

## BERICHT ÜBER DEN TRANSFORMATIONSDIALOG AUTOMOBILINDUSTRIE

Der „Transformationsdialog Automobilindustrie“ wurde als Dialogplattform eingerichtet, um gemeinsam mit relevanten Akteuren aus den Ländern, der Wirtschaft und besonders betroffenen Regionen die Auswirkungen des Strukturwandels in der Automobilindustrie zu erörtern. Unter Wahrung der grundsätzlichen Verteilung von Aufgaben, Möglichkeiten und Verantwortlichkeiten zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen sowie zwischen dem Staat, den Unternehmen und den Sozialpartnern sollte identifiziert werden, ob und ggf. wie das bestehende Instrumentenbündel zur Flankierung des Strukturwandels weiter verbessert oder ergänzt werden könnte.

Entsprechend dem Beschluss in der Sitzung des Transformationsdialoges am 16. Juni 2020 wurden Regionaldialoge auf Expertenebene zu vier Handlungsfeldern durchgeführt: „Strategien der Länder und der Unternehmen“, „Innovationsnetzwerke“, „Weiterbildung und Qualifizierung“, „Unternehmensfinanzierung, Steuerrecht, Förderinstrumente“. Die Diskussionsergebnisse und Handlungsempfehlungen wurden in Ergebnispapieren festgehalten und diesem Bericht informationshalber als Anlagen beigefügt.

Dieser „Bericht über den Transformationsdialog Automobilindustrie“ wurde auf der Grundlage der Ergebnisprotokolle entworfen und in der Sitzung des Transformationsdialoges am 3. November 2020 in der vorliegenden Endfassung angenommen. Der Bericht wird dem Bundeskanzleramt übermittelt, damit er in die Vorbereitung der nächsten Sitzung der „Konzertierten Aktion Mobilität“ einfließen kann.<sup>1</sup>

### I. AUSGANGSLAGE

#### BEDEUTUNG DER AUTOMOBILINDUSTRIE

Industrielle Wertschöpfung, Beschäftigung und Innovationskraft in Deutschland hängen in erheblichem Ausmaß von der Automobilwirtschaft (Industrie, Handel und After-Market) ab. Die Automobilwirtschaft beschäftigt im Inland **insgesamt rund 1,6 Mio. Menschen**. Zusätzlich

---

<sup>1</sup> Die Ausführungen und Handlungsempfehlungen in diesem Bericht und in den informationshalber als Anlagen beigefügten Ergebnispapieren der Regionaldialoge geben nicht notwendigerweise die gemeinsame Auffassung aller Teilnehmenden an den Regionaldialogen oder der Bundesregierung wieder; insbesondere verpflichten sie die Bundesregierung und die Länder nicht zur Prüfung oder Umsetzung bestimmter Maßnahmen. Mögliche Maßnahmen müssten im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel der jeweiligen Ressorts finanziert werden.

arbeiten rund 650.000 Beschäftigte in Wirtschaftszweigen, die eng mit der Herstellung von Kraftfahrzeugen und Kraftwagenteilen verflochten sind.<sup>2</sup> Die Automobilindustrie ist der **Wirtschaftszweig mit der größten Bruttowertschöpfung** (5 Prozent) in Deutschland. Fast 38 Prozent der gesamten internen Aufwendungen für Forschung und Entwicklung (FuE) entfallen auf die Unternehmen der Automobilindustrie. Etwa 70 Prozent der Wertschöpfung der Automobilindustrie in Deutschland entstehen bei den vorrangig mittelständisch geprägten Zulieferunternehmen.

---

## TRANSFORMATION: AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN

Die Automobilindustrie befindet sich in einem langfristigen Strukturwandel. Wichtigster Treiber für die Veränderungen ist der weltweite Trend zu alternativen Antrieben, insbesondere zur Elektrifizierung. Aber auch Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung sowie das Aufkommen neuer Mobilitätsdienstleistungen und innovativer, digitaler Geschäftsmodelle spielen eine immer größere Rolle. Die Auswirkungen der aktuellen Corona-Pandemie stellen die Unternehmen der Automobilindustrie vor zusätzliche Herausforderungen und beschleunigen den Strukturwandel weiter. Die unerwarteten Rückgänge beim Umsatz und den Gewinnen entziehen den Unternehmen Liquidität und reduzieren die Mittel zur Finanzierung von Innovationen und Investitionen in die Geschäftsfelder der Zukunft.

Der Strukturwandel wird mit **tiefgreifenden Veränderungen** einhergehen. Die Mobilität der Zukunft erfordert einerseits gänzlich neue Bauteile und macht andererseits viele traditionelle Komponenten perspektivisch überflüssig. Das After Market-Segment verliert durch die geringeren Reparaturbedarfe an Bedeutung. Neue Mobilitätsdienstleistungen können tendenziell zu einer effizienteren Auslastung von Fahrzeugen und zu einem Bedeutungsverlust des Privatbesitzes von Fahrzeugen führen. Automobile Wertschöpfungsnetze der Zukunft integrieren verstärkt Produkte und Leistungen (z. B. Software, Sensoren) branchenfremder Unternehmen (z. B. aus den Strom- und IKT-Sektoren), dies intensiviert den Wettbewerb und bedingt vermehrt Kooperationen.

Die deutsche Automobilindustrie stellt sich diesen Herausforderungen. Dabei sind **kleine und mittlere Automobilzulieferer in besonderer Weise von dem strukturellen Wandel betroffen** und haben häufiger Schwierigkeiten, die damit verbundenen hohen Investitionen zu finanzieren. Die Herausforderungen liegen im Erhalt der wirtschaftlichen Stabilität der Unternehmen bei gleichzeitiger Umstellung des Produktportfolios auf neue Technologien und Produkte, die oftmals den Einsatz neuer und nachhaltiger Materialien, Verfahren und Produktionsmittel sowie

---

<sup>2</sup> vgl. IPE et al. (2019, Studie im Auftrag des BMWi): „Automobile Wertschöpfung 2030/2050“;  
<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/automobile-wertschoepfung-2030-2050.html>

Veränderungen der bestehenden Personalressourcen erfordern. Dafür braucht es günstige Rahmenbedingungen.

