



Für einen Automobilstandort der Zukunft: Automobilzulieferer in der Transformation stärken

Die Automobilzulieferindustrie ist mit ihren 275.000 direkt Beschäftigten ein wichtiger Teil der deutschen Wirtschaft. Sie ist global vernetzt und steht wie kaum eine andere Branche für Innovationsgeist. Gleichzeitig ist die Branche alles andere als homogen: Hier treffen kleine und mittlere Unternehmen und Familienunternehmen auf Weltkonzerne, Chiphersteller auf Stahlverarbeiter, Unternehmen mit Dutzenden von globalen Standorten auf kleine Spezialisten, die mit 100 Beschäftigten ausschließlich in Deutschland produzieren. Hersteller und Zulieferer sind gemeinsam in die technologische Entwicklung des Autos und seiner Anwendungsmöglichkeiten eingebunden. Die darauf begründete Innovationskraft muss mit Blick auf neue Herausforderungen beibehalten und weiterentwickelt werden, damit die deutsche Automobilindustrie weiterhin an der Weltspitze bleibt. Dabei verändert die Transformation durch alternative Antriebe, aber auch Digitalisierung sowie vernetztes und automatisiertes Fahren die Automobilindustrie grundlegend.

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) und Beauftragte der Bundesregierung für den Mittelstand, Herr Michael Kellner, hat vor diesem Hintergrund im Mai 2022 einen *Strukturierten Dialog Automobilier Mittelstand* angestoßen. Dabei wurden zwischen dem BMWK und mittelständischen Mitgliedern des Verbands der Automobilindustrie e.V. (VDA) gemeinsam Chancen und spezifische Herausforderungen der mittelständischen Automobilzuliefererindustrie in der grünen und digitalen Transformation identifiziert und Handlungsoptionen diskutiert. Leitend war das gemeinsame Ziel, dass die Automobilzulieferindustrie auch weiterhin erfolgreich am Standort Deutschland produziert, investiert, forscht und Beschäftigung schafft. Es besteht Einigkeit, dass es dafür wettbewerbsfähige und zuverlässige Rahmenbedingungen und auf langfristige Nachhaltigkeit angelegte, strategische unternehmerische Entscheidungen bedarf. Im Zentrum des Austauschs standen die Themen Standortqualität, Transformation und Nachhaltigkeit. Die Ergebnisse des *Strukturierten Dialogs Automobilier Mittelstand* fließen auch in die Arbeit des vom BMWK berufenen Expertenkreises *Transformation der Automobilwirtschaft* sowie in den Dialog- und Arbeitsprozess *Mittelstand, Klimaschutz und Transformation* des BMWK ein.

Die Gleichzeitigkeit vielfacher Herausforderungen des automobilen Mittelstandes

In Zeiten schwerwiegender geo-, energie- und handelspolitischer Herausforderungen sehen sich die Unternehmen des automobilen Mittelstands aktuell Schwierigkeiten ausgesetzt, wie Unterbrechungen in den Lieferketten sowie einem Mangel an

Vorprodukten. Verschärft wird diese für sich allein schon kritische Situation durch stark gestiegene Preise für Energie, Rohstoffe und Vorprodukte infolge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine. Gleichzeitig ist die in Deutschland produzierende Automobilindustrie einem zunehmenden Wettbewerbsdruck durch ausländische Wettbewerber und einem verstärkten internationalen Kosten- und Standortwettbewerb ausgesetzt. Überdies gewinnen Themen wie die notwendige Diversifizierung von globalen Lieferketten, die Sicherstellung der Versorgungssicherheit mit Energie und Rohstoffen sowie die Stärkung der Kreislaufwirtschaft an strategischer Bedeutung und nehmen zunehmend Ressourcen in Anspruch. Die für die Automobilindustrie wichtigen außenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen trüben sich ein. Vor diesem Hintergrund wird es für den automobilen Mittelstand immer schwieriger, die notwendigen Investitionen in die Transformation zu tätigen. Dabei darf gerade auch angesichts der aktuellen Krise die Transformation der deutschen Wirtschaft hin zur Klimaneutralität nicht aufgeschoben werden. Mit der Einigung auf europäischer Ebene zur Flottenregulierung wurden nun ambitionierte Ziele gesetzt: Bis 2035 müssen die CO₂-Emissionen von neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf null reduziert werden. Ebenso müssen auf EU-Ebene die notwendigen Rahmenbedingungen für eine flächendeckende Lade- und H₂-Tankinfrastruktur für einen schnellen Hochlauf der Elektromobilität geschaffen werden. Gemeinsam müssen Industrie und Politik an einem Strang ziehen, um Deutschland unter diesen veränderten Strukturen auch als Standort für den automobilen Mittelstand zu erhalten und zu stärken.

