

Thüringer Landtag
7. Wahlperiode

Ausschuss für Wirtschaft, Wissenschaft
und Digitale Gesellschaft

10. Sitzung am 4. November 2020

Ergebnisprotokoll
(zugleich Beschlussprotokoll)
des öffentlichen Sitzungsteils

Beginn des öffentlichen Sitzungsteils: 13.12 Uhr
Unterbrechungen der Sitzung: 15.03 Uhr bis 15.17 Uhr
16.58 Uhr bis 17.16 Uhr
Ende des öffentlichen Sitzungsteils: 16.58 Uhr

Tagesordnung:**I. Beratung in öffentlicher Sitzung****1. Punkt 1 der Tagesordnung:****Gemeinsam den Wandel gestalten – Eine Transformationsstrategie für die Automobil- und Zulieferindustrie in Thüringen**

Alternativantrag der Fraktion der CDU

– Drucksache 7/1627 –

dazu: Vorlagen 7/978/982/984/990 –

– Zuschriften 7/615/641/642/647/648/650/651/652/661/
662/663/665/666/667/674 –

– Kenntnisnahme 7/99 –

hier: Mündliches Anhörungsverfahren

Ergebnis:

S. 5 – 55

nicht abgeschlossen

S. 5 – 55

Abg. Schubert wurde als Berichterstatter bestellt

S. 5

Anhörungsverfahren durchgeführt

S. 5 – 55

Sitzungsteilnehmer:**Abgeordnete:**

Laudenbach	AfD, Vorsitzender
Korschewsky	DIE LINKE
Schaft	DIE LINKE
Schubert	DIE LINKE
Weltzien	DIE LINKE
Prof. Dr. Voigt	CDU
Bühl	CDU
Malsch	CDU
Aust	AfD
Kniese	AfD
Lehmann	SPD
Müller	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Kemmerich	FDP

* in Vertretung

Regierungsvertreter:

Tiefensee	Minister für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Feller	Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Kerst	Staatssekretärin im Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Dr. Awe	Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Dr. Ilgmann	Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Becker	Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Duchêne	Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Müller	Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Korneck	Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Otto	Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Eggers	Staatskanzlei

Anzuhörende:

(in Reihenfolge der Anhörung)

Zentgraf	Contemporary Ampere Technology Thuringia GmbH (CATL) GmbH
Krey	Landesentwicklungsgesellschaft (LEG)
Vogel	AMZ Sachsen
Langhammer	Deutscher Gewerkschaftsbund Hessen-Thüringen

Grundmann
OB'in Wolf
Werner
Prof. Dr. Dörre
Dr. Engel

IG Metall Bezirk Hessen-Thüringen
Gemeinde- und Städtebund Thüringen
IHK Südthüringen
Friedrich-Schiller-Universität Jena
ZeTT – Zentrum für Digitale Transformation

Gäste:

Schmitz
Zrubetz

Unternehmerverband Thüringen e. V.
IHK Erfurt

Fraktionsmitarbeiter:

Wischmeyer
Sonnenschein
Baier
Lerch
Richter
Ranft

Fraktion DIE LINKE
Fraktion der AfD
Fraktion der CDU
Fraktion der SPD
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Fraktion der FDP

Landtagsverwaltung:

Dr. Eglinski
Przyborowski

Juristischer Dienst, Ausschussdienst
Plenar- und Ausschussprotokollierung

I. Beratung in öffentlicher Sitzung

1. Punkt 1 der Tagesordnung:

Gemeinsam den Wandel gestalten – Eine Transformationsstrategie für die Automobil- und Zulieferindustrie in Thüringen

Alternativantrag der Fraktion der CDU

– Drucksache 7/1627 –

dazu: Vorlagen 7/978/982/984/990 –

– Zuschriften 7/615/641/642//647/648/650/651/652/661/662/663/665/666/667/674/684/690 –

– Kenntnisnahme 7/99 –

dazu: – PowerPoint-Präsentation CATL: „Transformationsstrategie für die Automobil- und Zulieferindustrie“ – (vgl. Anlage 1 zum Protokoll; wurde bildhaft eingescannt)

dazu: – PowerPoint-Präsentation AMZ Sachsen: „Gemeinsam den Wandel gestalten – Eine Transformationsstrategie für die Automobil- und Zulieferindustrie in Thüringen“ – (vgl. Anlage 2 zum Protokoll; wurde bildhaft eingescannt)

hier: Mündliches Anhörungsverfahren

Abg. Schubert wurde als Berichterstatter bestellt.