Ohne die Auswirkungen der aktuellen Corona-Krise auszublenden, die noch in den nächsten Jahren zu spüren sein werden, lag der Fokus des Transformationsdialogs Automobilindustrie auf den mittel- und langfristigen Herausforderungen des Strukturwandels.

---

## STRUKTURWANDEL FINDET IN DEN REGIONEN STATT

Nicht alle Regionen in Deutschland, in denen die Automobilwirtschaft eine herausgehobene Bedeutung hat, werden in gleicher Weise von der Transformation betroffen sein. Die Betroffenheit vom Strukturwandel hängt vor allem davon ab, wie stark die regionale Automobilwirtschaft noch auf die konventionellen Antriebstechnologien fokussiert ist und wie hoch die Anpassungs- und Umstellungspotenziale in den Unternehmen und Regionen ausgeprägt sind. Dabei ist auch wichtig, wie attraktiv die betroffenen Regionen für die Ansiedlung neuer Unternehmen mit bspw. Spezialisierung auf alternative Antriebe und neue Mobilitätsdienstleistungen sind. Der Frage, welche Regionen und Automobilcluster in Deutschland besonders betroffen sein werden und wie sich diese Betroffenheit anhand von objektiven Kriterien differenziert darstellen und analysieren lässt, geht das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) beauftragte **Forschungsvorhaben „Wirtschaftliche Bedeutung regionaler Automobilnetzwerke in Deutschland“** nach. Erste Zwischenergebnisse, die vorläufigen Charakter haben und im weiteren Arbeitsprozess noch validiert werden müssen, sind in das als Anlage zu diesem Bericht beigefügte Hintergrundpapier eingeflossen. Der Schlussbericht zu dem Forschungsvorhaben soll im Spätsommer des kommenden Jahres vorgelegt werden.

## II. ZIELBILD UND ÜBERGREIFENDE LEITLINIEN

---

### STRUKTURWANDEL AKTIV GESTALTEN UND FLANKIEREN

Volkswirtschaften sind ständigen strukturellen Veränderungen ausgesetzt. Es ist keine Option, die bestehenden Produktionsstrukturen und Wertschöpfungsketten unverändert zu erhalten. So könnten Wertschöpfung, Beschäftigung und Wohlstand nicht dauerhaft gesichert werden. Vielmehr sollte der Strukturwandel von allen Beteiligten frühzeitig und aktiv angegangen werden. Dafür bedarf es einer politischen Flankierung.

Die Gestaltung der Transformation ist jedoch **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 von den Unternehmen selbst ausgehen. 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.

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. Gleichermäßen ist es erforderlich, dass sich die Beschäftigten durch Weiterbildung und Qualifizierung die in Zukunft erforderlichen Kompetenzen aneignen und dadurch ihre Beschäftigungsfähigkeit erhalten und verbessern können. Das ist auch ein Beitrag zur Fachkräftesicherung der Unternehmen. 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.

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Länder und der Kommunen im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Zuständigkeit für die Regionalpolitik, die strukturellen Veränderungen durch geeignete Maßnahmen und Strategien zu unterstützen. Sie haben auch die besten Kenntnisse über die in den Regionen vorhandenen Kompetenzen und Bedarfe. Aktuell unterstützt der Bund über verschiedene Maßnahmen des Konjunkturprogramms die Automobilindustrie darin, die Corona-Krise zu bewältigen und sich für die Zukunft noch besser aufzustellen. Dabei hat die Bundesregierung insbesondere auch **den Mittelstand im Blick**. Bund, Länder, Unternehmen und Sozialpartner sind aufgefordert, gemeinsam die Mobilität der Zukunft zu gestalten und die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Deutschland einer der global führenden Standorte für die Automobilwirtschaft bleibt.

---

#### VERLÄSSLICHE RAHMENBEDINGUNGEN SCHAFFEN

Die Unternehmen wissen selbst am besten, wie sie sich aufstellen müssen, um zukunftsfähig zu sein. Die Stärkung der Eigenverantwortung der Unternehmen im Transformationsprozess ist daher zentral. Die Politik kann die Wirtschaft und die Regionen vor allem dadurch unterstützen, indem sie einen langfristig verlässlichen und technologieneutralen Rahmen einschließlich der Zielpfade der Klimaschutzpolitik vorgibt. Kurzfristige und häufige Anpassungen von Zielen behindern unternehmerische Entscheidungsprozesse, lenken Kapital in falsche Verwendungen und erschweren eine langfristig kostenoptimale Zielerreichung.

---

#### AUF TECHNOLOGIEOFFENHEIT SETZEN

**Technologiemix notwendig:** Um die Mobilitätsbedarfe klima- und umweltverträglich und für alle bezahlbar erfüllen zu können, braucht es einen Technologiemix. Innovationen und Investitionen in alternative Antriebstechnologien sind eine zentrale Voraussetzung für die langfristige Zukunftsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie. Daneben sollten aber auch die etablierten Technologien weiter verbessert werden, soweit dies für den Erhalt von wettbewerbsfähigen

Lieferketten notwendig ist. Eine ausschließliche Fokussierung auf nur eine Antriebstechnologie wäre mit großen industrie- und beschäftigungspolitischen Risiken verbunden, würde den Verlust von Kompetenzen und Technologieführerschaft bedeuten und die Entwicklung alternativer technologischer Innovationen hemmen. Die Einbeziehung von e-Fuels ist eine von mehreren Optionen, die bei der anstehenden Novellierung der europäischen CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung betrachtet werden sollte.

**Lebenszyklusanalyse:** Nach Auffassung der Teilnehmenden an den Regionaldialogen sollten die verschiedenen Antriebstechnologien bezüglich ihres ökologischen Fußabdrucks und des Innovationspotenzials mittels einer akkuraten Well-to-Wheel-Analyse gegenübergestellt werden. Entsprechend dieser Methodik abgeleitete Technologie-Roadmaps können insbesondere KMU-Zulieferunternehmen wichtige Anhaltspunkte für eine zukunftsorientierte Neuausrichtung ihrer Unternehmensstrategie bieten. Die „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“ (NPM) leistet mit ihrer Arbeit hierzu einen wichtigen Beitrag.

