AiF) und keine Unternehmen. Beim ZIM dagegen sind Unternehmen mit weniger als 1.000 Beschäftigten antragsberechtigt, wobei dies für Unternehmen ab 500 Beschäftigten an die Bedingung der Kooperation mit einem KMU geknüpft ist. Das ZIM unterstützt Innovationsaktivitäten von mittelständischen Unternehmen. Gefördert werden Forschung und Entwicklung (FuE) in Form von Einzelprojekten, nationalen und internationalen	<p>In 2020:</p> <p>IGF: 199 Mio. €</p> <p>INNO-KOM:101 Mio. €</p>

	<p>Kooperationsprojekten und Innovationsnetzwerken sowie unter bestimmten Bedingungen auch Durchführbarkeitsstudien. Das neue Programm RUBIN fördert primär Bündnisse in strukturschwachen Regionen (GRW-Gebiete), aber bietet auch Möglichkeiten für einen Verbund mit Partnern aus nicht-GRW-Regionen. Im Fokus stehen KMU.</p> <p>Mit der Förderinitiative KMU-innovativ (BMBF) werden risikoreiche Vorhaben mit hohem Innovationspotenzial der Spitzenforschung auf wichtigen Zukunftsfeldern gefördert. Dazu zählen wichtige Technologie- und Anwendungsfelder der Automobilwirtschaft, wie Elektronik und autonomes Fahren, Informations- und Kommunikationstechnologien, Materialforschung, Mensch-Technik-Interaktion, Produktionstechnologie sowie Ressourceneffizienz und Klimaschutz. Im Verbund mit einem KMU sind Hochschulen, Forschungseinrichtungen und mittelständische Unternehmen bis zu einer Größe von 1.000 Mitarbeitern antragsberechtigt. Auch im Rahmen der Initiative „Zukunft der Arbeit: Mittelstand – innovativ und sozial“ bestehen Fördermöglichkeiten für KMU-getriebene Verbundprojekte der Automobilwirtschaft.</p>	ZIM: 555 Mio. €
<b>Förderprogramm „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“</b>	Zwei Programmsäulen „Automatisiertes Fahren“ und „Innovative Fahrzeuge“. Als Kooperationen von Autobauern, Zulieferern und Forschungsinstitutionen angelegt, die vorwettbewerbliche, anwendungsnahe Ergebnisse liefern. Aktueller Schwerpunkt des Programms ist „Künstliche Intelligenz im Fahrzeug“.	2020: 68,85 Mio. €
<b>Umsetzung KoPa Ziffer 35c Zukunftsinvestitionen Fahrzeughersteller und Zulieferer</b>	<p>Die in Vorbereitung befindlichen Maßnahmen im Rahmen von KoPa 35c zielen auf eine umfassende Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Fahrzeugindustrie und Unterstützung von Unternehmen bei der Transformation auf dem Weg zur klimafreundlichen Mobilität ab. Schlüsselemente werden Zukunftsinvestitionen in Digitalisierung, Industrie 4.0, neue Technologien und Produkte, regionale Innovationscluster sowie die Qualifizierung der Beschäftigten sein. Dazu wird ein Konzept bestehend aus 3 Modulen erarbeitet:</p> <p>a) Modernisierungs-Programm Fahrzeughersteller (Produktion)  b) Förderung von FuE für transformationsrelevante Innovationen (Produkt)  c) Regionale Innovationscluster der Industrie (Cluster)</p>	2020 – 2024: 2 Mrd. €
<b>Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen</b>	Der Bund wird bis spätestens 2038 bis zu 14 Mrd. € als Finanzhilfen für bedeutsame öffentliche Investitionen (z.B. Gewerbeparks) in den Braunkohle-Regionen der Braunkohle-Länder zur Verfügung stellen. Eine direkte Förderung von Unternehmen ist nicht möglich. Außerdem wird der Bund bis zu 26 Mrd. € für zusätzliche Maßnahmen in den Kohleregionen im Rahmen von bestehenden	2020 – 2024: ca. 9 Mrd. €

