
Sinnvolle Konjunkturimpulse für die Automobil- und Zulieferindustrie in Zeiten von Corona und Strukturwandel

– Eine gemeinsame Positionierung –

Zur Ausgangslage

Vor dem Hintergrund der Corona-Krise haben die Netzwerke automotive thüringen und AMZ Sachsen im Mai 2020 eine Umfrage zu den erwartenden Folgewirkungen der Corona-Krise auf thüringische und sächsische Standorte der Automobilindustrie unter 350 Zulieferunternehmen mit insgesamt etwa 75.000 Beschäftigten durchgeführt. Neben den Geschäftserwartungen im Jahr 2020 wurden Einschätzungen zu weiteren Hilfsmaßnahmen und alternativen Vorschlägen für Unterstützungsinstrumente erfragt.

In der Frage nach der Sinnhaftigkeit einer Kaufprämie Automobil zeigt sich ein gespaltenes Meinungsbild. 50% der befragten Unternehmen lehnen eine solche Prämie ab, die andere Hälfte befürworten eine Kaufprämie. Nach allen vorliegenden Daten kurbeln Abwrackprämien zwar kurzfristig die Autoverkäufe an, mittelfristig werden aber kaum mehr Fahrzeuge abgesetzt. Eine Kaufprämie führt somit lediglich zum Vorziehen von Kaufentscheidungen bzw. zu einer Bestätigung einer vom Kunden bereits getroffenen Kaufentscheidung¹. Nicht eindeutig belegt sind außerdem die Auswirkungen von Kaufprämien für die Umwelt. In den USA sank durch das Förderprogramm „Cash for Clunkers“ der CO₂-Ausstoß im geringen Maße, da vor allem kleine und sparsame Autos gefördert wurden². In Deutschland konnten Kraftstoff- und CO₂-Einsparungen hingegen nicht nachgewiesen werden³.

Aus diesem Grund haben sich die Netzwerke der automobilen Zulieferindustrie aus Thüringen und Sachsen entschlossen, ein Positionspapier zu alternativen Unterstützungsinstrumenten im Zuge der Diskussion über Konjunkturimpulse und Kaufprämien herauszugeben. Es dient der Versachlichung der Debatte und ist als inhaltlich-fachlicher Beitrag aus beiden Länderinitiativen zu verstehen.

Die vorliegende Positionsbestimmung zu zentralen Fragen der Zukunft der Automobilindustrie ist auch der Erkenntnis geschuldet, dass, wenn Teile der Zuliefererindustrie auf der Strecke bleiben, dies erhebliche negative Folgen für das „Modell Deutschland“ hat. Die mittelständisch geprägte

¹ „Kaum mehr als ein Strohfeuer – Evaluationsstudien zu Abwrackprämien im Überblick“, Christopher Leisinger, Felix Rösel (2020), in: ifo Dresden berichtet.

² Evaluating ‘Cash-for-Clunkers’: Program Effects on Auto Sales and the Environment, Li, S., Linn, J. und E. Spiller (2013), Journal of Environmental Economics and Management 65 (2), S. 175–193.

³ Synthesizing Cash for Clunkers: Stabilizing the Car Market, Hurting the Environment?, Klößner, S. und G. Pfeifer (2018), MPRA Paper 88175, München.

Automobilzuliefererindustrie macht laut VDA mit etwa 75% den größten Anteil an der automobilen Wertschöpfung und dem Endprodukt⁴ aus und sollte daher näher in den Fokus rücken.

In Kapitel 1 werden Instrumente zur Bewältigung der Corona-Krise und zur Verbesserung der finanziellen Situation (Liquidität und Kosten) aus Sicht der mittelständischen Zulieferindustrie beleuchtet.

In Kapitel 2 werden Konjunkturlösungen für die gesamte Automobilzulieferindustrie zur Stärkung der Innovationskraft und Bewältigung des automobilen Strukturwandels aufgezeigt, um sowohl die vorhandene Leistungsfähigkeit von Unternehmen weiter auszubauen als auch neue Innovationspotentiale bei Unternehmen zu heben.

In Kapitel 3 werden branchenübergreifende Maßnahmen erläutert, die über den Automotive-Sektor hinausgehen und interdisziplinär in Mobilitäts-, Energie- und Umweltwirtschaft hineinwirken.