**Technologische Kompetenzen erhalten und ausbauen:** Nicht nur die etablierten deutschen Fahrzeughersteller (OEM), sondern auch Start-ups haben in den letzten Jahren für den Endkunden auch preislich attraktive und wettbewerbsfähige E-Fahrzeuge und Mobilitätsangebote entwickelt und bieten diese in zunehmender Vielfalt an. Von entscheidender Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist, dass die Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien und die dafür benötigten Komponenten auch in Deutschland entwickelt und produziert werden. Dies schließt insbesondere auch die Herstellung von Batteriezellen und Brennstoffzellen ein. Auch beim Wasserstoffantrieb hat die deutsche Automobilindustrie die technologischen Voraussetzungen, eine internationale Führungsposition zu erlangen. Die dafür notwendigen Innovationen und Investitionen sollten ebenfalls unterstützt, skaliert und in Anwendungen in Deutschland umgesetzt werden.

**Übergangstechnologien nutzen:** Durch PHEV-Technologie<sup>3</sup> kann eine schrittweise und sozialverträglichere Transformation der bestehenden Wertschöpfungsnetzwerke unterstützt werden. Die Expertise der Fachbelegschaft und bestehende Maschinenparks bleiben während der Transformationsphase Standortvorteile; bei einem disruptiven Sprung zur rein batterieelektrischen Mobilität wären diese dagegen von heute auf Morgen Standortnachteile. Deshalb sollten Industrie und Politik gemeinsam auf Zukunftsfähigkeit von PHEVs hinwirken und durch schnell umsetzbare Maßnahmen unterstützen. Hierfür hat die NPM Vorschläge zur Optimierung des elektrischen Nutzungsgrades von hybriden Antriebstechnologien vorgelegt.

---

<sup>3</sup> PHEV = Fahrzeuge mit Hybridantrieb, die in einem bestimmten Umfang auch rein elektrisch gefahren werden können und deren Antriebsbatterie auch über das Stromnetz geladen werden kann.

---

## INNOVATIONEN FÖRDERN, RECHTSRAHMEN FÜR NEUE MÄRKTE SCHAFFEN

Technische Innovationen brauchen gerade zu Beginn **Förderung und Unterstützung**. Oftmals sind Regulierung und der bestehende Rechtsrahmen nicht auf neue Technologien und die damit verbundenen Herausforderungen eingestellt. **Experimentierklauseln** machen es möglich, solche Innovationen ohne langwierige Gesetzesänderungen kontrolliert in Reallaboren zu testen. Davon ausgehend gilt es, bei positiven Ergebnissen aus den zeitlich befristeten Pilotprojekten neue rechtliche Möglichkeiten dauerhaft zu verstetigen und mutige Reformen des regulatorischen Rahmens umzusetzen.

Neue Fahrzeugtechnologien und neue Mobilitätsangebote bedingen zudem häufig ein perfektes **Zusammenspiel mit Infrastrukturen sowie mit Kommunikationsdienstleistungen**. Ein bedeutender Treiber für eine schnellere Marktdurchdringung elektrifizierter Antriebe ist der rasche Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Bezüglich des Technologiepfades Vernetzung und Automatisierung sind die Beseitigung regulatorischer Schranken und die Schaffung eines geeigneten Rechtsrahmens einschließlich der Ausgestaltung des Datenzugangs zentrale Voraussetzungen für einen erfolgreichen Strukturwandel.

---

## WISSENSTRANSFER IN KMU BEFÖRDERN

Für die zukunftsorientierte Gestaltung des Strukturwandels ist es wichtig, dass KMU-Zulieferunternehmen **Zugang zu Innovationsnetzwerken** haben. Dadurch können sie in vorwettbewerblicher 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. Dies könnte zum Beispiel durch die Einrichtung oder Stärkung von **überregionalen Wissensplattformen oder Transferzentren** geschehen. Förderinstrumente zur gezielten Unterstützung von KMU bei der Gestaltung von Transformationsprozessen können darauf aufbauen. Die Länder und der Bund verfügen bereits heute über ein breites Bündel an Maßnahmen zur Flankierung des Strukturwandels. Eine bedarfsgerechte Beratung vor Ort kann insbesondere KMU-Zulieferunternehmen dabei unterstützen, ein für die eigenen Bedarfe optimales Förderprogramm auszuwählen. Regionale Technologiedemonstratoren und -labore in Form von gemeinnützigen (Industrie-) Forschungseinrichtungen haben sich als Vermittler bewährt.

---

## BRANCHENÜBERGREIFENDE ZUSAMMENARBEIT INTENSIVIEREN

Innovationen im Bereich der Fahrzeugtechnologien der Zukunft und die Etablierung neuer Mobilitätsangebote erfordern immer häufiger eine **intensive interdisziplinäre und branchenübergreifende Zusammenarbeit**. Bei der Ausgestaltung von Förderpolitiken und der regulatorischen Rahmenbedingungen sollte eine ganzheitliche Betrachtungsweise, die die Auswirkungen auf und das Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Wertschöpfungsstufen berücksichtigt, zugrunde gelegt werden. KMU-Zulieferunternehmen sollten sich noch stärker für

vorwettbewerbliche Kooperationen mit anderen Unternehmen und mit der Wissenschaft öffnen (wettbewerbsferne Grundlagenforschung). In Wirtschaftsregionen, welche in starkem Maße von der Automobilindustrie abhängig bzw. auf konventionelle Antriebstechnologien spezialisiert sind, könnte zur Diversifizierung ein **Cross-Industry-Ansatz** verfolgt werden. Dieser zielt darauf, mit dem in der Region vorhandenen Know-how und etablierten Kompetenzprofilen neue, auch sektorübergreifende Geschäftsfelder in anderen Branchen und Zukunftsmärkten zu erschließen.

