

Die Thüringer Automobil- und Automobilzulieferindustrie im Wandel: Herausforderungen annehmen, Zukunft gestalten

Grundsatzpapier zur Fortschreibung der „Automotive Agenda Thüringen“

Erfurt, September 2020

Die Thüringer Automobil- und Automobilzulieferindustrie im Wandel: Herausforderungen annehmen, Zukunft gestalten

1. Ausgangslage der Automobil- und Automobilzulieferindustrie in Thüringen

Die Automobil- und Zulieferindustrie gehört zu den bedeutendsten Industriebranchen in Thüringen. Sie umfasst Ende des Jahres 2019 im engeren Sinn 53 Unternehmen mit mehr als 16.000 Beschäftigten und erwirtschaftete im Jahr 2019 einen Umsatz von knapp 4,5 Milliarden Euro, davon rund 1,2 Mrd. Euro Auslandsumsatz. Viele Jahre war sie die umsatzstärkste Branche in Thüringen.¹

Die Branche hat eine herausgehobene Bedeutung für die gesamte industrielle Wertschöpfungskette. Zahlreiche Zulieferunternehmen sind statistisch anderen Branchen zugeordnet (z. B. Maschinenbau, Kunststoffindustrie, Metallindustrie, Elektroindustrie, Industriedienstleistern u. a.), so dass die aktuellen Herausforderungen der Automobilzulieferindustrie im weiteren Sinne wesentlich mehr Thüringer Unternehmen betreffen dürften, als in der amtlichen Statistik ausgewiesen sind.

Die Unternehmens- und Technologiedatenbank der LEG Thüringen zählt etwa 530 Unternehmen (Unternehmen der Kernbranchen, weitere Zulieferer und Dienstleister) in dem Wachstumsfeld Automobil. Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass allein in Thüringen rund 50.000 Beschäftigte zum erweiterten Kreis der Automobilzulieferer gehören.²

Der Transformationsprozess in der Automobil- und Zulieferindustrie ist seit vielen Jahren bereits in vollem Gange. Wesentliche Ursachen dafür sind:³

- Globalisierung und damit verbunden die erforderliche Präsenz in den wesentlichen Märkten bei verstärktem Wettbewerb
- Tendenz zu Modulen und Systemangeboten, weg vom Einzelteil
- Plattform-Strategie aller OEM mit hohen Stückzahlen (modell- und standortübergreifend)
- Vielzahl neuer technologischer Herausforderungen, die zeitgleich zu bewältigen sind, verbunden mit hohen Investitionen
- regulatorische Rahmenbedingungen auf EU-Ebene, etwa aus der EU-Umweltpolitik

Der Technologiewandel ist in hohem Maße durch regulatorische Auflagen getrieben. Bereits 1995 hatte die EU-Kommission Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie zur Minderung der CO₂-Emissionen von Pkw aufgegriffen.

Im Juni 2000 wurden dann CO₂ -Emissionen für neue Pkw im Mittel auf 120 g/km als Ziel für 2005 (spätestens 2010), der Flottenverbrauch ab 2015 auf einen Grenzwert von 130 g CO₂/km festgesetzt und bis 2020 auf 95 g CO₂/km abgesenkt. Mit der EU-Verordnung von 2019 soll nun der CO₂-Ausstoß von Neuwagen bis 2025 um 15 Prozent und für PKW bis 2030 um 37,5

¹ Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik (TLS)

² Quelle: Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH (LEG)

³ Quelle: Branchennetzwerk automotive thüringen e. V.

Prozent im Vergleich zu 2021 sinken. Damit darf der Pkw-Flottenausstoß im Jahr 2030 nur noch 59,4 g CO₂/km betragen (Ist in 2018 bei europäischen Neuwagen 120,6 g/km, in Deutschland 129,9 g CO₂/km). Eine weitere Verschärfung der EU-Grenzwerte ist derzeit im Gespräch.

Mit überwiegend konventionellen Antrieben sind die Grenzwerte nicht mehr zu erreichen. Hersteller und Zulieferer sind daher gezwungen, massiv in die Elektrifizierung des Antriebsstrangs zu investieren und die Vorgaben mit einem intelligenten Mix unterschiedlicher Antriebsarten einzuhalten. Bei Überschreitungen drohen den OEM empfindliche Strafzahlungen.

Die weltweiten Auswirkungen der Corona-Pandemie haben den Transformationsprozess in der Automobilindustrie zusätzlich beschleunigt und für das erste Halbjahr 2020 einen massiven Rückgang der Produktion verursacht. Bereits 2019 sank der Absatz auf dem Weltmarkt ggü. dem Vorjahr von rd. 83 Mio. Einheiten um rd. 5 % auf 79,5 Mio. Einheiten. In Verbindung mit Corona ist der globale Absatz auf den größten Absatzmärkten regelrecht eingebrochen (April 2020 zu Vorjahresmonat):

- Handelsstreit mit den USA, einem der wichtigsten Absatzmärkte (Absatz 2020 ggü. 2019 minus 21% oder 4,1 Mio. Pkw)
- BREXIT (Absatz 2020 ggü. 2019 minus 95 %)
- EU (Absatz 2020 ggü. 2019 minus 39 % oder 3,3 Mio. Pkw)
- China (Absatz 2020 ggü. 2019 minus 35 %, aktuell wieder leicht erholt)
- Geändertes Nutzungsverhalten der Kunden in vielen Metropolen dieser Welt und zunehmend höhere Umweltauflagen in wichtigen Absatzmärkten (Kalifornien strenger als EU-Grenzwerte, E-Mob-Quoten in China, dem weltweit größten Absatzmarkt)

Für 2020 prognostiziert der Branchenverband VDA nur noch 67 Millionen abgesetzte Pkw weltweit (minus 16 %), einen um 20 % niedrigeren Pkw-Inlandsabsatz und fast eine Halbierung der Pkw-Inlandsproduktion in diesem Jahr. Dies geht auch an der Thüringer Automobil- und Automobilzulieferindustrie nicht vorbei. Zwar betrug die Exportquote der Thüringer Automobilindustrie zuletzt nur 22,9 %, ⁴ die Abhängigkeit vom Export ist jedoch weit höher, als die Statistik ausweist, da viele Thüringer Produkte an Abnehmer in Deutschland geliefert werden, die dann ihrerseits exportieren. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass sich auch die in internationale Wertschöpfungsketten eingebundene Thüringer Automobilindustrie nicht von der globalen Entwicklung abkoppeln kann und insofern die Gesundung wie auch neue Wachstumsimpulse vor allem von der Nachfrage auf Auslandsmärkten abhängig ist.