Um den Wandel der Mobilität zu gestalten und den Automobilstandort Deutschland und die mittelständischen Automobilzulieferer in der Transformation zu stärken, haben die mittelständischen Mitglieder des VDA und das BMWK die folgenden sechs prioritären Handlungsfelder identifiziert.

1. Hohen Kostendruck dämpfen

Mittelständische Unternehmen in der Automobilindustrie zeichnen sich oftmals dadurch aus, dass sie auf einzelne Bauteile oder -gruppen und datengetriebene Geschäftsmodelle spezialisiert sind. Im Zuge der Transformation müssen viele von ihnen ihr Produktportfolio neu gestalten. Das erfordert hohe Investitionen in Forschung und Entwicklung, Produktionsumstellungen und die Qualifizierung der Beschäftigten. Im Zuge der Transformation besteht die Herausforderung für die Unternehmen darin, ihre Geschäftsmodelle an die Erfordernisse der klimaneutralen Mobilität anzupassen, sodass sie auch in Zukunft profitabel wirtschaften können. Dafür müssen sie investieren. Die Liquiditäts- oder Kapitalreserven mittelständischer Automobilzulieferer sind während der Corona-Pandemie aber geschrumpft. Aus Sicht des automobilen Mittelstands benötigt gerade die von Familienunternehmen geprägte Automobilindustrie steuerliche Rahmenbedingungen, die einen Unternehmensübergang in die nächste Generation nicht erschweren. Zudem stellen aus Sicht der mittelständischen Mitglieder des VDA die im internationalen Vergleich hohen Lohnnebenkosten eine Herausforderung für Unternehmen mit hohem Personalbedarf dar.

Die Bundesregierung hat umfassende Schritte unternommen, um zusätzliche finanzielle Belastungen vor allem infolge stark gestiegener Energiepreise abzufedern. So reicht das

Spektrum der Maßnahmen der drei Entlastungspakete der Bundesregierung mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 95 Milliarden Euro von der vorgezogenen Absenkung der EEG-Umlage und besseren Möglichkeiten der Verlustverrechnung über eine Verlängerung der degressiven Abschreibung und der Sonderregelungen beim Kurzarbeitergeld bis hin zur Dämpfung der Erhöhung der Netzentgelte und zur Verlängerung des Spitzenausgleichs bei Strom- und Energiesteuern. Zugleich ist die EEG-Umlage abgeschafft worden und die Nutzung selbst erzeugten Stroms einfacher und in vielen Fällen attraktiver geworden, was zu zusätzlichen Entlastungen führt.

Zudem hat die Bundesregierung einen wirtschaftlichen Abwehrschirm aufgespannt, dessen Kernelemente eine Gas- und eine Strompreisbremse sind. Vorgesehen sind auch Härtefallregelungen für kleine und mittlere Unternehmen, die trotz Strom- und Gaspreisbremse von besonders stark gestiegenen Strom- und Gaspreisteigerungen betroffen sind. Für die Härtefallregelungen sind bis zu eine Milliarde Euro aus dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds vorgesehen. Aus Sicht des automobilen Mittelstands ist es wichtig, dass diese Härtefallregelungen – wie von der *Unabhängigen ExpertInnen-Kommission Gas und Wärme* empfohlen – für alle Größenklassen und Verbrauchsmuster offen stehen (auch RLM-Kunden). Zur Finanzierung dieser und anderer Maßnahmen wurde der neu ausgerichtete Wirtschaftsstabilisierungsfonds mit zusätzlichen Kreditermächtigungen in Höhe von bis zu 200 Milliarden Euro ausgestattet.