---

#### FAIREN INTERESSENAUSGLEICH INNERHALB DER LIEFERKETTE ERREICHEN

Fahrzeughersteller und Zulieferer können den Transformationsprozess der Automobilindustrie nur gemeinsam erfolgreich meistern und die technologische Führungsrolle des Standorts Deutschland bewahren. Eine **gute Zusammenarbeit in der Lieferkette und ein fairer Ausgleich der Interessen** sind dafür sehr wichtig. Schnelle operative Maßnahmen, die von Herstellern und Zulieferern gemeinsam getragen werden, können in einer Krisensituation ein wesentlicher Beitrag sein, um Vertrauen in die langfristige Zusammenarbeit und den Erhalt von Lieferketten zu stärken. Diese haben jedoch dem kartellrechtlichen Rahmen zu entsprechen.

### III. THEMEN UND KERNBOTSCHAFTEN DER REGIONALDIALOGUE

#### STRATEGIEN DER LÄNDER UND DER UNTERNEHMEN (REGIONALDIALOG I)

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Regionaldialog haben sich zu Strategien ausgetauscht, wie insbesondere auf Ebene der Länder und der Unternehmen die Transformation der Automobilindustrie erfolgreich gestaltet werden kann. Sie haben die nachstehend aufgeführten Empfehlungen formuliert, welche sich aus den Erfahrungen aus zahlreichen Initiativen auf Landes- und Unternehmensebene speisen.

---

#### STRATEGIEN DER LÄNDER – WICHTIGE HANDLUNGSFELDER

**Förderinstrumente nach der regionalen Betroffenheit ausrichten:** Es wäre wünschenswert, Förderinstrumente stärker nach dem Grad der jeweiligen Betroffenheit von Strukturwandel und Transformation auszurichten.

**Instrumente für den Wissenstransfer in KMU:** Für komplexe und zukunftsorientierte Aufgabenstellungen haben sich Konsortialprojekte gut bewährt, in denen mehrere Unternehmen sowie Forschung / Wissenschaft unter fachlicher Moderation ein Thema über einen definierten, nur einige Monate andauernden Zeitraum bearbeiten. Ein speziell dafür ausgelegtes Förderinstrument könnte KMU die Teilnahme an solchen Konsortialprojekten erleichtern. Finanzielle Unterstützung für kleinere Kooperationsprojekte mit der Wissenschaft hat sich ebenfalls bewährt. Beantragung und Abwicklung müssten angemessen schlank gestaltet werden,

sodass der Aufwand für KMU möglichst gering bleibt. KMU-Lotsen könnten als Kontaktstelle für beratungssuchende Unternehmen agieren und auch selbst geeignete Unternehmen identifizieren und ansprechen.

**Erprobung und Anwendung von Innovationen:** Unabhängige Testgebiete / Demonstratoren / Reallabore bieten die Chance, dass sich in Regionen neue Wertschöpfungsnetzwerke entwickeln. Reallabore machen es mit Hilfe von Experimentierklauseln möglich, auch solche Innovationen unter Realbedingungen zu erproben, die im allgemeinen Rechtsrahmen noch nicht vorgesehen sind. Um diese Testgebiete / Reallabore könnten gezielt Unternehmen angesiedelt werden mit dem Ziel, verschiedene Kompetenzen und Kapazitäten zusammenzubringen und Wertschöpfungschancen zu erschließen. Investitionen in das Thema autonomes und elektrisches Fahren finden häufig dort statt, wo Projekte auch Umsetzung finden. Mit Blick auf die Schaffung der Voraussetzungen für autonomes Fahren in festgelegten Betriebsbereichen (in Vorbereitung befindlicher Gesetzentwurf des BMVI) kommt den Ländern und Kommunen künftig eine gestaltende Rolle zu (Freigabe von Strecken, Nutzung im ÖPNV). Sie sollten diese neuen Möglichkeiten aktiv nutzen.

**Elektrifizierung und Vernetzung mit dem Energiesystem:** Die Elektrifizierung von Antrieben erlaubt im Zusammenspiel mit intelligenten Ladeinfrastrukturen und den Fahrzeugbatterien völlig neue Geschäftsmodelle und Refinanzierungsmöglichkeiten. In regionalen und überregionalen Clustern kann die Integration von Ladeinfrastruktur in den Strommarkt vorangetrieben und eine netzdienliche „Schwarmsteuerung“ von Ladeinfrastrukturen entwickelt werden.

**Anpassungen im Beihilferecht:** Nach Auffassung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Regionaldialog sollte der europäische beihilferechtliche Rahmen so angepasst werden, dass Industrieunternehmen in der Transformation bessere Fördermöglichkeiten zur Verfügung stehen. Dabei stellt sich jedoch die Frage, wie die Abgrenzung erfolgen soll, damit die Förderung wettbewerbs- und branchenneutral erfolgt. Die aktuelle KMU-Definition, die derzeit Unternehmen mit weniger als 250 Beschäftigten und entweder mit einem Jahresumsatz von höchstens 50 Mio. EUR oder einer Jahresbilanzsumme von höchstens 43 Mio. Euro umfasst, wird zunehmend als zu eng empfunden.

**Förderpolitik in den Regionen neu ausrichten:** Unstreitig war, dass die bestehende Förderung strukturschwacher Regionen fortgesetzt werden sollte. Davon unabhängig wurde von Teilnehmenden an den Regionaldialogen die Auffassung vertreten, dass die Förderung in Regionen bevorstehende Strukturveränderungen stärker berücksichtigen sollte. Dafür sollten geeignete Prognoseindikatoren entwickelt und herangezogen werden. Hauptziel der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) ist es, aufbauend auf den in der Region vorhandenen Entwicklungsmöglichkeiten, dauerhafte und hochwertige Arbeitsplätze zu schaffen und zu sichern. Im aktuellen Indikatorenset für die Festlegung der Fördergebietskulisse für strukturschwache Regionen (GRW), auf das sich Bund

und Länder verständigt haben, wird die Erwerbstätigenprognose berücksichtigt. Zudem soll bei der aktuellen Diskussion über die Indikatoren zur Festlegung der zukünftigen GRW-Fördergebietskulisse die Prognose der demografischen Entwicklung deutlich stärker als bisher berücksichtigt werden, um früher auf bevorstehende Strukturveränderungen reagieren zu können. Allgemein wurde auf die hohe Unsicherheit von Prognosen verwiesen.