Folgerichtig sank im Vergleichszeitraum Januar bis Juni 2020 zu 2019 die Beschäftigung in der Thüringer Automobilbranche um 9,2 %, der Umsatz insgesamt um 31,0 %, der Inlandsumsatz um 37,2 %, der Auslandsumsatz um 13,3 % und der Umsatz je Beschäftigten um 24,1 %. Bei den absoluten Beschäftigtenzahlen (14.744) ist die Branche von Platz vier auf Platz fünf abgerutscht. Die Anzahl der Beschäftigten liegt im Juni 2020 mit 14.513 um 9,8 % unter dem Wert des Vorjahresmonats.

Allerdings scheint sich aktuell die Branche auf niedrigerem Niveau zu stabilisieren. Der Umsatzrückgang im Monat Juni 2020 gegenüber dem Vorjahresmonat 2019 beträgt zwar 12,6 %

⁴ Zum Vergleich: die deutsche inländische Pkw-Produktion wird zu rd. 75 % exportiert (vor Corona).

im Jahresvergleich (im Mai waren es noch -57,1 % gegenüber dem April). Aber der Umsatz stieg im Juni 2020 ggü. dem Vormonat Mai 2020 um plus 79,4 % den zweiten Monat in Folge deutlich. Die Steigerung von Mai 2020 gegenüber April 2020 betrug noch 41,8 %. Diese positive Entwicklung scheint sich in den Herbst hinein fortzusetzen. Nach Aussage des Branchenverbands Automotive Thüringens (at) hat die Produktion im Juli und August weiter angezogen, so dass die Auslastung der Betriebe aktuell im September bei bis zu 85 % sei – wobei manche Betriebe bereits wieder bei über 100 % seien.⁵

Dass die aktuelle Situation in der Automobil- und Zulieferindustrie Licht und Schatten aufweist, zeigt sich auch bei einer regionalen Betrachtung. Mit der noch nicht veröffentlichten at Kompakt Nr. 02 „Auswirkungen der Elektromobilität - Beschäftigungseffekte auf kommunaler Ebene in Thüringen“ hat der at e.V. mit CATI die nach Produktbereichen unterschiedlichen Beschäftigungsrisiken und -chancen auf regionaler Ebene untersucht. Unter Druck geraten vor allem die Unternehmen des Produktbereiches Antrieb, die 22 % der ausgewählten Unternehmen, aber 35 % der Gesamtbeschäftigung und 37 % des Gesamtumsatzes ausmachen. Im Ergebnis sind ausgeprägte regionale Differenzierungen innerhalb Thüringens zu beobachten. Je nachdem, an welchen Standorten mit welcher Beschäftigungsgröße die Zulieferunternehmen der einzelnen Produktbereiche lokalisiert sind, sind auch regional differenzierte Entwicklungen zu erwarten.⁶

- In Westthüringen sind nahezu 5.200 Beschäftigte im Produktbereich Antrieb tätig, auf den über 40 % der Gesamtbeschäftigung in der Zulieferindustrie dieser Teil-Region entfällt (z. B. ContiTech MGW, ZF, ae group, MITEC, REGE Motorenteile, Geiger Automotive, Continental Emitec sowie die beiden Hirschvogel-Standorte).
- In Mittelthüringen sind in den Landkreisen Sömmerda und Ilm-Kreis ca. 3.300 Beschäftigte im Produktbereich Antrieb tätig, auf den ebenfalls über 40 % der Gesamtbeschäftigung in der Zulieferindustrie dieser Teil-Region entfällt (z. B. MDC Power als zweitgrößtes Zulieferunternehmen in Thüringen, Borg Warner, Erdrich Umformtechnik, IHI Charging Systems).
- In Südthüringen dominiert der Produktbereich Antrieb lediglich im Kreis Hildburghausen (z. B. NIDEC, Mann & Hummel, Veritas, Federal Mogul).
- In Nordthüringen dominiert der Produktbereich Antrieb überwiegend im Kreis Nordhausen (z. B. Feuer Powertrain, Eaton, Continental, metallumform, Märkisches Werk).
- In der Saale-Region gibt es einige Unternehmen im Antriebsbereich (z. B. Schubert + Salzer, ETM, Optibelt, Klumpp Präzisionswerk sowie Sedlmayer).
- Ostthüringen hat nur wenige Unternehmen im Produktbereich Antrieb (z. B. Neumayr Tekfor).

Im Ergebnis der regional differenzierten Betrachtung wird sich die Trendwende zur Elektromobilität danach vor allem in fünf Landkreisen in Thüringen negativ auf die Beschäftigtenzahl der Zulieferindustrie auswirken. Dazu zählen der Landkreis Gotha und der Wartburgkreis, der

⁵ Vgl. <https://www.mdr.de/nachrichten/wirtschaft/regional/autozulieferer-hoffen-unterstuetzung-berlin-100.html> [10.09.2020].

⁶ Quelle: Branchennetzwerk automotive thüringen e. V., Studie „Kompakt Nr. 02“

Landkreis Nordhausen, der Landkreis Sömmerda sowie der Landkreis Hildburghausen. Dieser Negativ-Effekt konzentriert sich damit sehr stark auf den Nordwesten Thüringens.

Inwieweit diese Entwicklung dauerhaft negativ auf den Arbeitsmarkt durchschlagen wird, bleibt jedoch angesichts des nach wie vor vorherrschenden Fachkräftemangels in Industrie und Handwerk offen. Hinzu kommt, dass der Abbau von Arbeitsplätzen in bestimmten Segmenten der Automobil- und Automobilzulieferindustrie an anderer Stelle innerhalb der Branche selbst kompensiert werden könnte. Die in 2018 veröffentlichte **Tiefenanalyse zu Möglichkeiten der Zukunftssicherung der Automobilzulieferindustrie in Thüringen** hat u.a. eine detaillierte Prognose der Arbeitsplatzbedarfe bis zum Jahr 2030 auf der Ebene von vier Produktbereichen geliefert:⁷

- Im Produktbereich Antrieb/Fahrwerk werden danach bis 2030 ca. 2.040 Arbeitsplätze wegfallen (das entspricht etwa 10,7 % der Beschäftigten dieses Produktbereiches im Jahr 2019)
- Ein Beschäftigtenzuwachs wird in den Produktbereichen Karosserie / Exterieur, Interieur sowie Elektrik / Elektronik von insgesamt 2.975 Arbeitsplätzen prognostiziert.