2. Belastbaren Zugang zu Kapital sichern

Um ihre Finanzierungskraft zu stärken und neue Investitionen anzustoßen, sind automobiler Mittelständler auf verlässliche Finanzierungsbedingungen sowie einen sicheren Zugang zu Kapital angewiesen. Stabile Finanzmärkte schaffen verlässliche Rahmenbedingungen und dienen damit auch der Wirtschaft. Sie fungieren darüber hinaus als Treiber für die Weiterentwicklung und Neuausrichtung von Geschäftsfeldern. Nach den Erfahrungen des automobilen Mittelstands ziehen Banken und Versicherungen – auch aufgrund von Regulierungen – Risiko- und Portfolioanalysen heran, die für die Automobilindustrie und insbesondere mittelständische Unternehmen immer höhere Hürden darstellen. Betroffen sind vor allem Unternehmen, deren Geschäftsmodell weiterhin vom Verbrennungsmotor abhängt. Dies führt dazu, dass Banken und Versicherungen ihr Portfolio bereinigen und teilweise Kredite und Versicherungen kleiner und mittlerer Unternehmen kündigen. Aus Sicht des automobilen Mittelstandes ist wichtig, dass politische Vorhaben wie etwa die Taxonomie nicht dazu führen, dass Zulieferer keine Finanzierung mehr für Transformationspfade weg von CO₂-intensiven Geschäftsmodellen hin in eine CO₂-neutrale Zukunft finden.

Ziel des BMWK ist es, irreversible Schäden an den industriellen Kernbereichen der deutschen Wirtschaft angesichts der derzeitigen Krise abzuwenden und die Transformation der Wirtschaft im Sinne der Dekarbonisierung und einer verstärkten Resilienz zu beschleunigen. Zur unmittelbaren Unterstützung von Transformationsvorhaben plant die Bundesregierung für die Jahre 2023 bis 2026 im Rahmen des *Klima- und Transformationsfonds* mit Mitteln in Höhe von insgesamt 177,5 Milliarden Euro. Das BMWK unterstützt den Wandel hin zu den Technologien der Mobilität der Zukunft mit einem breit angelegten Bündel an Förderprogrammen. Darunter fallen unter anderem die Programme *Zukunftsinvestitionen für Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie*, *Zukunftsfonds Automobilindustrie*, die Batteriezellfertigung über „Important Projects of

Common European Interest“ (IPCEI) und Förderungen von Forschung und Entwicklung im Bereich Elektromobilität. Zudem unterstützt das BMWK den forschenden und innovativen Mittelstand weiterhin im Rahmen seines technologie- und themenoffenen Förderansatzes „*Von der Idee zum Markterfolg*“. Unternehmen aller Größenordnungen können zudem für ihre Forschungsaktivitäten die seit 2020 implementierten Forschungszulage beantragen.

3. Arbeitskräftegewinnung gemeinsam angehen

Fehlende Fach- und Arbeitskräfte sowie ein hoher Umschulungsbedarf im Zuge der Elektrifizierung des Antriebsstrangs und der Digitalisierung gehören bereits seit Jahren zu den größten Herausforderungen der Industrie. Gerade automobiler Mittelständler sind häufiger von diesen Wachstumshemmnissen betroffen als Großunternehmen. Um Beschäftigungsverluste im Zuge der Elektrifizierung des Antriebsstrangs zu minimieren und gleichzeitig dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, konzipieren mittelständische Zulieferer Umschulungs- und Weiterbildungsangebote. Zudem bilden sie in hoher Zahl Menschen weiter und tragen damit entscheidend zum insgesamt hohen Ausbildungsniveau in Deutschland bei. Viele Unternehmen des automobilen Mittelstands engagieren sich bei der Integration von Geflüchteten und ausländischen Arbeitskräften, zum Beispiel durch Mentoring, gemeinsame Behördengänge oder Unterstützung bei der Wohnungs-, Kita- und Schulplatzsuche. Des Weiteren wird auch oft Arbeitskräften ohne jegliche berufliche Ausbildung eine Chance geboten.

Die Arbeitskräftegewinnung und -sicherung ist eine langfristige Aufgabe und benötigt ein Gesamtkonzept von Politik und Unternehmen. Die Bundesregierung hat mit ihrer Fachkräftestrategie einen strategischen Rahmen für Maßnahmen gegen den zunehmenden Fachkräftemangel geschaffen.

Aus dem Förderprogramm Zukunftsinvestitionen für Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie fließen 95 Millionen Euro an das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) und deren Richtlinie Aufbau von Weiterbildungsverbänden zur Transformation der Fahrzeugindustrie. Der *Expertenkreis Transformation der Automobilwirtschaft* hat zudem eine Ad-hoc-Gruppe *Beschäftigung, Weiterbildung und Qualifizierung, Strukturpolitische Aspekte* eingerichtet, um Handlungsempfehlungen für eine erfolgreiche Transformation der Automobilwirtschaft mit Blick auf die Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen, Beschäftigten und Regionen zu erarbeiten.