**Administrative Vereinfachung der Fördermechanismen:** Der administrative Aufwand bei der Beantragung von Förderungen führt nach Auffassung von Teilnehmenden am Regionaldialog häufig zu zeitlichen Verzögerungen. Hierbei sollten nicht die grundsätzlichen Anforderungen hinterfragt werden, sondern es wäre zu prüfen, wie die Verfahren nutzerfreundlicher gestaltet und die Nachweiserbringung im Antragsverfahren vereinfacht werden könnte.

---

## STRATEGIEN DER UNTERNEHMEN – WICHTIGE HANDLUNGSFELDER

**Neue Ausbildungsprofile etablieren:** Unternehmen sollten fehlende Kompetenzen in bestehenden Ausbildungsberufen identifizieren und diese an die Ausbildungspartner (Kammern, Verbände, etc.) melden. So könnten bestehende Ausbildungsberufe ergänzt oder neue geschaffen werden mit dem Ziel, die Anforderungen der Wirtschaft zu erfüllen und Auszubildende für die Bewältigung der neuen Aufgaben adäquat vorzubereiten.

**Kooperationsprojekte von Unternehmen und Hochschulen/Forschungseinrichtungen stärken:** Unternehmen sollten sich noch intensiver als bisher vorwettbewerblichen Kooperations- und Konsortialprojekten (wettbewerbsferne Grundlagenforschung) öffnen. Insbesondere die Zusammenarbeit mit der Wissenschaft kann wesentliche Impulse und Know-how liefern, aber auch der Austausch mit anderen Unternehmen aus anderen Branchen liefert ggf. Ideen, Potenziale oder Lösungen. Wichtig ist dabei, die eigenen Kernkompetenzen und Perspektiven frühzeitig zu identifizieren.

---

## KERNBOTSCHAFTEN – HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

- Die vorhandenen Kompetenzen und die Potenziale neuer Technologien und Geschäftsfelder können die Unternehmen am besten einschätzen. Der Staat, d. h. allen voran die Länder mit Blick auf die Entwicklung der Regionen, kann helfen, indem er Informationen bereitstellt und Anreize für Kooperationen sowie für mehr Forschung und Entwicklung hierzulande setzt.
- Vom Strukturwandel besonders geforderte Regionen und Branchen sollten in besonderem Maße bei der zukunftsorientierten Gestaltung der Transformation unterstützt werden. Prognoseindikatoren können bei der Festlegung der von Strukturwandel betroffenen Gebiete nützlich sein.
- Für die Ausgestaltung von Förderpolitiken und Unterstützungsmaßnahmen sollte das Kriterium der Technologieoffenheit maßgebend sein: Die technologische Breite der Antriebsarten sollte unter Berücksichtigung der Klimaziele beachtet werden. Insbesondere Hybridisierung (z. B. PHEV) kann als Chance für eine schrittweise und sozialverträgliche

Gestaltung der Transformation der Werke genutzt werden. Auch die Potenziale zur Verbesserung der Effizienz von Antriebstechnologien einschließlich der von Verbrennungsmotoren und von Batterietechnik sollten nach Auffassung von Teilnehmenden am Regionaldialog in den Programmen Berücksichtigung finden.

- Maßnahmen in den Bereichen Förderung, Beratung sowie Forschung und Entwicklung sollten branchenübergreifend erfolgen und dabei interdisziplinäre Akteure zusammenbringen. Konkrete Handlungsempfehlungen sind:
  - Regionale Forschungseinrichtungen und Automobilcluster als Multiplikatoren nutzen.
  - Die Einbindung von KMU-Zulieferunternehmen in Konsortialprojekte und die Entwicklung neuer Geschäftsfelder über KMU-Lotsen unterstützen.
  - Förderaufrufe klar bezüglich einzelner technologischer Herausforderungen formulieren, um KMU die Bewerbung und das Finden ihrer Position in neuen Märkten zu erleichtern.
  - Den administrativen Antragsprozess für Förderprojekte weiter optimieren, sodass die Maßnahmen möglichst zeitnah beginnen und der administrative Aufwand der Antragstellung reduziert werden kann.
  - Den Aufbau und die Weiterentwicklung von Testgebieten und von Erkenntnissen aus Reallaboren zu automobilen Technologie- und Anwendungsfeldern sowie für innovative Mobilitätskonzepte in den Regionen unterstützen.
  - Die Möglichkeiten zur Erprobung disruptiver Innovationen in Reallaboren stärker nutzen. Damit können z. B. Anpassungserfordernisse des Rechtsrahmens, die sich mit der Einführung neuer Fahrzeugtechnologien und Mobilitätsanwendungen ergeben, auf der Grundlage von Experimentierklauseln erprobt werden.
- Das europäische Beihilferecht sollte nach Auffassung von Teilnehmenden an den Regionaldialogen so angepasst werden, dass auf die Herausforderungen der Transformation besser reagiert werden kann (z. B. KMU-Kriterium). Hierzu bedürfe es auch einer Erarbeitung verlässlicher Frühindikatoren und veränderter Beihilferechtsbestimmungen, welche die Transformation erleichtern.
- Die regulatorischen Rahmenbedingungen sollten Planungssicherheit durch klare und langfristige Vorgaben geben, vor allem im Bereich der in besonderem Maße investitionsrelevanten zukünftigen CO<sub>2</sub>-Regulierung.
- Auf Ebene der Länder und Kommunen sollte die zügige Umsetzung von hoch automatisierten / autonomen Güter- und Personenverkehrsanwendungen forciert werden, damit die Potenziale in diesem Zukunftsfeld schnell genutzt werden können. Hierzu bedarf es zeitnah rechtssicherer Rahmenbedingungen für Level 4- und Level 5-Anwendungen. Auch die erforderliche Infrastruktur für alternative Antriebe und synthetische Kraftstoffe / Wasserstoff und weitere neue Formen der Mobilität der Zukunft sollten zügig und bedarfsgerecht auf- und ausgebaut werden.