In Summe könnten somit im Verlauf des Transformationsprozesses bis zum Jahr 2030 zusätzlich rund 1.000 Arbeitsplätze mehr im Bereich der Thüringer Automobil- und Zuliefererindustrie zur Verfügung stehen als noch im Jahr 2019. Diese grundsätzlich positive Prognose wird durch die Ansiedlungserfolge der letzten drei Jahre unterstrichen. So sind die Ansiedlungen von Marquardt und CATL am Erfurter Kreuz von strategischer Bedeutung. Allein CATL möchte ca. 1,8 Mrd. EUR investieren und voraussichtlich 2.000 neue Arbeitsplätze schaffen, die Thüringen international zu einem Big-Player in der Elektromobilität macht. Zu den positiven Standortnachrichten gehören aber auch Investitionsentscheidungen von Bosch und BMW in der Region Eisenach. BMW investiert in Krauthausen bei Eisenach ca. 42 Mio. EUR und wird dann 300 Arbeitnehmer beschäftigen. Bosch möchte in Eisenach mindestens 30 Mio. EUR in die Sensor-Fertigung für alle Antriebsarten investieren.

2. Begleit- und Beratungsstrukturen der Automobil- und Automobilzulieferindustrie

Auf Landesebene sind in den letzten Jahren eine Vielzahl von Aktivitäten umgesetzt worden, um die Thüringer Automobilindustrie bestmöglich bei der Bewältigung des Strukturwandels zu unterstützen. So wurde als Ansprechpartner für die Unternehmen der Zulieferbranche im Oktober 2019 bei der LEG eine **Koordinierungsstelle** eingerichtet. Sie leistet den Unternehmen Hilfestellung bei der Bewältigung aktueller Herausforderungen in der Transformation und steht in engem Kontakt zu allen je nach Einzelfall einzubeziehenden Akteuren (z.B. TAB, GFAW, ThAFF, Agentur für Arbeit).

Seit 2011 informiert, berät und unterstützt die **Thüringer Agentur für Fachkräftegewinnung (ThAFF)** im Auftrag des Freistaats potentielle Arbeits- und Fachkräfte zu den beruflichen Möglichkeiten in Thüringen sowie Thüringer Arbeitgeber aller Branchen zu allen Fragen der Mitarbeiterbindung und -gewinnung. Im Rahmen der individuellen Beratung bietet die ThAFF (potentiellen) Arbeits- und Fachkräften und Arbeitgebern Information und Unterstützung u.a. zu

⁷ Quelle: „Tiefenanalyse zu Möglichkeiten der Zukunftssicherung der Automobilzulieferindustrie in Thüringen“ von CATI im Auftrag des TMWWDG.

Jobsuche und Bewerbung, Rekrutierungstrends und Arbeitgeberattraktivität, Kurzarbeitergeldberatung und weitere Unterstützungsmöglichkeiten in Zeiten von Corona sowie Job-Chancen und Karrierewege.

In 2019 wurde die Geschäftsstelle des **automotive thüringen e.V.** als Innovationscluster für zunächst drei Jahre gefördert. Zu den wesentlichen Aufgaben des at gehören die Vernetzung der Branchenakteure inkl. der Orientierung für und Sensibilisierung von Mitgliedsunternehmen. Der at e.V. bietet seinen Mitgliedern, aber auch der Öffentlichkeit umfangreiche Informationen zu den wesentlichen Trends der Entwicklung. Neben dem at-Branchenreport, dem Branchenmonitoring und themenbezogenen Factsheets bietet der at e.V. seinen Mitgliedern spezialisierte Informationen an, die auf der Aufgabenstellung aus der Automotive-Agenda basieren. Zudem organisiert der at e.V. diverse Arbeitsgruppen zu Themen wie Leichtbau, Wasserstoff und Mobilität. Mit aktuell 91 Mitgliedern (per 28.02.2020 ca. 30.000 Arbeitnehmer und Umsatz von rund 4,42 Mrd. EUR) ist der at e.V. die Anlaufstelle für die Thüringer Automobilzulieferindustrie und ein kompetenter Ansprechpartner für die Öffentlichkeit und die Politik. Allerdings nutzen längst nicht alle der Branche angehörigen Unternehmen die Möglichkeiten der Vernetzung mit anderen Akteuren im Cluster, hier besteht noch Verbesserungspotential insbesondere auf Seiten der Unternehmen.

Mit der Gründung der beiden Thüringer Innovationszentren „**ThIMo – Thüringer Innovationszentrum Mobilität**“ und „**ThZM – Thüringer Zentrum für Maschinenbau**“ wurde bereits seit 2011 (ThIMo) bzw. 2013 (ThZM) das Ziel verfolgt, den anstehenden Strukturwandel in der Automobilwirtschaft zu antizipieren und FuE-Kompetenz und -Kapazitäten aufzubauen, die für die Branche erforderlich sind. Gleichzeitig sind auf diese Weise Innovationsstrukturen entstanden, die überregional wahrnehmbar sind, kritische Massen erreichen und auf diese Weise wettbewerbsfähig in größeren Förderformaten – auch auf europäischer Ebene sind. Das Land hat die beiden Innovationszentren seit 2011 mit insgesamt 49,5 Mio. Euro unterstützt.

Das Leistungsspektrum des ThIMo umfasst für die Mobilität relevante Kompetenzfelder wie Antriebstechnik, Fahrzeugtechnik, Kunststofftechnik und Leichtbau, Funk- und Informationstechnik sowie Leistungselektronik und funktionale Integration.