Vors. Abg. Laudенbach merkte an, der Ausschuss habe in seiner 9. Sitzung am 30.09.2020 beschlossen, dass die Redezeit pro Anzuhörendem etwa 5 Minuten betrage. Im Anschluss daran finde ein Frageteil statt, der circa 15 Minuten umfassen dürfe. Auf seine Nachfrage schlug **Abg. Schaft** vor, Fragen an Anzuhörende zu sammeln und im Block beantworten zu lassen. Erfahrungsgemäß sei dieses Vorgehen deutlich zeiteffizient.

– **Herr Zentgraf, Contemporary Amperex Technology Thuringia GmbH (CATL), Zuschrift 7/647**, verwies zu den Vorbereitungen zur Transformationsstrategie der Automobil- und Zulieferindustrie in Thüringen auf seine PowerPoint-Präsentation (vgl. Anlage 1 zum Protokoll). Zu Folie 2 „Erwarteter Roll Out der Elektromobilität in Europa“ merkte er an, in Bezug auf die Automobilindustrie werde viel über Strukturelevantes gesprochen, und nun komme noch das Thema „Corona-Pandemie“ hinzu. Zum Roll Out der Elektromobilität gebe es eine Vielzahl an Studien und Prognosen. Fakt sei, es gebe eine Vorausschau auf das Jahr 2025 und Fakt sei, dass trotz der Corona-Pandemie die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen, insbesondere im Juli und im August 2020, drastisch zugenommen habe. Verschiedene Institute gingen davon aus, dass der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge der insgesamt im Jahr 2019 neu zugelassenen Fahrzeuge von 1,8 Prozent über 8 Prozent im Jahr 2022 auf circa 13 Prozent im Jahr

2025 steige. Zudem gebe es eine Untersuchung dazu, wo diese Fahrzeuge – in Deutschland bestehe ein Markt von etwa 15 bis 16 Mio. Fahrzeugen – produziert würden. Auf der Grundlage der Aktivitäten von Automobilherstellern zeichne sich ab, dass der überwiegende Anteil – mehr als die Hälfte – 2025 aller in Europa produzierten Fahrzeuge in Deutschland hergestellt werde. In Sachsen gebe es ein Werk eines großen Automobilherstellers, gleichwohl liefen auch in anderen deutschen Standorten die Vorbereitungen für die Produktion von elektrischen Fahrzeugen auf Hochtouren. Zähle man noch teilelektrifizierte Fahrzeuge – Plug-in-Hybride und Mild-Hybride – hinzu, könne es sein, dass 2025 circa ein Viertel der insgesamt hier produzierten Fahrzeuge elektrifiziert sei. Die Aussichten für einen erfolgreichen Roll Out der Elektromobilität seien sehr gut.

Dazu, was CATL bewogen habe, sich in Thüringen anzusiedeln und womit man sich konfrontiert sehe, verwies er auf Folie 3 „Ausgangssituation“. Der Standort von CATL am Erfurter Kreuz stehe in einem internen, harten Wettbewerb mit allen chinesischen Standorten. Als wesentliche Punkte seien Lohnkosten und Energiekosten am Standort Europa bzw. Deutschland zu nennen, die anders seien, als dies in China heute noch der Fall sei. Das zu erzielende Preisniveau für Lithiumionenzellen, -module oder -batterien sei in den letzten fünf Jahren drastisch gesunken. Vonseiten der Fahrzeugindustrie werde angenommen, Volumenanstiege führten zu Preisminderungen, weil Synergieeffekte entstünden, und derlei erwarte sie auch von CATL. Zudem gebe es immer mehr Umweltauflagen oder es müssten zusätzlich entstehende Aufwendungen für Nachhaltigkeit in der gesamten Wertschöpfungskette eingehalten werden – vom Rohmaterial über die Produktion, den Transport bis hin zum Recycling. Dies müsse ebenfalls berücksichtigt werden. Ziel und Erwartungshaltung großer Automobilhersteller sei es, eine CO₂-neutrale Fabrik daraus zu machen. Darüber hinaus fänden seitens der EU-Kommission Aktivitäten statt: Aktuell werde zu einem sogenannten Batteriepass beraten, der Ende des Jahres vorgestellt werden solle. Dieser solle verbindlich werden, was auch für importierte Batterien die Erfüllung bestimmter Auflagen bedeute. Mittelfristig sei das Erreichen von „Local Content“ vorgesehen – ein gewisser Anteil eines Fahrzeugs, mehr als 60 Prozent, müsse aus lokaler Wertschöpfung kommen.