## INNOVATIONSNETZWERKE (REGIONALDIALOG II)

Um das Innovationsgeschehen zu fördern und Ideen und Erfahrungen auszutauschen, hat der Regionaldialog unterschiedliche Stakeholder regionenübergreifend zusammengebracht. Die Diskussionen zwischen den Teilnehmerinnen und Teilnehmern am Regionaldialog haben gezeigt, dass es viel Potenzial gibt, voneinander zu lernen.

### AUFGABEN VON INNOVATIONSNETZWERKEN

Innovationsnetzwerke bieten den teilnehmenden Akteuren eine **Plattform für Informationsaustausch und Wissenstransfer**. Sie können Treiber des regionalen Innovationsgeschehens sein und sind als Instrumente der Regional- und Strukturpolitik von großer Bedeutung. Sie können in regionalen Automobilclustern neue Impulse für Wertschöpfung und Beschäftigung setzen. Im Regionaldialog wurden verschiedene Erfolgsfaktoren bzw. Hemmnisse von Netzwerken / Clustern identifiziert, die es zu berücksichtigen gilt, wenn bestehende Initiativen gestärkt und neue aufgebaut werden sollen.

Die Bundesregierung hat bereits mehrere Programme aufgesetzt, um Innovationscluster weiterzuentwickeln, das Clustermanagement zu unterstützen oder die Beteiligung von KMU an Innovationsnetzwerken zu fördern (s. dazu im Detail das Ergebnispapier des Regionaldialogs). Das Konjunkturpaket „Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken“ 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. Auch in den Ländern gibt es verschiedene Programme, die Innovationsnetzwerke bzw. Cluster in der Automobilindustrie fördern. Eine Darstellung einzelner Länderprogramme findet sich im Anhang des Ergebnispapers.

### INNOVATIONSNETZWERKE – WICHTIGE HANDLUNGSFELDER

**Zulieferunternehmen stärker vernetzen:** Durch die Zusammenarbeit mit Dritten sind vor allem kleine und mittelständische Zulieferunternehmen (KMU) eher in der Lage, gegenüber größeren Kunden Systemangebote statt nur Angebote für Einzelteile abzugeben. Durch Arbeitsteilung und den möglichen Transfer von Know-how innerhalb eines Netzwerks ist es möglich, Produkte oder Prozesse innovativer, qualitativ verlässlicher und preisgünstiger zu gestalten, als es der Fall wäre, wenn die Zulieferunternehmen alleine arbeiten. Kammern, Verbände und Länder können helfen, bestehende Angebote bekannter zu machen und die damit verbundenen Vorteile aufzuzeigen. Eine weitere Möglichkeit sind speziell auf KMU zugeschnittene „Transferprogramme“, z. B. zu Verbundforschung zwischen Forschungseinrichtungen und Zulieferunternehmen.

**Wichtige Rolle des Cluster-Managements:** Aufgabe des Cluster-Managements ist es, Informationsaustausch und Wissenstransfer in entsprechenden Formaten und Strukturen zu organisieren. Das Management sollte sich als "neutraler Vermittler" und "Kümmerer" verstehen und mit Cluster-internen und externen Stakeholdern „auf Augenhöhe“ interagieren können.

**Clusterübergreifende Zusammenarbeit anstoßen:** Eine stärkere Kooperation bzw. ein Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den vielfach regional begrenzten Innovationsnetzwerken und Clusterinitiativen ist – unter Berücksichtigung der kartellrechtlichen Vorschriften – anzustreben. Auch könnten Innovationsnetzwerke und Wissensplattformen miteinander gekoppelt werden. Im Regionaldialog wurde um Prüfung gebeten, ob Informationen aus öffentlich geförderten FuE-Projekten über eine einheitliche Schnittstelle standardisiert zur Verfügung gestellt werden können.

**Bedeutung der Eigenbeteiligung:** Hohe finanzielle Eigenbeteiligungen können ein Hemmnis für Unternehmen zur Teilnahme an Innovationsnetzwerken darstellen. Sie sorgen jedoch auch für ein stärkeres Engagement 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. Eine Eigenbeteiligung ist zudem beihilferechtlich erforderlich. Um insbesondere kleinen, jungen oder aktuell in strukturwandelbedingten Schwierigkeiten befindlichen Unternehmen eine Teilhabe an solchen Innovationsnetzwerken zu erleichtern, können die Netzwerke die erforderliche Eigenbeteiligung intern unterschiedlich aufteilen.

---

#### KERNBOTSCHAFTEN – HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

- 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 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 europäischen 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.

## WEITERBILDUNG UND QUALIFIZIERUNG (REGIONALDIALOG III)

**Aus- und Weiterbildung sowie Qualifizierung sind die entscheidenden Instrumente**, damit die Beschäftigten der Automobilbranche ihre Kompetenzen an die künftigen Anforderungen der neuen automobilen Wertschöpfungskette anpassen können. Gerade in unsicheren Zeiten muss Sicherheit im Wandel zum Leitgedanken werden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Regionaldialog haben ihre Erfahrungen geteilt und diskutiert, welche weiteren Möglichkeiten es gibt, um die individuelle Beschäftigungsfähigkeit zu sichern, wenn nötig auch über einen Berufs- oder Branchenwechsel.

### WEITERBILDUNG UND QUALIFIZIERUNG – WICHTIGE HANDLUNGSFELDER

Die Weiterbildung von Beschäftigten ist **zuallererst Aufgabe der Unternehmen**. Sie können die vorhandenen Kompetenzen und in Zukunft erforderlichen Qualifikationsanforderungen an Beschäftigte am besten einschätzen. Die Umsetzung von Weiterbildungsmaßnahmen kann jedoch durch gute Rahmenbedingungen maßgeblich unterstützt werden.

Mit dem Ausbau der Qualifizierungsmöglichkeiten durch das **Qualifizierungschancengesetz** sowie mit dem **Gesetz zur Förderung der beruflichen Weiterbildung im Strukturwandel und zur Weiterentwicklung der Ausbildungsförderung** („Arbeit-von-morgen-Gesetz“) hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode die gesetzlichen Grundlagen dafür geschaffen, Weiterbildung und Qualifizierung für den Strukturwandel in der Automobilindustrie umfassend zu fördern. Diese Möglichkeiten können auch für Qualifizierungen während Kurzarbeit genutzt werden. Seitens der Länder stehen weitere Fördermöglichkeiten aus Landes- und / oder ESF-Mitteln für die Qualifizierung von Beschäftigten zur Verfügung.