	Bundesprogrammen bereitstellen. Hierbei geht es um Infrastruktur, aber auch um FuE-Projekte (wie z.B. Reallabore).	
<b>Fördermaßnahme „Batterie 2020 Transfer“</b>	Die Fördermaßnahme „Batteriematerialien für zukünftige elektromobile, stationäre und weitere industrierelevante Anwendungen (Batterie 2020 Transfer)“ als Teil des Dachkonzepts „Forschungsfabrik Batterie“ stellt Forschungs- und Entwicklungsprojekte zwischen Unternehmen und Forschungseinrichtungen in den Mittelpunkt, die einen entscheidenden Beitrag für eine nachhaltige Elektromobilität sowie weitere industrielle Batterieanwendungen, etwa bei mobilen Arbeitsgeräten und in der Medizintechnik, leisten können. Mit der Fördermaßnahme soll der Transfer in die wirtschaftliche Umsetzung beschleunigt werden. Einen wichtigen Eckpfeiler der Maßnahme werden Projekte zu Traktionsbatterien darstellen.	2021 – 2025: 140 Mio. €
<b>Förderprogramm EXIST</b>	Gefördert wird die Vorgründungsphase von innovativen Technologie-Startups bis zur Marktreife. Die geförderten Gründungsvorhaben umfassen auch den Bereich neuer automobiler Antriebsformen. Das Förderprogramm EXIST ist technologie- und branchenoffen und kommt mithin auch für Zulieferer aus der Automobilindustrie in Betracht.	2020: 104 Mio. €
<b>Ideenwettbewerb: „Reallabore der Energiewende“</b>	Ziel des Förderformats ist es, den Transfer in den Markt zu beschleunigen und die schwierige Phase zwischen Technologieentwicklung und Marktdurchdringung zu überbrücken.	2020: 115 Mio. €
<b>Reallabore: Testräume für Innovation und Regulierung</b>	Reallabore bieten Freiräume für die zeitlich befristete Erprobung von Innovationen, wenn diese sonst an rechtliche Grenzen stoßen. Ziel der Initiative ist es einerseits, mit Netzwerkarbeit („Netzwerk Reallabore“) und Informationsangeboten (z.B. „Handbuch Reallabore“) die praktischen Hürden für Reallabore zu senken sowie wegweisende Reallabore auszuzeichnen („Innovationspreis Reallabore“). Andererseits sollen v.a. die rechtlichen Spielräume für Reallabore gestärkt und erweitert werden.	
<b>Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“</b>	Kern der Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ ist eine systemische, transdisziplinäre Mobilitätsforschung. Sie bringt die Chancen neuer Technologien, ein sich änderndes Mobilitätsbewusstsein und -verhalten sowie die spezifischen Gegebenheiten vor Ort zusammen.  Förderrichtlinien zur Umsetzung der Forschungsagenda sind:  - MobilitätsWerkStadt 2025: Förderung von knapp 50 kommunalen Experimentierräumen seit Januar 2020, in denen Kommunen gemeinsam mit zentralen Akteuren und Multiplikatoren aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Wissenschaft den Wandel des Mobilitätssektors gestalten.  - MobilitätsZukunftsLabor 2050: Gefördert werden 12 interdisziplinäre Forschungsprojekte, die neue systemische Ansätze entwickeln und Grundlagen für innovative Mobilitätskonzepte der Zukunft schaffen.	2020-2026: 34 Mio. €