Zu Folie 4 „Regionale Zulieferer“ führte er an, die Traktionsbatterie in einem elektrischen Fahrzeug sei ein verfügbarkeits- und sicherheitsrelevantes Bauteil. Dies bedeute, dass eine Umstellung auf einen lokalen Lieferanten nicht ohne Weiteres realistisch sei. Bauteile, insbesondere im Antriebsstrang, müssten zunächst ein vollständiges Validierungsprogramm bei den Automobilherstellern durchlaufen, d. h. Fahrzeuge würden dann mit den lokalen Komponenten auf Winter- und Sommerfahrten sowie in anderen Tests durchgecheckt und verschiedenen Programmen unterzogen. Bis sämtliche sicherheitsrelevante Tests absolviert seien, vergehe

annähernd ein Jahr. Diese Tests würden durchgeführt, weil Automobilhersteller nur geprüfte Ware ins Feld bringen wollten. Zudem solle das Risiko von Rückrufen vermieden werden, sowohl aufseiten der Automobilhersteller als auch aufseiten von CATL. Mit Beginn einer Serienbelieferung durch lokale Lieferanten sei umgehend eine gewisse Wettbewerbsfähigkeit einzustellen bzw. zu erreichen, was sich im Jargon des Automotive-Bereichs durch „in time, in quality, in performance, in cost“ ausdrücke. Die Kurve im unteren Teil der Folie zeige an, wie sich die Batteriepreise in den letzten Jahren entwickelt hätten bzw. wie sie sich wahrscheinlich entwickeln würden. Darin eingezeichnete Balken gäben die Identifizierungsphase, die Qualifizierungsphase und die Validierungsphase neuer Lieferanten wieder. Alles zusammengenommen, ergäben sich mindestens anderthalb bis zwei Jahre. Daraus folge, je später die Entscheidung getroffen werde, sich an diesem Geschäft zu beteiligen, desto später werde man Serienlieferant werden, und auch das Preisniveau sinke deutlich. Je länger man warte, desto schwieriger werde es.

Ergänzend zu Folie 5 „Zulieferer“ merkte er an, es wäre wünschenswert, wenn Unternehmen unterstützt würden, die zum einen wegen des Strukturwandels und zum anderen aufgrund der aktuellen, sich mit diesem Wandel überlagernden Corona-Krise ein neues Produktfeld erarbeiten wollten, dies mangels finanzieller Mittel jedoch nicht tun könnten. Weitere Ideen, Programme und Lösungsansätze, um die Wettbewerbsfähigkeit von CATL am Standort Arnstadt herzustellen, bezögen sich etwa auf eine Verknüpfung mit anderen Industrien wie Sensorik, der Fraunhofer-Gesellschaft oder Siemens bzw. anderen Unternehmen, um Maschinen mehr zu automatisieren, was CATL wettbewerbsfähiger mache und zugleich eine Möglichkeit darstelle, die entwickelte Technologie später nach China zu transferieren, damit man auch dort davon profitieren könne. Nachhaltigkeit und Umwelt seien von hoher Bedeutung. CATL beabsichtige, am Standort am Erfurter Kreuz zu 100 Prozent grüne Energie zu verwenden. Aktuell betrage dieser Wert 50 Prozent, sodass noch weitere Anstrengungen unternommen werden müssten. Es gebe auch Möglichkeiten, neue Industrieansätze wie Wasserstoff zu verwenden, um ein neues Betätigungsfeld bzw. eine neue Technologie identifizieren zu können. Gleiches gelte für den Transport – hier plane CATL bspw., große Volumina nur mit der Bahn zu transportieren, weil dies hinsichtlich CO₂-Emissionen günstiger sei als Transporte mit Lkw.

Bezüglich Folie 6 „Mitarbeiter“ bzw. inwiefern Gewerkschaften und Handelskammern dazu beitragen könnten, den Transformationsprozess aktiv zu unterstützen, wies er darauf hin, es hätten vor ein bis zwei Jahren bereits Gespräche mit den Gewerkschaften stattgefunden. Auf CATL bzw. lokalen Mitarbeitern liege ein Druck, hier erfolgreich zu starten. Daran setze man alles. CATL werde lokale Mitarbeiter benötigen. Qualifizierungsprogramme für Mitarbeiter im Sinne der Elektromobilität seien vorstellbar, um sie bestmöglich vorzubereiten. Die Einstellung

lokaler, benötigter Mitarbeiter habe sich aufgrund der Corona-Pandemie etwas verzögert. Mitte 2021 solle die Modulfertigung begonnen werden, ein weiteres Jahr später sei dann die eigentliche Zellfertigung geplant. Hinsichtlich kultureller Offenheit könnten lokale Mitarbeiter ebenfalls entsprechend vorbereitet werden. Er fügte hinzu, Minister Tiefensee habe kürzlich angekündigt, die Zulieferindustrie zu unterstützen.

Abg. Schubert erkundigte sich, ob und ggf. welche konkrete politische Unterstützung zu den durch Herrn Zentgraf skizzierten Vorhaben gewünscht sei. Darüber hinaus interessierte ihn, ob in bestimmten Bereichen Unwägbarkeiten hätten überwunden werden müssen, und ob an etwaigen Stellen künftig im Hinblick auf andere Investoren vorteilhaftere Wege gestaltet werden sollten.