Das ThZM unterstützt den Transformationsprozess der Thüringer Automobilindustrie durch den bedarfsorientierten Transfer moderner Produktionstechnologien. Für den immer weiter steigenden Anteil von Leichtbau-Teilen in Fahrzeugen bietet das ThZM Kompetenz zur intelligenten Mischbauweise durch angepasste Fügetechnologien und effiziente Bearbeitungsstrategien für neue Werkstoffe. Auch andere neue Antriebstechnologien wie die Brennstoffzellen erfordern für die Montage der Stacks besondere Dichtungs- und Klebetechniken, die im ThZM entwickelt werden. Darüber hinaus stehen im ThZM Methoden der visuellen und KI-basierten Qualitätssicherung für eine effiziente und damit wettbewerbsfähige Produktion für die Automotive-Branche zur Verfügung.

Seit diesem Jahr ergänzt das **Batterie-Innovations- und Technologie-Center (BITC)** am Erfurter Kreuz den FuE-Kompetenzmix (geplante Fördersumme: 13,3 Mio. €). Gleichzeitig wurden Impulsstrukturen im Bereich der Wasserstofftechnologie etabliert (u.a. Stiftungsprofessur BUW). Ein weiterer Ausbau der Forschungsinfrastruktur ist mit dem Investitionspakt Thüringen geplant. Im Rahmen des Konjunkturprogramms sollen zusätzliche Mittel insbesondere in den Ausbau der Forschungsstrukturen im Bereich Wasserstoff sowie eine Transferstelle zur Transformation der Automobil- und -zulieferindustrie fließen.

3. Förderinstrumente für die Branche und Unternehmen

Zur Unterstützung auch der Automobilindustrie stehen verschiedene Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Zu unterscheiden ist auf der einen Seite zwischen dem Austausch von Informationen bzw. strategischer Ideen und Konzepte auf Ebene der Akteure untereinander, und den „klassischen“ Instrumenten der Wirtschafts- und Forschungsförderung auf der anderen Seite.

Im Hinblick auf den ersten Punkt wurden in der vergangenen Legislatur verschiedene Formate und Konzepte entwickelt und umgesetzt:

- Der Freistaat Thüringen hat auf strategischer Ebene zusammen mit Arbeitgebern und Gewerkschaften im Herbst 2019 die **Thüringer Allianz Automobilindustrie** gegründet. Sie soll ein breites Bündnis aller wichtigen Akteure zur Unterstützung der Branche sein.
- In 2018 organisierte das Thüringer ClusterManagement drei **Roadshows** in ausgewählten Thüringer Zulieferunternehmen.
- Im Juni und Juli 2019 führte das TMWWDG unter Leitung des Ministers vier **Blue Table Talks** vor Ort in Unternehmen durch. Im Fokus stand die Transformation der Automobilzulieferindustrie in den vier Produktbereichen. Dabei wurde mit den Unternehmen sowie den Betriebsräten über die Einschätzung der aktuellen Situation und Perspektiven aus Sicht der Unternehmen sowie über Chancen und Herausforderungen diskutiert. Ziel war es, aktuelle Handlungsansätze in der Branche selbst und flankierende Unterstützungsangebote durch das Land aufzuzeigen. Corona-bedingt ist die für 2020 geplante Fortsetzung der Gespräche zunächst ausgesetzt.
- Um eine konzeptionelle Basis für das weitere operative Vorgehen zu haben, wurde in 2018 eine **Tiefenanalyse zu Möglichkeiten der Zukunftssicherung der Automobilzulieferindustrie** in Thüringen mit detaillierten Daten auf Ebene von Produktbereichen erstellt. Die aus den Handlungsempfehlungen der Analyse abgeleitete Automotive-Agenda Thüringen aus 2019 enthält eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der allgemeinen Standortbedingungen und der strategischen Weiterentwicklung der Thüringer Automobil- und Zulieferbranche. Abgeleitet aus der o.g. Tiefenanalyse hat bzw. wird das Thüringer ClusterManagement zwei Feasibility-Studien zu den Produktbereichen „Interieur der Zukunft“ sowie „Kognitives Auto“ vergeben. Ziel beider Studien ist u. a. die Initiierung von neuen Wertschöpfungsnetzwerken für zukunftssträchtige Produktgruppen.
- Auf Ebene des Bundes beteiligt sich Thüringen mit Vertretern an allen vier **Regionaldialogen** im Rahmen des Transformationsdialogs zur Automobilindustrie des BMWi. Dieser wurde eingerichtet, um den Strukturwandel in der Automobilindustrie politisch zu flankieren. Im Zentrum stehen Themen, die für eine erfolgreiche Transformation insbesondere von Zulieferunternehmen wichtig sind.

Hinsichtlich des zweiten Punktes – der staatlichen Wirtschafts- und Forschungsförderung im engeren Sinne – steht für den Transformationsprozess ein breitgefächertes und technologie-offenes Förderinstrumentarium aus Zuschüssen, Darlehensprogrammen und Bürgschaften zur Verfügung. Hinzu kommen die Instrumente, die der Bund im Rahmen des sogenannten „Corona-Konjunkturpakets“ zur Verfügung gestellt hat.

Mit dem sog. Zukunftspaket von 03. Juni 2020 im Rahmen des Konjunkturpakets hat der Bund ein sog. **Bonus-Programm** für Zukunftsinvestitionen der Fahrzeughersteller und der Zulieferindustrie zur Verfügung, welches Investitionen in neuen Technologien, Verfahren und Anlagen, aber auch Forschung und Entwicklung für transformationsrelevante Innovationen und neue regionale Innovationscluster vor allem der Zulieferindustrie fördern soll. Dafür stellt der Bund in den nächsten Jahren 2 Mrd. Euro bereit. Mit drei aktuellen Initiativen möchte Thüringen eine finanzielle Unterstützung vom Bund erhalten. Der at e.V. verfolgt gegenwärtig den Aufbau von drei Thüringer Innovationsclustern (Wertschöpfungsnetzwerken):

- Innovationscluster „Interieur der Zukunft“
- Innovationscluster „Leichte Nutzfahrzeuge“
- Innovationscluster „Kognitives Auto“ (nach Abschluss der Machbarkeitsstudie, voraussichtlich ab Ende 1. Quartal 2021)

Ziel ist die erfolgreiche Erschließung neuer Produktfelder für die Thüringer Automobil- und Zulieferindustrie. Die Entwicklung, Produktion und Vermarktung neuer, innovativer und bedarfsgerechter Produkte soll dazu beitragen, das Produktportfolio der Unternehmen zu diversifizieren und so wettbewerbsfähige Arbeitsplätze sichern zu helfen.