	- JPI Urban Europe Fördermaßnahme "Urban Accessibility and Connectivity": Europäische Forschungsprojekte zu neuen Werkzeugen, Dienstleistungen und Methoden (insb. informationsbasierte Dienste) die das Mobilitäts- und Konsumverhalten im urbanen Raum in Richtung Nachhaltigkeit beeinflussen.	
<b>Rahmenprogramm „Mikroelektronik aus Deutschland – Innovationstreiber der Digitalisierung“</b>	<p>Das Zukunftsthema „Automatisiertes Fahren“ des Rahmenprogramms wird in öffentlichen Ausschreibungen wie „KI-Element: autonomes Fahren“, „Zukunftsfähige Spezialprozessoren und Entwicklungsplattformen (ZuSE)“ oder „KMU-innovativ: Elektronik und autonomes Fahren“ adressiert und in vorwettbewerblichen FuE-Projekten gefördert.</p> <p>Im Rahmen der „Forschungsfabrik Mikroelektronik Deutschland (FMD)“ und der „Forschungslabore Mikroelektronik Deutschland (ForLab)“ fördert das BMBF Forschungsinfrastrukturen an Forschungseinrichtungen und Universitäten sowie die Vernetzung von Wissenschaft und Industrie. Die FMD bietet einen umfassenden und einfachen Zugang zu Technologien der Mikro- und Nanoelektronik und ist dabei ein wichtiger Innovationspartner, besonders für KMU. Die Forschungsinfrastruktur bildet auch für die Digitalisierung in der Automobilindustrie eine Basis für zukünftige Innovationen</p>	<p>2019 - 2023: ca. 32,5 Mio. € für FuE-Projekte zum autonomen Fahren aus KI-Element und ZuSE</p> <p>FMD (2017 – 2020): ca. 350 Mio. € ForLab (2019 – 2021): ca. 50 Mio. €</p>
<b>Zukunftscluster-Initiative (Clusters4Future)</b>	<p>Unter dem Motto „Cluster4Future“ engagieren sich in der themenoffenen „Zukunftscluster-Initiative“ deutschlandweit forschungsstarke Regionen mit neuen mutigen Ansätzen im Bereich des Wissens- und Technologietransfers.</p> <p>Ihr Ziel: die nächste Generation regionaler Innovationsnetzwerke entstehen zu lassen. Die Zukunftscluster sollen exzellente Forschungsergebnisse schneller in die Anwendung und damit in den Alltag der Menschen bringen.</p>	Ab 2020: ca. 450 Mio. € (für die ersten beiden Wettbewerbs- runden)
<b>Bundesprogramm „Aufbau von Weiterbildungsverbänden“</b>	Es braucht neue Formen, um die verschiedenen Angebote und Dienstleistungen zum Thema Weiterbildung noch stärker aufeinander abzustimmen und zu verzahnen sowie Netzwerke zwischen den Akteuren von Weiterbildung, vor allem auch zwischen den Unternehmen, auszubauen. Das Bundesprogramm „Aufbau von Weiterbildungsverbänden“ des BMAS verfolgt das Ziel, durch eine entsprechende Förderung die Teilnahme von KMU an Weiterbildungen zu steigern und regionale Wirtschafts- und Innovationsnetzwerke zu stärken.	
<b>unternehmensWert: Mensch (uWM) und unternehmensWert: Mensch plus (uWM plus)</b>	Das ESF-Programm unternehmensWert:Mensch (uWM) fördert seit 2015 bundesweit und branchenübergreifend Beratungsleistungen für kleine und mittlere Unternehmen (KMU), um sie bei der Fachkräftesicherung und der Gestaltung einer mitarbeiterorientierten und zukunftsfähigen Unternehmenskultur zu unterstützen. Rund 80 Erstberatungsstellen stehen den KMU als erste Ansprechpartner*innen zur Verfügung. Sie analysieren mit den Unternehmen ihren personalpolitischen oder arbeitsorganisatorischen Veränderungsbedarf und vergeben einen	

	<p>Beratungsscheck für eine geförderte Prozessberatung. Der Programmzweig unternehmensWert:Mensch plus (uWM plus) unterstützt seit 2017 KMU dabei, in ihrem Betrieb einen Lern- und Experimentierraum zu etablieren und innovative Lösungen für die Herausforderungen der digitalen Transformation zu entwickeln. Von den seit 2015 ausgegebenen rund 7600 Beratungsschecks, entfallen mittlerweile knapp 1.600 auf uWM plus. Aufgrund der positiven Resonanz und großen Nachfrage wurde die Laufzeit des Programms um zwei Jahre bis Juni 2022 verlängert.</p>
<p><b>ESF- und Bundesprogramm „Zukunftszentren“</b></p>	<p>Da Ostdeutschland in besonderem Maße mit den Herausforderungen des demografischen und digitalen Wandels konfrontiert ist, wurde das ESF-Förderprogramm „Zukunftszentren“ etabliert. In jedem ostdeutschen Bundesland nimmt je ein „Regionales Zukunftszentrum (RZ)“ die Unterstützungsbedarfe der Regionen und Branchen im digitalen und demografischen Wandel differenziert in den Blick und beantwortet diese mit innovativen Qualifizierungsangeboten für die betriebliche Ebene. Ein übergeordnetes „Zentrum digitale Arbeit (ZdA)“ unterstützt die RZ, in dem es übergreifendes Forschungswissen zum Wandel des Arbeitsmarktes aufbereitet zur Verfügung stellt. Um die Gestaltungskompetenz von Solo-Selbstständigen im digitalen Wandel zu stärken, wurde ein „Haus der Selbstständigen“ (HdS) etabliert. Das zunächst für die ostdeutschen Bundesländer konzipierte ESF-Förderprogramm wird aufgrund des hohen Bedarfs und großen Interesses nun auch in den westdeutschen Bundesländern und Berlin eingeführt. Die Förderrichtlinie „Zukunftszentren (KI)“ wurde im August 2020 veröffentlicht. Bis Ende 2022 werden zwei Handlungsschwerpunkte gefördert: „Regionales Zukunftszentrum“ (RZ) und „KI Wissens- und Weiterbildungszentrum“ (KWW). Das zentrale Ziel beider Programme ist es, die Bundesländer dabei zu unterstützen, die großen Veränderungsprozesse zu bewältigen und vor allem sozial zu gestalten. Die Programme sind darauf ausgerichtet, die Selbstlern- und Gestaltungskompetenz von kleinen und mittleren Unternehmen, ihren Beschäftigten und (Solo-)Selbstständigen, in den Transformationsprozessen zu fördern. Sie sollen einen Beitrag zur innovativen und sozial ausbalancierten Gestaltung des Strukturwandels, der sich auch aus der Entwicklung von KI ergeben wird, leisten. Ein zentraler Aspekt ist dabei die Unterstützung bei der partizipativen und co-kreativen Einführung von KI-Systemen und damit verbunden die Qualifizierung der Beschäftigten im Hinblick auf veränderte Kompetenzenanforderungen.</p>