Herr Zentgraf antwortete, die Erfahrungen der vergangenen zwei Jahre, in denen die in Rede stehende Entscheidung bestehe, seien sehr positiv und er könne dies nur loben. Die Unterstützung seitens der Landesregierung und der LEG für Beteiligte habe nach der Entscheidung nicht aufgehört. Man arbeite ständig sehr eng zusammen. Wünschenswert sei vonseiten der Politik eine Unterstützung im Hinblick auf Energiekosten. Es gebe auch andere Themen. Im aktuellen Tagesgeschäft laufe gleichwohl alles sehr positiv. Der EU-Kommission könne ein Hinweis hinsichtlich des Batteriepreises gegeben werden, da CATL sich nicht als ausländisches Unternehmen verstehe.

Abg. Lehmann sagte, für den Bereich der Zulieferer werde nach Auffassung der Fraktion der SPD ein Kreditprogramm benötigt. Sie fragte, ob CATL dies ebenfalls so einschätze. Darüber hinaus sei Qualifizierung notwendig, um auf entsprechende Veränderungen reagieren zu können. Überdies befasse man sich damit, dass es so etwas wie eine Transformationsagentur geben solle, an die sich sowohl Unternehmen als auch Betriebsräte und Gewerkschaften wenden könnten, um sich dazu beraten zu lassen, wie ein solcher Veränderungsprozess vorteilhaft laufen könne, und Beispiele aus Unternehmen zu bekommen, in denen derlei sehr gut funktioniere. Sie erkundigte sich, ob dies nach Ansicht von CATL eine Lösung sein könne, Unternehmen konkret zu unterstützen. Konkurrenz zu Standorten in China bzw. Osteuropa sei nichts Ungewöhnliches. Sie informierte, wenn sie mit den Kammern agiere, spiele Fachkräftesicherung eine große Rolle. Irrelevant sei dabei allerdings in der Regel, dass bezüglich Fachkräften mittlerweile auch eine Konkurrenzsituation bestehe, bspw. mit umliegenden Ländern. Die Frage der Entlohnung spiele auch in der anderen Richtung eine Rolle. Sie erkundigte sich, wie Herr Zentgraf dies einschätze.

Herr Zentgraf teilte mit, er habe gemeint, dass es innerhalb des Unternehmensverbunds CATL internen Wettbewerb gebe. Man werde gemessen an den Lohnkosten chinesischer

Standorte. Dies sei ein Thema. CATL erhalte keine höhere Vergütung dafür, dass Personen aus Deutschland Batterien fertigten. Es gebe unterschiedliche Maßnahmen, mit diesem Wettbewerb umzugehen, bspw. mittels Effizienzsteigerung in Fertigungsanlagen. An dieser Stelle sei man derzeit allerdings noch nicht. Da müsse man hinkommen. Eine Möglichkeit, dies zu erreichen, wäre eine höhere Automatisierung, sodass pro Batterie der Anteil pro Mitarbeiter deutlich verkleinert werde. Seine Äußerung hinsichtlich lokaler Zulieferer sei so gemeint gewesen, dass sich eine Vielzahl an CATL wende, man gleichwohl nicht alle bedienen könne. Wünschenswert sei in diesem Zusammenhang eine Transformationsagentur, um zu sondieren, für wen benötigte Komponenten als mögliche neue Produktpalette interessant wären. Zu genereller Unterstützung erinnerte er daran, dass es vor einigen Jahren IPCEI gegeben habe, wofür eine bestimmte Summe an Mitteln verfügbar gemacht worden sei. Ein großer Teil dieser Summe sei Norddeutschland zur Verfügung gestellt worden, und seiner Meinung nach würden diese Mittel für eine neue Pilotanlage verwendet. Es wäre wünschenswert, wenn Teile dieser Fördermittel an identifizierte, potenzielle Zulieferer, die CATL zuliefern könnten, sowie später auch an andere Wettbewerber von CATL ausgereicht würden. Dies wäre eine Hilfe bzw. ein sinnvolles Geschäftsmodell.

Abg. Malsch erkundigte sich, ob zu der Absicht, zu 100 Prozent grüne Energie einzusetzen bzw. künftig Wasserstoff einsetzen zu wollen, konkrete Vorstellungen bestünden, auf wessen Initiative dies zurückgehe und ob ggf. bereits Gespräche mit der Landesregierung geführt würden.