Parallel hierzu hat der Bund als **Kaufprämie** den bisherigen Umweltbonus um eine sog. Innovationsprämie aufgestockt, die den staatlichen Zuschuss befristet bis 31.12.2021 für E-Fahrzeuge mit einem Listenpreis von bis zu 40.000 Euro auf 6.000 Euro verdoppelt. Hinzu kommt ein Eigenanteil des Herstellers von 3.000 Euro. Bei einem Elektro-Neuwagen ab 40.000 Euro Nettolistenpreis erhält man für ein Elektroauto nun 5.000 Euro Bonus vom Bund, der Hersteller gibt 2.500 Euro, was einer Förderung von 7.500 Euro entspricht. Für einen Plug-in Hybriden im gleichen Preissegment verdoppelt der Bund den Anteil auf 3.750 Euro, der Herstelleranteil beträgt weiterhin 1.875 Euro, was eine Gesamtförderung von nun 5.625 Euro ausmacht. Fahrzeuge mit einem Neupreis über 65.000 Euro sind von der staatlichen Förderung ausgeschlossen.

Die Geltungsdauer der erhöhten Innovationsprämie bis 31.12.2021 dürfte auch den aktuell längeren Lieferfristen für E-Fahrzeuge Rechnung tragen. Der reguläre Umweltbonus, also die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge und Hybride auf dem vorherigen Niveau, läuft ab 01.01.2022 bis zum 31.12.2025 weiter und kostet den Bund unabhängig vom Konjunkturpaket rund 4,2 Mrd. Euro. Zusätzlich wird die bereits geltende **Kraftfahrzeugsteuerbefreiung** für reine Elektrofahrzeuge von bislang bis zum 31.12.2025 auf nunmehr bis 31.12.2030 verlängert. Und neben den unmittelbar auf die Fahrzeuge bezogenen Finanzierungshilfen sowie der Unterstützung zahlreicher Forschungsprojekte fördert der Bund auch Investitionen im Bereich der Tankinfrastruktur, sowohl für die batterieelektrische Elektromobilität als auch Wasserstofftankstellen.

Auf Ebene des Landes bietet der Freistaat Thüringen verschiedene Programme zur Strukturförderung an. Als nach wie vor wichtigstes Förderinstrument für gewerbliche Investitionen in Sachkapital stehen dabei die Investitionszuschüsse im Rahmen der **GRW (Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur)** im Umfang von mehr als 100 Mio. Euro jährlich zur Verfügung. Um die Fördermöglichkeiten der GRW für Investitionszuschüsse an KMU und auch Großunternehmen noch besser nutzen zu können, wird derzeit die Thüringer GRW-Förderung weiter geöffnet und an die Anforderungen der Automobilzulieferindustrie in der Transformation angepasst. Dazu gehören erleichterte Zugangsvoraussetzungen zur GRW-Förderung durch Absenkung von Arbeitsplatz- und Abschreibekriterium, die Verlängerung bzw. Streckung von Durchführungs- und Investitionszeiträumen auf bis zu 4 Jahre, die

Nutzung der Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 für die Förderung zusätzlicher Erweiterungsinvestitionen sowie die Nutzung zusätzlicher Ermessensspielräume bei krisenbedingter Nichterreichung von Förderauflagen infolge grundlegender marktstruktureller Veränderungen zur Vermeidung von Rückforderungen. Im Jahr 2021 werden außerdem zusätzliche Mittel des Bundes und des Freistaats im Rahmen des GRW-Sonderprogramms eingesetzt. Thüringen setzt sich gegenüber dem Bund für eine Flexibilisierung und Erweiterung des GRW-Sonderprogramms auch auf die Jahre 2022 und 2023 ein.

Für kleinere Investitionen steht weiterhin das EFRE-kofinanzierte Förderprogramm Thüringen-Invest als Kombinationsprodukt aus Zuschuss- und Darlehensförderung zur Verfügung. Hier wurden bereits im Juli 2020 die Zugangsbedingungen beim Arbeitsplatzkriterium erleichtert. Zusätzlich ergänzt Thüringen-Dynamik die Unterstützungsmöglichkeiten für KMU durch EFRE-kofinanzierte Förderdarlehen (in Höhe von derzeit max. 2 Mio. Euro). Die Darlehen können mit Zuschüssen und Bürgschaften kombiniert und zur Finanzierung von Investitionsprojekten eingesetzt werden.

Unabhängig von ihrer Größe können Unternehmen Bürgschaften bis zu einem Obligo von 3 Mio. Euro bei der Thüringer Aufbaubank und Bürgschaften mit einem Obligo von maximal 20 Mio. Euro bei PwC Erfurt beantragen. Ab 20 Mio. Euro ermöglicht der Bund mit einer Bürgschaftsquote von maximal 90 % die Gewährung von Bürgschaften unter Einbeziehung paralleler Landesbürgschaften zur Absicherung von größeren Finanzierungsvolumina.

Kleine und mittlere Unternehmen können bei der Bürgschaftsbank Thüringen Bürgschaften bis 2,5 Mio. Euro zur Absicherung von Krediten ihrer Hausbanken in Anspruch nehmen.

Für Liquiditätskredite in der aktuellen Krise bietet die Bürgschaftsbank Thüringen bis zum 31.12.2020 das Programm BBT Liqui 100 an. Dieses vereint einen Kredit der Hausbank bis 250.000,- EUR mit einer 100 %igen Bürgschaftsübernahme der BBT zu sehr günstigen Konditionen. Dieses Programm schließt die Förderlücke der KfW bei vollständigen Haftungsübernahmen für Klein- und Kleinstunternehmen bis 10 Mitarbeiter. Die Bürgschaft kann einfach und schnell durch die Hausbank online beantragt werden.