Mit dem Fachkräfteeinwanderungsgesetz (FEG) wurden Möglichkeiten und Verfahren für eine gesteuerte arbeitsmarktorientierte Zuwanderung geschaffen. In der Praxis scheitern Bewerbungen aus dem Ausland noch oft an Formalitäten. Eine effiziente und unbürokratische Umsetzung des FEG sowie berufsbezogene Sprachkurse würden die Unternehmen unterstützen, Arbeitskräfte aus dem Ausland zu gewinnen. Zur Stärkung der Gewinnung von Arbeits- und Fachkräften aus Drittländern hat die Bundesregierung Eckpunkte gesetzlicher und nicht-gesetzlicher Maßnahmen verabschiedet. Die Eckpunkte sehen vor, das Einwanderungsrecht zu modernisieren und deutlich zu öffnen. Zudem werden die von den Unternehmen genannten Hürden konkret in den Blick genommen: Beschleunigung und Vereinfachung der Visa- und Verwaltungsverfahren, Senkung der Anerkennungshürden, bessere Anwerbung und Vermittlung der Fachkräfte sowie deren Qualifizierung und Integration.

4. Förderprogramme mittelstandsfreundlich ausgestalten

Das BMWK hat im März 2021 vier Förderrichtlinien zum Förderrahmen *Zukunftsinvestitionen für Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie* veröffentlicht. Der Förderumfang beträgt insgesamt zwei Milliarden Euro für die Jahre 2021 bis 2026. Mit den Förderprogrammen unterstützt das BMWK die deutsche Fahrzeugindustrie auf dem Weg in eine digitale und nachhaltige Zukunft. Ziel ist, den Transformationsprozess der Branche voranzutreiben hin zu klimafreundlichen Antrieben, autonomem Fahren, einer digitalisierten und nachhaltigen Produktion und innovativer Datennutzung. Mit den Förderinstrumenten *Regionale Transformationsnetzwerke* sowie *Transformations-Hubs* unterstützt das BMWK im Rahmen des *Zukunftsfonds Automobilindustrie* den Wandel der Fahrzeugindustrie hin zu Nachhaltigkeit und Digitalisierung sowie den thematisch-inhaltlichen Wissenstransfer zwischen Unternehmen. Ein Leuchtturmprojekt aus diesem Förderbereich ist Catena-X, eine Allianz für sicheren und standardisierten Datenaustausch. Das Ziel ist der Aufbau und die Nutzung der ersten *datengetriebenen Wertschöpfungskette* für die Automobilindustrie, um Transparenz und Resilienz in die Lieferketten und Wertschöpfungsnetzwerke zu bringen.

Die hohe Nachfrage nach diesen und weiteren Förderprogrammen zeigt den außergewöhnlichen Bedarf und die ausgesprochen hohe Investitionsbereitschaft der Branche unter den richtigen Rahmenbedingungen. Die Förderung von Schlüsselinvestitionen für Zukunftstechnologien ist eine wichtige Unterstützung für Unternehmen. Dabei zeigt sich, dass es für die unterschiedlichen Bedürfnisse von Unternehmen hilfreich ist, wenn Förderprogramme speziell auf den Mittelstand zugeschnitten sind und mit praxisnahen Anforderungen aufgesetzt werden. Dann benötigt es auch nicht "mehr", sondern "offenere" Förderprogramme, die einer klaren Zukunftsvision unterliegen und eine gewisse Flexibilität zulassen, statt im Detail zu regeln, welche Zielstellungen im Einzelnen gefördert werden. Hier heben die Unternehmen des automobilen Mittelstands das Förderprogramm *Zukunftsinvestitionen für Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie* lobend hervor. Entscheidend sind in diesen Programmen ein einfaches Antragswesen sowie ein bürokratiearmer Aufwand bei der Durchführung.

5. Planungs- und Genehmigungsverfahren für Investitionen beschleunigen und Bürokratie abbauen

Die mittelständischen Unternehmen der Automobilwirtschaft wünschen sich für Investitionen am Standort so viel Planbarkeit wie möglich, verlässliche Rahmenbedingungen und weniger Bürokratie. Der Planungshorizont der Unternehmen umfasst in der Regel mehrere Jahre. Volatile politische Vorgaben verunsichern Entscheiderinnen und Entscheider und können zu Fehlallokationen führen, die Vertrauen kosten sowie finanzielle und personelle Ressourcen binden.