Herr Zentgraf antwortete, man befinde sich am Anfang. Die betreffende Thematik sei mit der Landesregierung andiskutiert worden. Anfang des Jahres sei IPCEI für Wasserstoff an den Start gebracht worden. Am Standort am Erfurter Kreuz werde viel Energie benötigt, ein Großteil werde Prozesswärme sein, der größere Teil elektrische Energie. Etwas, das heute dort etabliert werde, solle auch in zehn Jahren noch angewandt werden können. Man könne bspw. mit Erdgas beginnen, um die Prozesswärme zu verbrennen und Teile der elektrischen Energie zu erzeugen – allerdings in Vorbereitung darauf, zu einem späteren Zeitpunkt Erdgas durch Wasserstoff zu substituieren. Dies sei aktuell der Stand.

– **Herr Krey, Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) Thüringen mbH**, legte dar, man befinde sich in einem Prozess und beginne nicht erst jetzt damit, den Transformationsprozess a) zu erkennen und b) zu gestalten. Nach Einschätzung der Situation durch die LEG sei die erste Bitte und Forderung, die Langfristigkeit dieses Transformationsprozesses zu sehen und vonseiten des Landes mitzugestalten. Dies sei keine Sache, die heute oder morgen definiert werde, und könne sich überdies auch in anderen Branchen fortsetzen. Insofern gehe die LEG

davon aus, dass in circa zehn Jahren in diesem Umgestaltungsprozess eine Abgeschlossenheit – sofern sie überhaupt erfolge – sowie große Ergebnisse zu sehen seien.

Er gab zu bedenken, langfristige Prozesse hätten Vor- und Nachteile. Sie hätten den Vorteil, dass sie nicht abrupt – wie 1990 – stattfänden und man Schwierigkeiten habe, sich darauf einzustellen. Über einen langfristigen Prozess habe man – auch was Arbeitsplatzneuorientierung und Technologie betreffe – einen längeren Atem. Ein eindeutiger Nachteil bestehe gleichwohl darin, dass Langfristigkeit Themen verlangsamt, Druck aus bestimmten Prozessen nehme und einlulle, wenn die Peaks nicht mehr da seien. Aufmerksamkeit und ein permanenter Prozess seien wichtig. Die LEG sei beauftragt, aus der Koordinierungsstelle für den Transformationsprozess ein Transformationszentrum zu entwickeln. Die Landesregierung habe eine Entscheidung getroffen, und die LEG sei dabei, dies aufzuschreiben und fortzuführen. Es sei keine neue Angelegenheit und es sei auch nicht plötzlich eine neue Welle gekommen, sondern man befinde sich in einem permanenten Diskussionsprozess, und die Akteure in Thüringen und darüber hinaus seien im Verbund unterwegs. Allein die Koordinierungsstelle habe in den letzten anderthalb Jahren mehr als 60 Beratungsgespräche mit Firmen geführt. Diesen Prozess begleite die LEG sowohl betreffs Technologiefragen und Standortfragen als auch hinsichtlich Arbeitsplatz- und Qualifizierungsfragen. Des Weiteren sei die LEG in alle aktuellen Prozesse eingebunden. Den Standort der Firma Norma berate man zu einem Zukunftsstandortkonzept, was sowohl den Standort als auch die Mitarbeiter betreffe. Man befinde sich überdies in aktiver Diskussion mit den Partnern. Die Dinge liefen vielschichtig.

Wichtig sei, dass man mit dem Aufbau zum Transferzentrum reagiere und als Ansprechpartner in der Lage sei, drohende Marktaustritte oder Arbeitsplatzverluste von Unternehmen rechtzeitig zu begleiten. Das Prinzip der Frühzeitigkeit treibe die LEG um, denn in der Regel erhalte man entsprechende Informationen nicht. Schließungen von Firmenstandorten seien Unternehmensentscheidungen, die der LEG nicht vorher mitgeteilt würden. Hier brauche man einen intensiven Informationsprozess. Dabei spielten Gewerkschaften eine wichtige Rolle, die nach Meinung der LEG über dezidierte Informationen verfügten. In der Regel seien auch Geschäftsführer und Werksleiter oftmals die Letzten, die von ihrer Konzernspitze erführen, was geschehe. Man versuche Frühzeitigkeit zu erreichen, um im Prozess noch umzusteuern, und wenn es Schließungen gebe, für Mitarbeiter und Standorte Auffanglösungen herbeizuführen. Dies sei eine wichtige Aufgabe im Tagesgeschäft. Eine andere wichtige Aufgabe sei, sich damit zu befassen, wie der Umgestaltungsprozess über Technologie und neue Produkte definiert werde. Technologieoffenheit habe ein Für und Wider. Sie zeige, dass man für alles zu gebrauchen, gleichwohl zu nichts in der Lage sei. Technologieoffenheit führe selbst bei großen Unternehmen wie OEMs zu Kapazitätsschwierigkeiten. Man habe die Zielrichtung, insbesondere

KMUs dahin gehend zu qualifizieren, dass sie neue Technologie entwickelten. An dieser Stelle bestehe ein Zielkonflikt, denn KMUs verfügten in der Regel über die wenigsten materiellen und personellen Ressourcen und benötigten Unterstützung. Deswegen arbeite die LEG im Auftrag der Landesregierung, und insbesondere des TMWWDG, mit Netzwerkpartnern wie Automotive Thüringen e. V. (AT) zusammen, um diese Felder zu kristallisieren und herauszuführen. Verschiedene Studien würden erstellt.