Daneben stehen den Unternehmen der Thüringer Automobilzulieferindustrie die Möglichkeiten der Außenwirtschaftsförderung zur Verfügung. Neben den Dienstleistungs- und Förderangeboten von Thüringen International sind dies insbesondere die Möglichkeiten der Messeförderung. Unter anderem werden im kommenden Jahr vom Freistaat Messegemeinschaftsstände auf der IAA PKW und der IZB speziell für die Unternehmen der Branche gefördert. Für Thüringen International und die Förderinstrumente stehen dabei rund 5 Mio. Euro jährlich zur Verfügung.

Hinzu kommen die Möglichkeiten der Innovations- und Forschungsförderung, die mit einem breiten Instrumentenkasten den Strukturwandel in der Automobilindustrie unterstützt. Seit 2015 wurden in diesem Bereich insgesamt 96 Einzelprojekte im Gesamtumfang von 96,1 Mio. Euro gefördert. Viele der geförderten Vorhaben wurden direkt aus der Thüringer Wirtschaft heraus beantragt (Verbundforschung, einzelbetriebliche Technologieförderung usw.). Daneben wurden vom Land aber auch gezielt Strukturen in der Thüringer Wissenschaftslandschaft aufgebaut, um geeignete Innovationspartner für die Industrie zu etablieren. Den Angebotsmix aus Projekthilfen und struktureller Unterstützung will das Land auch im Zusammenhang mit dem geplanten Investitionspakt und zusätzlichen EU-Strukturhilfen fortschreiben, um die bestehenden Instrumente zu stärken. Zu nennen sind hier insbesondere:

- Im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Forschung, Technologie und Innovation – FTI) werden einzelbetriebliche FuE-Vorhaben, Verbundvorhaben und Innovationsgutscheine gefördert.
- Im Rahmen der FuE-Personal-Richtlinie können Forschungsgruppen und Innovatives Personal gefördert werden.
- Die infrastrukturelle Geräteausstattung und die Forschung an den Wissenschaftseinrichtungen in Thüringen wird im Rahmen der Richtlinie zur Förderung der Forschung unterstützt.

4. Ausblick auf die weitere Entwicklung

Die Situation in der Automobilindustrie ist ernst, bedingt durch Corona sogar teilweise dramatisch. Gerade Anfang des Jahres stand sie sowohl auf Angebotsseite (Lieferketten, Liquidität) wie auf Nachfrageseite (fehlender Absatz) massiv unter Druck. Weltweit brachen die Absatzmärkte ein. Die Lage war allerdings schon vor Corona für die deutsche Automobilindustrie schwierig, denn der technologische Wandel bedingt durch Klimaschutz und Digitalisierung war bereits spätestens ab 2018 fühlbar. Angesichts des Zusammenspiels von kurzfristigen, exogenen Corona-Schock und mittel- bis langfristigen Strukturbrüchen, ist es gerade für Zulieferer am hinteren Ende der Wertschöpfungskette zurzeit besonders schwer, die Trends exakt einzuschätzen und zur richtigen Zeit die richtigen Investitionsentscheidungen zu treffen. Daher war es gut und richtig, dass Bund und Länder einer beiseitegestellten Unterstützungsleistung verhindert haben, dass es Corona-bedingt nicht zu einer Welle von Insolvenzen von mittelfristig überlebensfähigen Firmen kam. Aktuelle Daten geben Anlass zur Hoffnung, dass das Schlimmste vorerst überstanden ist und sich Lieferketten und Märkte wieder erholen.

Nichtsdestoweniger wird die Automobil- und Automobilzulieferindustrie auch nach Abklingen der Corona-Krise nach wie vor unter Veränderungsdruck stehen. Dies gibt jedoch keinen Anlass zur Verzweiflung: Technologischer Wandel und Strukturbrüche sind für die Automobilindustrie nichts Neues. Die Erfahrung aus den 70er und 00er Jahren gibt insofern Anlass zu Optimismus. Denn in den vergangenen Krisen hat sich bislang das Zusammenspiel von Unternehmen sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern immer bewährt. Allerdings bedeutet dies auch, dass gerade die großen Automobilkonzerne zu ihrer wirtschaftlichen und sozialen Verantwortung stehen müssen. Hier besteht Verbesserungsbedarf, denn viele Probleme der deutschen Automobilindustrie sind hausgemacht: Dieselskandal, langsame Adaption digitaler Techniken, zu hohe Dividendenzahlungen statt Investitionen in FuE, wenig nachhaltige Produktpalette (z.B. Zunahme von SUVs). Insofern muss sich die Industrie konstruktiv mit der Kritik auseinandersetzen, in den guten Jahren nicht ausreichend Vorsorge hinsichtlich der langfristigen strukturellen Veränderungen unter Einbeziehung der Zulieferer getroffen zu haben – und für das aktuelle Handeln die richtigen Schlüsse ziehen. Einer Strategie der Automobilkonzerne, die notwendigen Anpassungskosten auf die mittelständischen Zuliefererbetriebe abzuwälzen, werden wir jedenfalls entschlossen entgegentreten.

Anlass zu vorsichtigen Optimismus gibt auch die Tatsache, dass der Strukturwandel in vielen Bereichen gleitend und nicht disruptiv erfolgen wird. Prognosen des VDA gehen davon aus, dass der Anteil der E-Fahrzeuge an den Neuzulassungen 2025 auf ca. 15 bis 25 % steigen dürfte. Umgekehrt bedeutet dies, dass auch mittelfristig ein Großteil der Fahrzeuge weiterhin mit einem Verbrennungsmotor fährt. Insofern können und werden Unternehmen auch mit traditionellen Produkten und Dienstleistungen in der Übergangsphase Geld verdienen können. Insofern wird es besonderer Bedeutung sein, dass Vorgaben seitens der EU und des Bundes für den Mittelstand gerade in der Zulieferindustrie keine unverhältnismäßigen Härten mit sich

bringen. Zwar ist die Notwendigkeit einer Veränderung der Mobilität hin zu mehr Nachhaltigkeit im Sinne des Klimaschutzes unbestritten, allerdings werden wir noch auf absehbare Zeit einen Technologie-Mix benötigen – dies muss bei Regulierung sowie Forschungs- und Wirtschaftsförderung angemessen berücksichtigt werden.