Über die Verfasser

Als Sprachrohre und Stimmen der Zulieferindustrie unterstützen die Ländernetzwerke der automobilen Zulieferindustrie aus Thüringen und Sachsen die Unternehmen bei der Bewältigung des Strukturwandels und fördern Innovationen insbesondere im Mittelstand.

Der **automotive thüringen e.V.** ist ein Branchennetzwerk der Automobilzulieferindustrie Thüringens. Er repräsentiert mit derzeit fast 100 Mitgliedsunternehmen insgesamt 30.000 Beschäftigte bei einem Gesamtumsatz von 4,4 Mrd. Euro pro Jahr. Das Netzwerk hilft den Unternehmen auf ihren Wegen zur Zukunftsfähigkeit und gibt diesen stets eine wertvolle Unterstützung dabei.

Das **Netzwerk AMZ** versteht sich als Partner der sächsischen Automobilindustrie und verbindet Akteure aus Wissenschaft und Industrie entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Die 161 AMZ-Mitglieder bilden ein globales Netzwerk von derzeit 1.341 Unternehmensstandorten. Allein in Sachsen beschäftigen die Mitglieder ca. 20.000 Mitarbeiter und erwirtschaften einen Umsatz von 3 Mrd. Euro pro Jahr. Der Branche bietet AMZ eine ideale Plattform, um Kontakte zu knüpfen, Erfahrungen und Ideen auszutauschen, Potenziale für Zusammenarbeit zu entdecken sowie Synergien herzustellen und letztendlich konkrete Projekte zu initialisieren.

Kapitel 1

Unternehmen in der akuten Notlage helfen.

Derzeit gibt es keine Anzeichen für eine schnelle Erholung der Situation. Produktionszahlen wie vor Ausbruch der Corona-Pandemie werden erst in mehr als zwölf Monaten erwartet. Angesichts dieser Perspektive ist mit einer Abnahme des Angebots an Arbeitsplätzen zu rechnen, mit weiteren negativen Folgen für Regionen mit Zulieferstandorten. Umsatzausfälle über einen längeren Zeitraum können durch Unternehmen insbesondere aus dem Mittelstand nur schwerlich aufgefangen werden. Hierfür sind die finanziellen Ressourcen zu begrenzt. Den Fortbestand der Unternehmen zu sichern und Risiken einer wirtschaftlichen Notlage zu minimieren ist oberste Maxime.

⁴ <https://www.vda.de/de/themen/automobilindustrie-und-maerkte/mittelstand/zulieferindustrie-und-mittelstand.html>, vom 03.06.2020.

Die bestehenden Finanzierungsinstrumente müssen daher an den Verlauf der Verwerfungen durch die Corona-Pandemie angepasst werden. Zuschussprogramme müssen im Sinne der Wahrung des Gleichheitsgrundsatzes bundesweit vereinheitlicht werden. Insbesondere Liquidität schaffen (ohne hohe Zinsen) und Kosten senken (ohne unnötigen Bürokratieaufwand), sind Treiber, um moderat und nachhaltig durch die Corona-Krise zu steuern. Auch Belastungen durch Unternehmenssteuern beanspruchen die finanziellen Ressourcen. Folgende Forderungen werden hierzu erhoben:

- Verstärkter Einsatz von zinsgünstigen Krediten bzw. Nullzins-Darlehen
- Nicht rückzahlbare Zuschüsse auch für Betriebe ab 50 Beschäftigte
- Verbesserung von Abschreibungsmöglichkeiten für Investitionen
- Aufstockung des Kurzarbeitergeldes und Unternehmenssteuern senken.

Kapitel 2

Innovation in der mittelständischen Zulieferindustrie fördern.

Die Förderung der Zusammenarbeit in gemeinsamen F&E-Projekten – sei es mit Industrie, Forschung oder öffentlicher Hand – befördert trotz der durch Corona geprägten Verwerfungen innovative Lösungen. Daher werden untenstehende Maßnahmen vorgeschlagen, die diesem Umstand, auch unter Einbindung von Kompetenzen der Zulieferindustrie, entgegenwirken. Zur Bewältigung des Strukturwandels Automobil und der Corona-Krise werden folgende Punkte gefordert, die mit entsprechenden Instrumenten unterstützt werden müssen:

- F&E-Förderprogramme zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit, **insbesondere:**
 - Unterstützung der Unternehmen bei Produktentwicklung und Diversifikation (z.B. Beistellung von Produkttechnikern)
 - Unterstützung bei Erschließung neuer Geschäftsfelder (z.B. Kompetenzentwicklung Recycling)
 - Kompetenz-/Lieferantenentwicklung für nachhaltige und nachwachsende Materialien im Automobilbau (der entsprechende Anteil wird mittel- und langfristig deutlich erhöht werden)
 - Förderung des Aufbaus regionaler, wertschöpfungsorientierter Lieferantencluster aus Interieur-, Sensorik-, Elektronik- und Optik-Unternehmen sowie Software-Entwicklern⁵

Von entscheidender Bedeutung werden die Handlungsfelder Kompetenzentwicklung und Schaffung wertschöpfungsorientierter Netzwerke sein, um in den verschiedenen automobilen Sektoren einerseits Risiken zu kompensieren und andererseits Chancen wahrzunehmen. Insbesondere im Antriebsbereich sind die meisten Beschäftigungsrisiken zu erwarten.

⁵ Hier verweisen wir auf die Studien des Chemnitz Automotive Institute (CATI) zum automobilen Strukturwandel und den damit verbundenen Chancen und Risiken für die Zulieferindustrien in Sachsen und Thüringen, die in Zusammenarbeit mit den Unterzeichnern durchgeführt wurden.

Darüber hinaus sollten folgende, weitere Handlungsmaßnahmen wesentlicher Bestandteil von Konjunkturlösungen sein:

- Anreize schaffen für leichte E-Fahrzeuge zur Entlastung urbaner Verkehre
- Investitionsprogramme zur Bewältigung der Transformation Automobil und zur nachhaltigen, wirtschaftlichen Produktion
- Anreize zur Re-Lokalisierung bzw. Regionalisierung von Wertschöpfungsketten
- Finanzierungsprogramme zur Weiterentwicklung vom Einzelteil- zum Systemlieferanten.

Kapitel 3

Die automobilen Zulieferindustrie branchenübergreifend stärken.

Zahlreiche Wirtschaftszweige befinden sich durch das gleichzeitige Wirken von Mobilitäts-, Energie- und Verkehrswende im Umbruch. Ob Elektrifizierung, Digitalisierung, Vernetzung oder energieeffiziente und nachhaltige Nutzungskonzepte – all dies bedeutet für die Zulieferindustrie neue Chancen, aber auch große Herausforderungen. Um den Transformationsprozess der Automobilindustrie als Schlüsselbranche in Deutschland mit 2,5 Mio. Arbeitsplätzen erfolgreich zu gestalten, wird ein ganzheitlicher Ansatz gefordert, der über Branchengrenzen hinweg Innovationspotenziale eröffnen soll – und dies im Zusammenwirken von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Arbeitnehmerverbänden, Netzwerken und Umweltverbänden.

Zudem belasten erhebliche Einbrüche der Steuereinnahmen (z.B. Gewerbesteuer) und hohe Einnahmeausfälle (z.B. im ÖPNV) bei den Kommunen die dortigen Investitionsabsichten in Ladeinfrastruktur, moderne datengetriebene Verkehrssteuerung und neue, leichte Fahrzeugflotten. Kommunale Haushalte sind sprichwörtlich in der Zange. Damit steigt die Gefahr, dass wichtige verkehrsinfrastrukturelle Voraussetzungen nicht geschaffen werden, die ein zentraler Faktor für eine erfolgreiche Transformation der Automobilindustrie sind.

Folgende indirekte Maßnahmen werden befürwortet:

- Ladeinfrastruktur in urbanen Wohngebieten ausbauen (z. B. für Mehrparteien-Mietshäuser)
- Preise für Ladestrom für E-Fahrzeuge senken
- Ausbau der 5G-Infrastruktur für hochautomatisiertes/autonomes und vernetztes Fahren.

Erfurt/Dresden, 03.06.2020

AUTOREN

Dirk Vogel ist Netzwerkmanager des AMZ - Netzwerk Automobilzulieferer Sachsen

Andreas Wächtler ist Netzwerkmanager des AMZ - Netzwerk Automobilzulieferer Sachsen

Rico Chmelik ist Geschäftsführer des automotive thüringen e.V.

Philipp Grunden ist Projektmanager und leitet die Innovationscluster des automotive thüringen e.V.