Zu aktuellen Trendfeldern, in denen die LEG den Thüringer Mittelstand entsprechend vorbereite, gehöre das „Interieur der Zukunft“, wo man auf Grundlage einer Studie einen Wachstumskern definiere. Er erläuterte, über Befragungen im Rahmen des Gutachterverfahrens seien 76 Unternehmen befragt worden. Es seien zwölf Unternehmen identifiziert worden, die sich am Wachstumskern beteiligten. Derzeit befasse man sich damit, dies unter der Bezeichnung „Sehendes Auge“ in der Vernetzung von Sensorik und Optik in einem zweiten Feld zu definieren, wo die LEG Wachstumspotenzial sehe. Ein drittes Thema werde sich im Bereich OEM in kleinen Kraftfahrzeugen bzw. Lastfahrzeugen definieren, wo man Marktpotenzial sehe. Dies seien die drei Felder, in denen die LEG Technologiekompetenz vorhalte und woran insbesondere auch der Automotive-Cluster und Thüringer Universitäten beteiligt seien.

Nach Auffassung der LEG sei hinsichtlich Technologieoffenheit auch mit Rückschlägen oder Verlusten zu rechnen, und dementsprechend müsse sie definiert werden. Es bestehe Einigkeit, dass man im Land nicht alles tun könne. Betrachte man etwa Initiativen zur Solarenergie zwischen 2010 und 2012, habe es dort einmal 5.000 Arbeitsplätze gegeben. Diese seien mittels Regulatorik abhandengekommen. Man könne sagen, dass dieser Transformationsprozess geschafft worden sei, andererseits sei es eine Herausforderung für KMUs, insbesondere bei neuen Technologien, über politische Rahmenverhältnisse in Deutschland hinaus eine Risikobetrachtung vornehmen und schauen zu müssen, welche hielten und welche nicht. Hier müsse man sagen, da liege das Risiko. Die Innovationsorientierung Thüringer KMUs sei die Schlüsselfrage, ebenso, wie sie an diese Produkte herangingen. Die Aufgabe der LEG und anderer Thüringer Einrichtungen bestehe darin, diese Innovationsfähigkeit zum Vorschein zu bringen und zu unterstützen. Da werde sich der Erfolg für den Umwandlungsprozess gestalten, und man erbitte die Unterstützung des Landtags in diesem langfristigen Prozess.

Abg. Schubert erkundigte sich, welche Kompetenzen aktuell in der Transferstelle in der LEG implementiert würden und ob künftig eine Ausweitung/Erweiterung geplant sei. Zudem interessierte ihn, was Herr Krey als ausreichende finanzielle und personelle Ausstattung erachte, wie die Ausstattung derzeit aussehe und was diesbezüglich in Zukunft vorgesehen sei. Des Weiteren fragte er, ob es hinsichtlich einer Gesamtstrategie von Vorteil sei, im Sinne eines

Transformationsfonds in Thüringen verschiedene Maßnahmen bündeln zu können, etwa wenn es um Forschung und Entwicklung oder Qualifizierung/Weiterbildung gehe. Im Sinne einer Projektförderung und einer Unterstützung, um sich in neue Wertschöpfungsketten hinein zu entwickeln, stelle sich die Frage, ob die Akteure, mit denen sich die LEG – auch in der Wirtschaft – in der Problembearbeitung/im Gespräch befinde, dazu bereit seien, an verschiedenen Stellen entsprechende Bausteine abzuholen oder ob es sinnvoller sei, derlei bspw. in einer Transferstelle zu bündeln.