Eine besondere Bedeutung kommt in dieser Hinsicht der Weiterentwicklung des EU-Beihilfrechts zu. Um die Wirksamkeit der Förderinstrumente gerade im Transformationsprozess zu erhöhen, setzt sich der Freistaat Thüringen daher gegenüber der EU-Kommission dafür ein, investitionshemmende beihilferechtliche Begrenzungen, wie etwa die Einschränkungen der Förderung bei Großunternehmen, wieder aufzuheben. Thüringen spricht sich außerdem für eine Überprüfung der KMU-Definition aus und hat eine beihilferechtliche Öffnung der Regionalförderung für solche mittelständischen Unternehmen vorgeschlagen, die die Schwelle von 250 Beschäftigten zwar bereits überschritten haben, aber vergleichbare Problemlagen wie KMU aufweisen. Dadurch soll insbesondere das endogene Unternehmenswachstum von Bestandsunternehmen in diesem strategisch wichtigen Größenbereich (sog. Mid Caps) wieder ermöglicht werden. Außerdem hat sich der Thüringer Wirtschaftsminister gegenüber dem Bundeswirtschaftsminister für eine Verlängerung der Erleichterungen der beihilferechtlichen Rahmenbedingungen, die im Rahmen der Corona-Krise geschaffen wurden (auf EU-Ebene der Temporary Framework, Umsetzung auf Bundesebene durch Bundesregelung-Kleinbeihilfen) über den 31.12.2020 hinaus eingesetzt.

Vor dem Hintergrund der Transformation der Automobilindustrie und dem damit einhergehenden tiefgreifenden Strukturwandel wird es also um einen Mix gehen. Zum einen sind bestehende, wenn auch schrumpfende Geschäftsfelder zu besetzen. Zum anderen geht es um die erfolgreiche Erschließung neuer Produkt- und Geschäftsfelder. Die Entwicklung, Produktion und Vermarktung neuer, innovativer und bedarfsgerechter Produkte soll dazu beitragen, das Produktportfolio der Unternehmen zu diversifizieren und so wettbewerbsfähige Arbeitsplätze sichern zu helfen. Für die Thüringer Unternehmen liegt eine wesentliche Antwort, wettbewerbsfähig zu bleiben, im Produktivitätsfortschritt vor allem durch Innovation. Diese sind – gerade vor dem Hintergrund der nach wie vor andauernden Digitalisierung – der Schlüssel für die künftige Wettbewerbsfähigkeit und betreffen sowohl die Produktionsprozesse, insbesondere mithilfe konsequenter Vernetzung, leistungsfähiger Sensorik und künstlicher Intelligenz, wie auch Diversifizierungsstrategien mit neuen Produkten z.B. aus den Bereichen vernetztes Auto oder Interieur der Zukunft oder auch Lösungen für neue Mobilitätskonzepte. Um dies staatlicherseits zu unterstützen, verfügt der Freistaat über viele, verschiedene Förder- und Unterstützungsmöglichkeiten. Diese effektiv weiter zu entwickeln und ausreichend zu finanzieren, ist daher die bessere Alternative gegenüber der Forderung nach immer neuen Subventionen.

Der Freistaat Thüringen und hier federführend das Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft (TMWWDG) ist bereits seit Jahren in engem und kontinuierlichem Austausch mit der Automobilbranche (Wirtschaftsverbänden und Gewerkschaften) und setzt eine eng mit den Akteuren abgestimmte **Strategie zur Bewältigung des Strukturwandels – die „Automotive Agenda Thüringen“** – um, die regelmäßig ergänzt und fortgeschrieben wird.

Weitere Umsetzung und Fortschreibung der „Automotive Agenda Thüringen“

Wir werden in den spezifischen Handlungsfeldern der „Automotive Agenda Thüringen“ **die laufenden Maßnahmen konsequent umsetzen**. Dies beinhaltet u.a. die Sensibilisierung und Information der Thüringer Unternehmen für Transformation und Kompetenzmarketing, die Stärkung von Clusterstrukturen und das Vorantreiben von Kooperationen und Vernetzung. Hierzu haben wir das Personal der Geschäftsstelle des Innovationsclusters Automotive Thüringen e.V. bereits aufgestockt.

Schwerpunkte dabei sind:

- unsere **Qualifizierungs- und Innovationsstrategie (QIS)** für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in der Automobilindustrie, in der wir innovative Ansätze zur Nachwuchsgewinnung und Fachkräftesicherung erarbeiten, den Unternehmen und Arbeiternehmerinnen und Arbeitnehmer Orientierung geben und bei Bedarf auch weitere Förderung von Qualifizierungsmaßnahmen und Projekten konzipiert werden.
- **Mit einer nachhaltigen Ansiedlungspolitik die Transformation gestalten:** Insbesondere mit der Ansiedlung von CATL ist es dem Freistaat Thüringen gelungen, ein Ansiedlungsprojekt von europäischer Bedeutung zu akquirieren. Bis 2025 wird das Unternehmen ca. 1,8 Mrd. EUR in Thüringen investieren. Daran wollen wir auch zukünftig anknüpfen. Denn diese Investitionsentscheidung hat bereits jetzt starke Signalwirkung für Ansiedlungen weiterer Unternehmen und Forschungseinrichtungen aus dem Bereich Batterietechnologie. So wollen wir den Ausbau des Forschungscampus „Erfurter Kreuz“ zu dem Thüringer-Anwendungszentrum Wasserstoff-Technologien/Stack-Entwicklung forcieren und damit die Bündelung der Stärken der Thüringer Forschung und Industrie im Thema Wasserstoff an einem zentralen Ort in Thüringen zusammenbringen.
- Wir werden die **Innovationspartner der Automobilindustrie stärken und Forschung und Entwicklung befördern**. Thüringen hat mit dem Aufbau des Thüringer Zentrum für Maschinenbau und dem Thüringer Innovationszentrum Mobilität schon vor Jahren wichtige Innovationspartner für die Automobilwirtschaft aufgebaut. Seit diesem Jahr ergänzt das Batterieforschungszentrum am Erfurter Kreuz den FuE-Kompetenzmix. Gleichzeitig wurden Impulsstrukturen im Bereich der Wasserstofftechnologie etabliert. Ein weiterer Ausbau der Forschungsinfrastruktur ist mit dem Investitionspakt Thüringen geplant. Im Rahmen des Konjunkturprogramms sollen zusätzliche Mittel insbesondere in den Ausbau der Forschungsstrukturen im Bereich Wasserstoff fließen.
- Wir werden im Sinne des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit auch weiterhin eine **Technologie-Offenheit befördern**: In den nächsten zwei Jahrzehnten wird es einen Mix aus Verbrennungsmotoren, Hybriden, Elektroautos mit Batterie sowie Elektroautos mit Wasserstoff geben. Angesichts der rasanten Entwicklungen gerade im Bereich der Energiespeicherung, sei es über Batterien, Wasserstoff oder