Quelle: BMWi (Stand: 19. Oktober 2020)

## Anhang II.1

### Kurzübersicht über Fördermöglichkeiten aus EU-Programmen

Programm	Beschreibung	Verfügbare Mittel
<b>Förderung durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und den Just Transition Fund (JTF)</b>	<p>Schwerpunkt der EFRE Förderung liegt in Deutschland bei den Themen „Innovation &amp; Forschung“, Förderung der Wettbewerbsfähigkeit von KMU und CO<sub>2</sub>-Abbau in allen Bereichen der Wirtschaft.</p> <p>Aus dem JTF sind vorrangig Braunkohleregionen förderfähig. Daneben kommt eine Förderung auch für Regionen mit energieintensiver Industrie in Betracht. Im JTF sind u.a. Investitionen in KMUs, Unternehmensgründungen, Forschungs- und Innovationstätigkeiten, Digitalisierung und den Einsatz sauberer Technologien möglich. Nicht gefördert werden dürfen u.a. Investitionen in fossile Brennstoffe und Kernenergie.</p>	<p>EFRE: 2014-2020 knapp 11 Mrd. €</p> <p>JTF: voraussichtlich ca. 2 Mrd. € (2021 - 2027)</p>
<b>Förderung durch die Recovery and Resilience Facility (RRF)</b>	<p>Die Recovery and Resilience Facility ist ein wichtiger Teil des EU-Aufbauinstruments Next Generation EU, welches als Reaktion auf die Corona Krise von den EU Mitgliedstaaten beschlossen wurde. Das Instrument soll der wirtschaftlichen Erholung und der Stärkung des Wachstumspotenzials dienen. Mit Mitteln aus der RRF können Mitgliedstaaten dabei unterstützt werden, ihre zentralen strukturellen Herausforderungen zu adressieren. Förderfähig sind (vsl, die Details der entsprechenden Verordnung werden derzeit noch verhandelt) Pakete aus Strukturreformen und Investitionen, die u.a. im Einklang mit der digitalen und ökologischen Transformation, sowie einer Stärkung des Binnenmarktes stehen. Um Mittel zu erhalten, müssen die Mitgliedstaaten Reform- und Investitionspläne erarbeiten, abstimmen und sich von der EU-KOM und dem Rat der Europäischen Union genehmigen lassen. Wichtig für eine Förderung ist ein klarer Bezug zu den sogenannten länderspezifischen Empfehlungen aus dem Europäischen Semester.</p>	<p>RRF: 2021 – 2026 vsl. ca.20-25 Mrd. €</p>
<b>Instrumente der Finanzierung durch die Europäische Investitionsbank Gruppe (EIB und EIF)</b>	<p>Die EIB Gruppe stellt v.a. Darlehen, aber auch Garantien und Eigenkapital zur Verfügung zur Finanzierung von FuE-Investitionen von Automobilkonzernen in der EU. Dabei finanziert sie regelmäßig bis zu 50 Prozent der Gesamtkosten eines Projekts (bei KMU ggf. auch höher). Damit diese Vorhaben für eine Beteiligung in Betracht kommen, müssen sie dem Mandat der EIB Gruppe entsprechen und zu übergeordneten EU-Zielen beitragen (Vollendung des Binnenmarkts).</p>	<p>Gesamtes Finanzierungsvolumen der EIB Gruppe betrug 2019 rund 72 Mrd. EUR.</p>

Quelle: BMWi (Stand: 19. Oktober 2020)