Herr Krey antwortete, derzeit bündle man die Kompetenzen in der LEG, was schon sehr viel sei. Das Land habe die LEG nicht nur mit der Vorhaltung von Technologiemanagern beauftragt, die Technologiepotenziale definierten und Wachstumskerne begleiteten, sondern auch damit, das Ansiedlungsgeschäft zu generieren. Dies stelle ein wesentliches Feld dar, das möglicherweise zu kurz gekommen sei. Dankenswerterweise sei Herr Zentgraf anwesend. Dies sei das Ergebnis, das man gemeinsam vor ein paar Jahren in China begonnen habe. Wenn man sich dies anschau, sei es natürlich ein Thema, „frisches Blut“ nach Thüringen zu holen. Mit der Ansiedlung von CATL sei dies gelungen. Dahinter stünden Unternehmen wie die Firma Markwart am Erfurter Kreuz, wo die LEG Potenzial sehe, und wo es darum gehe, dass Mitarbeiter in der Transferstelle diese Wertschöpfungskette verlängerten. Die Bundesregierung habe für ein großes Batterieforschungszentrum in Münster Mittel im dreistelligen Millionenbereich bereitgestellt. Wann dieses Forschungszentrum komme, bleibe abzuwarten. Die LEG habe mit der Landesregierung und dem Fraunhofer-Institut ein kleines Forschungszentrum am Erfurter Kreuz, das arbeitsfähig sei und arbeite. Derzeit sei man dabei, die Wertschöpfungskette in eine andere Richtung zu bringen, weil künftig das Recycling von Batterien eine Herausforderung bedeuten werde. Es gebe ein Recycling-Zentrum an der FH Nordhausen, wo derzeit Gespräche liefen, auch diesen Teil zu machen. Dies bedeute, dass Mitarbeiter im Transferzentrum über die Kompetenz verfügen müssten, Projekte mit neuen Technologien in Geld umzumünzen. Die mittelständische Industrie habe weder Kapazitäten noch Muße und Zeit, sich der Bürokratie zu widmen. Damit sei generell anfallende Bürokratie gemeint. Der Antragswust für ein Verbundprojekt benötige etwa anderthalb Jahre Vorlauf. Damit befasse man sich gern, dies sei eine Kompetenz der Mitarbeiter in der Transferstelle. Letztlich bilde die LEG, lapidar ausgedrückt, Beutegemeinschaften, ziehe mit guten Ideen los und müsse für entsprechende Finanzierung sorgen. Dies gelinge. In den Forschungsprojekten müsse Unternehmen diese Arbeit abgenommen werden. Die LEG habe Erfahrung in anderen Branchen. Insofern sei in der Finanzierung keine neue Fokussierung notwendig. Man verfüge über genügend Forschungs- und Finanzierungskanäle und sei auch flexibel im Land. Die Landesregierung habe entschieden, Mittel für das Batterieforschungszentrum bereitzustellen, und dies sei geschehen. Daran werde es nicht scheitern. Sonst passiere Folgendes: Man habe heute eine

gute Systematik, wo bspw. Vorlaufforschung, Integrationsforschung, wo Applikationsförderung erfolge. Dies sei definiert. Jetzt mache man ein Ticket „Automobil“ darüber und ziehe das alles daraus. Dann komme jemand und sage, die Medizintechnik sei das Nächste. Man würde also ggf. aus Marketinggründen ein Ticket bzw. Label darauf setzen, wovon er abrate. Es solle bei solchen Projekten eher geschaut werden, dass man es auf den Stapel obendrauf lege. Das Parlament müsse die LEG in Berlin unterstützen, dass entsprechende Möglichkeiten geschaffen würden, und Vertreter der Parlamente der LEG in Berlin den Boden bereiteten, damit Projekte wie eines zum Wasserstoff in Südthüringen, zu dem man ein großes Ticket erhalten habe, unterstützt würden. Nach Einschätzung der LEG seien im Bund genügend Mittel vorhanden. Sie müssten nur abgeräumt werden, und dafür müsse Kompetenz aufgebaut werden.

Aktuell sei ein Mitarbeiter mit der Koordinierung der Transferstelle befasst. Aus dem Bereich Technologie und Ansiedlung kämen gleichwohl immer Mitarbeiter dazu. Die LEG schlage vor, dort vier Mitarbeiter einzusetzen, um einen Teamleiter in den Technologiebereichen zu unterstützen und Backoffice zu machen. Nach Ansicht der LEG sei dies ausreichend, da im Land viele Stellen bezahlt würden, die dies könnten. Man habe einen Automotive-Cluster, der bspw. über einen Koordinator für das Verstärkungsfeld „Interieur“ verfüge. Mit vier Stellen sei man in der Lage, das Budget von ungefähr 800.000 Euro pro Jahr zunächst für drei Jahre aufzubauen. Dies sei die Zielrichtung, die der LEG ausreiche, und damit könne man arbeiten. Eine Einbeziehung von Akteuren könne in wöchentlichen oder monatlichen Meetings relativ schnell erfolgen, um Informationen zu erhalten. Er erinnerte daran, dass die Organisation nicht neu etabliert werden müsse. Wenn die Transferstelle auf vier Personen aufgebaut sei, finde sich der Rest.