Mit der **Nationalen Weiterbildungsstrategie** haben das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) und das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) in gemeinsamer

Federführung zusammen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi), der Bundesagentur für Arbeit sowie den Ländern und den Sozialpartnern in einem breiten Prozess zentrale Weichen gestellt, um insbesondere Antworten auf die durch die digitale Transformation veränderten Bedingungen in der Arbeits- und Berufswelt zu geben.

Eine erfolgreiche Bewältigung des Strukturwandels entscheidet sich nicht zuletzt aufgrund der unterschiedlichen regionalen Betroffenheit und Profile mehr denn je vor Ort. Seit gut zehn Jahren unterstützt das BMAS deshalb die Professionalisierung von **regionenübergreifenden Fachkräftenetzwerken**. Um insbesondere auch die zukunftsorientierte Weiterbildung von Beschäftigten in KMU sowie regionale Wirtschafts- und Innovationsnetzwerke zu stärken, wird das BMAS als ein Element der Umsetzung der Nationalen Weiterbildungsstrategie ab Ende 2020 **dezentrale Weiterbildungsverbände zwischen Unternehmen** finanziell fördern. Diese können auch branchenübergreifend organisiert werden und somit dazu beizutragen, dass Beschäftigte, deren Tätigkeitsprofile sich in den kommenden Jahren stark verändern werden, für andere Jobprofile - ggf. auch bei anderen Unternehmen innerhalb oder außerhalb des Verbunds - qualifiziert werden.

Zudem unterstützt das BMWi Unternehmen – im Sinne einer Hilfe zur Selbsthilfe – beim Finden, Binden und Qualifizieren von Fachkräften durch das **Kompetenzzentrum für Fachkräftesicherung (KOFA)**. Das KOFA adressiert die speziellen Herausforderungen von KMU, die anders als große Unternehmen häufig nicht über die notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen verfügen, um eine vorausschauende und strategische Fachkräftesicherung zu betreiben. Im Jahr 2021 wird das Unterstützungsangebot des KOFA dahingehend weiterentwickelt, dass neben dem bisherigen Informationsangebot die Unterstützungsinstrumente noch gezielter in den unternehmerischen Alltag eingepasst werden sollen.

---

#### KERNBOTSCHAFTEN – HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

- Die Automobilindustrie will sich der nunmehr beschleunigten Transformation stellen und sich weiter modernisieren. Qualifizierung und Weiterbildung sind entscheidende Instrumente, damit die Beschäftigten der Automobilbranche erfolgreich ihren Weg durch den Wandel zurücklegen können.
- Bund und Länder haben umfassende Fördermöglichkeiten für eine zukunftsorientierte Qualifizierung und Weiterbildung zur Verfügung gestellt. Die Partner der Nationalen Weiterbildungsstrategie bündeln unter Federführung von BMBF und BMAS ihre Anstrengungen, um neue Lösungen gemeinsam zu entwickeln. Ziel ist es, die vom Strukturwandel betroffenen Unternehmen zu unterstützen und die individuelle Beschäftigungsfähigkeit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu sichern.
- Um das Förderpotenzial voll zu entfalten, ist eine bessere Weitergabe der relevanten Informationen notwendig. Das BMAS hat in der Nationalen Weiterbildungsstrategie zugesagt,

ein zentrales Online-Eingangsportale zur beruflichen Weiterbildung zu entwickeln, das u. a. über Möglichkeiten zur Förderung individueller beruflicher Weiterbildung informieren sowie eine diesbezügliche Antragstellung vereinfachen soll. Mit dem Innovationswettbewerb INVITE wird das BMBF offene Plattformarchitekturen für die berufsbezogene Weiterbildung schaffen, die es Nutzerinnen und Nutzern erleichtern sollen, unkompliziert und intuitiv im digitalen Weiterbildungsraum navigieren zu können.

- Auch das Thema Weiterbildung sollte in den Unternehmen weiterhin in den Fokus gerückt werden. Zugleich werden Bund und Länder die Anwendbarkeit ihrer Förderinstrumente - insbesondere mit Blick auf KMU - fortlaufend prüfen.
- Mit Blick auf den beschleunigten Strukturwandel und die aktuellen Herausforderungen der Corona-Pandemie ist es erforderlich, Ressourcen zu bündeln, um durch Kooperationen und Verbundlösungen gerade beim Thema Qualifizierung und Weiterbildung mehr zu erreichen. Das BMAS wird deshalb ab Ende 2020 dezentrale Weiterbildungsverbände zwischen Unternehmen finanziell fördern.

#### UNTERNEHMENSFINANZIERUNG, STEUERRECHT UND FÖRDERINSTRUMENTE (REGIONALDIALOG IV)

Die Bedingungen der Unternehmensfinanzierung, des Steuerrechts und der Förderinstrumente sind **wichtige Parameter wirtschaftlichen Handelns**. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Regionaldialog haben 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.

#### UNTERNEHMENSFINANZIERUNG VERBESSERN

In den Regionaldialogen wurde deutlich, dass eine angemessene **Ausstattung 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 gestalten kann.

Auch wurde angeregt, in der Transformation **neue Wege (Venture Capital / Private Equity) bei der Finanzierung von Zulieferunternehmen zu prüfen**. In den Regionaldialogen wurde darauf hingewiesen, dass hybride Finanzinstrumente (Mezzanine-Kapital) in der langfristigen Unternehmensfinanzierung eine wichtige Rolle spielen können und dass deren Einstufung als Eigenkapital-ähnliche Finanzierung im Rahmen staatlicher Förderinstrumente von großer Hilfe sein könnte.