synthetische Kraftstoffe ist heute noch nicht absehbar, welche Technologie sich in welchen Segmenten durchsetzt. Auch aus diesem Grund ist die Wirtschafts- und FuE-Projektförderung des Freistaats technologieoffen gestaltet. Insbesondere die zur Innovationsförderung zur Verfügung stehenden Instrumente (z.B.: Verbundforschung, einzelbetriebliche Technologieförderung) werden wir durch zusätzliche EU-Strukturhilfen (REACT) verstärken.

Ansätze für eine Fortschreibung der „Automotive Agenda“ sind:

1. Wir wollen für die Fragen der Transformation in der Automobilindustrie ein **Kompetenzzentrum im Sinne einer Transferstelle „Transformation in der Automobilbranche/Automobilzulieferindustrie“** einrichten. Damit folgen wir der Best-Practice in anderen Ländern und wollen gerade kleine und mittlere Unternehmen durch den praxisnahen Transfer von Wissen und Best-Practice bei der notwendigen Umstellung von Verbrennungsmotoren auf alternative Antriebsarten unterstützen.
2. Wir wollen **zusätzliche Mittel für die ergänzende Finanzierung des Konjunkturpakets des Bundes**. Neben der landesseitigen Unterstützung Thüringer Konsortien bei der Antragstellung im neuen 2-Milliarden Euro-Programm des Bundes für Zukunftsinvestitionen der Zulieferindustrie betrifft dies insbesondere die notwendige Kofinanzierung des laufenden GRW-Sonderprogramms. Gerade letzteres ist von Bedeutung, ist doch die GRW das bedeutendste, von Bund und Ländern finanzierte Investitionsförderprogramm zur Unterstützung von Investitionen und zur Bewältigung des Strukturwandels in strukturschwachen Regionen. Zudem setzt sich Thüringen gegenüber dem Bund für eine zeitliche Flexibilisierung und Verlängerung des derzeit bis Ende 2021 befristeten GRW-Sonderprogramms ein, um die Mittel nicht nur für relativ kurzfristige Investitionsvorhaben, sondern auch für überjährige und länger laufende Projekte in den Jahren 2022 und 2023 einsetzen zu können.
3. Wir werden die **notwendigen Anpassungen der Thüringer GRW-Richtlinie an die Anforderungen der Automobilzulieferindustrie** in der Transformation zügig umsetzen. Hierzu gehören u.a. die erleichterten Zugangsvoraussetzungen zur GRW-Förderung durch Absenkung von Arbeitsplatz- und Abschreibekriterium, die Verlängerung bzw. Streckung von Durchführungs- und Investitionszeiträumen auf bis zu vier Jahre sowie die Nutzung der Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 für die Förderung zusätzlicher Erweiterungsinvestitionen. Darüber hinaus wollen wir Rückforderungen durch die Nutzung zusätzlicher Ermessensspielräume bei krisenbedingter Nichterreichung von Förderauflagen infolge grundlegender marktstruktureller Veränderungen vermeiden. Soweit notwendig, werden wir die Zustimmung des Bundes zu den Maßnahmen offensiv einfordern.
4. **Notwendige Änderungen des Beihilferechts aktiv einfordern:** Um die Wirksamkeit der GRW-Förderung gerade im Transformationsprozess zu erhöhen, setzen wir uns weiterhin gegenüber der EU-Kommission dafür ein, investitionshemmende beihilferechtliche Begrenzungen, wie etwa bei der Förderung von Erweiterungsinvestitionen von großen Unternehmen, wieder aufzuheben. Zudem halten wir eine Verlängerung der Bundesregelung Kleinbeihilfen über das Jahr 2020 hinaus für dringend notwendig, um insbesondere durch Darlehen und Bürgschaften die Unternehmen auch weiterhin wirkungsvoll unterstützen zu können. Denn die Auswirkungen der Corona-Krise werden erste auf mittlere Sicht zu überwinden sein.

5. Wir werden zusätzliche Maßnahmen zur **Liquiditätssicherung**, die **Aufstockung des Konsolidierungsfonds** sowie **die Öffnung des Thüringer Zukunftsfonds** prüfen: Zurzeit stellen Bund und Land im Rahmen der Corona-Hilfsprogramme bereits ein umfassendes Instrumentarium zur Liquiditätssicherung zur Verfügung. Um eine mögliche Kreditklemme insbesondere bei kleinen und mittleren Unternehmen der Automobilzulieferindustrie nach Auslaufen dieser Programme zu vermeiden, werden wir prüfen, ob neben den zur Verfügung stehenden programmgebundenen Förderdarlehen ein Kreditprogramm für zukunftsfähige Unternehmen am Wirtschaftsstandort Thüringen etabliert werden kann, um diese auf dem Weg in die neue Mobilitätswelt zu unterstützen. Darüber hinaus hat sich in der Corona-Krise der Konsolidierungsfonds für kleine und mittlere Unternehmen in wirtschaftlichen Schwierigkeiten gerade in denjenigen Fällen bewährt, wo andere Instrumente nicht mehr greifen. Wir werden daher nach dem etwaigen Auslaufen der aktuellen Corona-Krise evaluieren, inwieweit wir das Angebot für kleine und mittlere Unternehmen gerade auch in der Automobilindustrie beibehalten und stärken können. Darüber hinaus werden wir prüfen, wie der neugeschaffene Thüringer Zukunftsfonds mit teilweiser Risikoübernahme des Bundes auch für stille und offene Beteiligungen an technologieorientierten KMU und Startups der Automobilzuliefererbranche eingesetzt werden kann.

Herausgeber

Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft

Max-Reger-Str. 4-8

99096 Erfurt

www.wirtschaft.thueringen.de