Auch ein hoher Zeit- und Kostenaufwand bei Zulassungs- und Genehmigungsverfahren bindet Ressourcen, die an anderen Stellen fehlen. Beschleunigungspotenziale können gehoben werden, wenn das geltende Recht vereinfacht wird, widersprüchliche Regelungen aufgelöst und verlässliche Planungsgrundlagen geschaffen werden. Genehmigungsverfahren bei kritischen Anlagen oder Bauvorhaben wie Hallenerweiterungen dauern nach den Erfahrungen des automobilen Mittelstands bis zu einem Jahr, während im Ausland ein Abschluss vielfach bereits nach Monaten erreicht werden kann. Automobilzulieferer

nehmen oftmals Genehmigungsverfahren oder Zertifizierungen von Anlagen für erneuerbare Energien in Deutschland als unkalkulierbar wahr. Dies behindert insbesondere die Beschleunigung der Transformation der Branche, ebenso wie eine nachhaltige Produktion. Eine konsequente Digitalisierung zwischen den einzelnen Genehmigungsbehörden auf kommunaler-, Kreis-, Regierungsbezirks-, Landes- und Bundesebene kann ein entscheidender Treiber sein. Aus Sicht des automobilen Mittelstands könnte ein *“Verwaltungs-Fast-Track”* für Industrieanlagen einen Beitrag leisten.

6. Voraussetzungen für nachhaltiges Wirtschaften weiter verbessern

Nachhaltigkeit in den Bereichen Ökologie, Soziales und Governance – kurz ESG – ist für die deutsche Automobilindustrie ein zentrales Leitmotiv. Nachhaltiges Wirtschaften steigert den Unternehmenswert und erhöht die Resilienz von Unternehmen. Dabei setzt die Automobilindustrie auf geschlossene Stoffkreisläufe, die Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks sowie den Schutz von Menschenrechten weltweit und lässt sich an etablierten Standards messen. Die deutsche Automobilindustrie – Hersteller wie Zulieferer gleichermaßen – haben gemeinsam im Branchendialog Automobilindustrie unter Federführung des BMAS Handlungsanleitungen zur Umsetzung der Anforderungen des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte und zum deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz erarbeitet. Damit leisten die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie einen wichtigen Beitrag zur Förderung sozial nachhaltiger Lieferketten. Da die Formulierung und Erreichung von Nachhaltigkeitszielen in den Bereichen Menschenrechte, Umwelt und Klimaschutz eine Gemeinschaftsaufgabe von Wirtschaft und Politik ist, begrüßen die Unternehmen der Automobilindustrie die Unterstützungsangebote der Bundesregierung zur Umsetzung von Sorgfaltspflichten, auch mit Blick auf die gesetzlichen Anforderungen.

Die Übernahme von Verantwortung und die Sicherstellung von Nachhaltigkeit entlang der gesamten Lieferkette ist auch mit erheblichen finanziellen und personellen Ressourcen verbunden. Diese Investitionen zahlen sich jedoch aus: Verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln und unternehmerische Sorgfalt mit Blick auf Nachhaltigkeitsaspekte tragen zur Resilienz von Liefer- und Wertschöpfungsketten bei und mindern das Risiko kurzfristiger Störungen. Zudem ist es wichtig, ein globales Level-Playing-Field im Bereich Nachhaltigkeit anzustreben, damit nachhaltiges Wirtschaften auch tatsächlich zu einem Wettbewerbsvorteil wird. Für ein Level-Playing-Field sind mindestens europaweit, besser global standardisierte gesetzliche Anforderungen und Regelungen zur Sicherstellung von ökologischer, sozialer und unternehmerischer Nachhaltigkeit wichtig. Das BMWK unterstützt die Unternehmen dabei, dass Regulierungen dem Grundsatz „Befähigung vor Rückzug“ folgen und Unternehmen ermutigt werden, sich nicht aus Regionen mit schwachen Standards zurückzuziehen, sondern sich vor Ort gemeinsam mit ihren Zulieferern oder innerhalb der Branche um eine Risikominimierung zu bemühen. Ein Abbruch von Geschäftsbeziehungen bei anhaltenden schweren Menschenrechtsverstößen ist jedoch geboten, wenn alle Abhilfemaßnahmen vergeblich waren. Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz folgt ebenfalls diesem Grundsatz. Die Unternehmen der Automobilindustrie tragen ihrerseits mit Initiativen wie *Drive Sustainability* und der *Responsible Supply Chain Initiative (RSCI)* zu standardisierten Prozessen zur Sicherstellung nachhaltiger Lieferketten bei.