Im Regionaldialog wurden verschiedene weitere Vorschläge diskutiert. So hat die IG Metall die Schaffung eines mit privatem Kapital gespeisten **Transformationsfonds** vorgeschlagen. Der Fonds solle sich an Zulieferern beteiligen und sie im Transformationsprozess finanziell unterstützen. Ferner hat die IG Metall das **Konzept der Best Owner Group (BOG)** vorgestellt. In diesem Fall soll ein Eigenkapitalfonds Automobilzulieferer, die sich aufgrund ihres Portfolios (Schwerpunkt auf konventionelle Antriebstechnologien) verkleinern werden, mehrheitlich übernehmen und bis zum Auslaufen der Produkte professionell begleiten. Nach Auffassung der IG Metall soll sich neben privaten Anlegern und Fahrzeugherstellern auch der öffentliche Bereich zu marktüblichen Konditionen an dem Transformationsfonds beteiligen; zudem wäre die Absicherung von Erstrisiken, z. B. durch die KfW, hilfreich. Eine solche Form der (asymmetrischen) Risikoübernahme wurde von vielen Teilnehmenden aber kritisch gesehen, nicht zuletzt mit Blick auf das EU-Beihilferecht und das Haushaltsrecht, aber auch unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten.

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. 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 in jeder Form, sofern haushaltsrechtlich möglich, privaten Kapitaleinsatz nur ergänzen sollte. Eine mögliche 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.

Besondere Herausforderungen für die wirksame Ausstattung mit Eigenkapital stellt das EU-Recht (siehe dazu im Einzelnen das Ergebnispapier). Die KMU-Definition der EU schließt größere mittelständische Unternehmen (> 249 – 1.000 Mitarbeiter, Umsatz über 50 Mio. EUR) von staatlichen Beihilfen aus. Deshalb wurde die Erweiterung der KMU-Definition (AGVO, Anhang I) in der Regional- und Investitionsförderung als mögliches Mittel diskutiert.

---

## AUSGESTALTUNG DES STEUERRECHTS IST EIN STANDORTFAKTOR

Eine **innovations- und mittelstandsfreundliche Ausgestaltung des Steuerrechts** kann Investitionen in Forschung und Entwicklung und in die Produktion neuer Technologien, Produkte und Angebote anreizen. Die Bundesregierung hat zum 1. Januar 2020 erstmals eine **steuerliche Förderung von Forschung und Entwicklung** auf den Weg gebracht und dessen Förderumfang im Rahmen des Konjunkturpakets bereits deutlich angehoben. Ferner hat die Bundesregierung die **Einführung der degressiven AfA für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens**, die in den Jahren 2020 und 2021 angeschafft wurden, beschlossen. Im Regionaldialog wurde das begrüßt und es wurde von einigen Teilnehmenden vorgeschlagen, die degressive AfA nicht auf

den Zeitraum bis Ende 2021 zu befristen. Als Maßnahmen zur Verbesserung der Liquiditätssituation der Unternehmen wurde ferner eine weitere Verbesserung der Regelungen des steuerlichen Verlustabzuges gefordert. Auch hierzu gab es unterschiedliche Auffassungen.

In den Regionaldialogen wurden **weitere steuerliche Maßnahmen** vorgeschlagen und diskutiert, die kurzfristig auf eine Erleichterung des Corona-Krisenmanagements zielen sowie weitergehend auf **strukturelle Verbesserungen des Steuerrechts** gerichtet sind. Ob diese Vorschläge probate Mittel wären, um die von den wirtschaftlichen Einschränkungen der Corona-Pandemie betroffenen Unternehmen wirksam und zeitnah zu unterstützen bzw. ob es struktureller Reformen des Steuerrechts bedarf, wurde unterschiedlich beurteilt. Die Vorschläge und die dazu geführten Diskussionen sind im beigefügten Ergebnispapier ausführlich dargestellt.

---

## 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 Automobilsektor zu fördern. Diese Maßnahmen sollten noch besser aufeinander abgestimmt werden, um Überschneidungen zu vermeiden. Aus Sicht der Zulieferindustrie im Regionaldialog könnten **länderübergreifende und überregionale Initiativen** dazu beitragen, strukturschwächere Automobilregionen mit überregionalen Automobilclustern und OEM-Entwicklungszentren zu vernetzen. Zudem sollten **Cross-Cluster-Ansätze** unterstützt werden. Ergänzend sollte geprüft werden, wie die bestehende Beratung insbesondere von KMU im Transformationsprozess aber auch hinsichtlich der Förderlandschaft weiter verbessert werden kann. Aufgrund von immer kürzeren Innovationszyklen sollte ein besonderes Augenmerk ferner auf schneller und kontinuierlicher Bearbeitung der Förderanträge liegen (z.B. max. 3 Monate beim ZIM). Nach Auffassung der IG Metall wäre eine Öffnung der bestehenden Beratungsprogramme für Betriebsräte in KMU wünschenswert.

---

## KERNBOTSCHAFTEN - HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

- 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 von Möglichkeiten für die Verbesserung der Eigenkapitalausstattung und der Liquidität von Zulieferunternehmen unter Berücksichtigung von marktwirtschaftlichen Fondslösungen und im Steuerrecht.
- 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 schnelleren Innovationszyklen gerecht zu werden sollte dort, wo zielführend und umsetzbar, die Einreichung von Förderanträgen in regelmäßigen und kürzeren Abständen möglich sein und die eingereichten Anträge sollten zeitnah bearbeitet werden.
- Zur Unterstützung der Transformation: Kombiniertes Angebot aus öffentlich ausgeschriebenen Transferzentren und privatwirtschaftlicher Innovations- / Transformationsberatung der Industrie durch qualifizierte Beratungsunternehmen. Darüber hinaus sollten die Unternehmen selbst noch proaktiver tätig werden und die Expertise der Förderberatung des Bundes noch stärker nutzen.

## **Anlagen zu dem Bericht über den Transformationsdialog Automobilindustrie**

- (1) Hintergrundpapier: „Entwicklung und Lage der Automobilindustrie in Deutschland“
- (2) Ergebnispapier des Regionaldialogs I „Strategien der Länder und der Unternehmen“
- (3) Ergebnispapier des Regionaldialogs II „Innovationsnetzwerke“
- (4) Ergebnispapier des Regionaldialogs III „Weiterbildung und Qualifizierung“
- (5) Ergebnispapier des Regionaldialogs IV „Unternehmensfinanzierung, Steuerrecht, Förderinstrumente“