Abg. Lehmann sagte, sie könne sich vorstellen, dass das, was als Transformationszentrum in der LEG angesiedelt sei, so etwas sein könne wie eine Transformationsagentur. Wenngleich die LEG im Austausch mit den Gewerkschaften stehe, sehe sie die LEG grundsätzlich mehr als Anlaufstelle für Unternehmer, und weniger für Betriebsräte. Die Frage sei, wie derlei geschafft werde. Betriebsräte und Gewerkschaften spielten eine wichtige Rolle, weil sie in jeweiligen unternehmerischen Wirtschaftsausschüssen vertreten seien und in der Regel wüssten, in welcher Verfassung ihre Unternehmen seien. Deswegen seien sie häufig auch Treiber von solchen Prozessen. Es stelle sich zudem die Frage, wie erreicht werde, dass sich betreffende Personen ebenfalls an die LEG als Ansprechpartner wandten und sich beraten ließen, nicht nur Geschäftsführer.

Herr Krey sagte, es gebe zwei Möglichkeiten: Zum einen könne man es instrumentalisieren. Diesbezüglich könne er der Abg. Lehmann zustimmen; ständige Runden, an denen Gewerkschaftsvertreter teilnahmen. Dies sei absolut legitim. Zum anderen könne man denjenigen beraten, der sich an die LEG wende. Seiner Erfahrung nach seien Gewerkschaftsvertreter oftmals schneller, und man berate unabhängig. Es gehe um das Unternehmen und die Standorte. Neben der instrumentellen, ständig laufenden Geschichte müsse bekannt sein, dass diese Transferstelle ein Ansprechpartner für alle einem Unternehmen angehörenden Personen sei.

Abg. Prof. Dr. Voigt äußerte, seinem Verständnis nach sei in der LEG derzeit eine Person in der Transferstelle tätig, gleichwohl sie mit vier Personen schlagkräftiger wäre. Ihn interessierte, woran es liege, dass keine Besetzung mit vier Personen möglich sei und inwiefern der Landtag diesbezüglich unterstützen könne. Des Weiteren wies er darauf hin, dass sich der Antrag der Fraktion der CDU in Drucksache 7/1627 mit der Frage befasse, ob Thüringen alles dafür getan habe, diesen Transformationsprozess zu gestalten. Es müsse bedacht werden, dass die Automobil- bzw. Zulieferindustrie der zweitwichtigste Wirtschaftszweig sei, der mit 4 Mrd. Euro Umsatz einhergehe. Dies sei für Thüringen eine bedeutende Größenordnung. Gleichzeitig bestehe die Feststellung, dass in den letzten zwei Jahren 2.000 Arbeitsplätze im betreffenden Segment abgebaut worden seien. Nach Schließungen von etwa Norma sei die Debatte im Landtag noch einmal intensiviert worden, und es stelle sich die Frage, inwiefern Thüringen ggf. nicht so vorteilhaft agiere wie bspw. Sachsen oder Brandenburg, und wie in diesem Bereich noch Akzente gesetzt werden könnten. Überdies merkte er an, hinsichtlich einer Koordinierungsstelle auf der einen Seite und einem Automotive-Cluster auf der anderen Seite hätten sich die IHKs und die HWKs in ihren schriftlichen Stellungnahmen dahin gehend geäußert, keine Doppelstrukturen zu schaffen, die u. U. letztlich ineffizient seien. Ihn interessierte die Einschätzung der LEG.

Herr Krey wies darauf hin, dass derzeit ein Übergang von der Koordinierungsstelle zum Transferzentrum stattfinde. Eine entsprechende Konzeption liege vor. Anfang Dezember 2020 finde erneut ein Gespräch mit Minister Tiefensee statt, und er gehe davon aus, dass Anfang 2021 die betreffende Aufstockung arbeitsfähig sei. Gleichwohl habe er Bedenken, die dafür notwendigen Mitarbeiter zu bekommen, denn im Grunde wolle man etwas, das idealerweise allen Ansprüchen genüge, und ein solcher Transfermanager wäre sicherlich auch ein guter Geschäftsführer in der Industrie. Wenngleich dies nicht so einfach sein werde, müsse die LEG es verbundnah zusammenbekommen. Überdies sei auch erwogen worden, acht oder zehn Personen einzustellen, was nicht realistisch sei. Zudem seien mitunter Überschneidungen möglich. Er wolle es noch einmal runterdeklinieren: Wenn die LEG das Thüringer ClusterManagement habe, säßen dort Mitarbeiter, die sich mit verschiedenen Wachstumsfeldern befassten.

Beabsichtigt man, ein sehendes Auto bzw. die Vorteile der optischen Industrie in Thüringen mit dem Thema der Sensorik zu verbinden, seien dies die Ergebnisse der Expertisen der Clusterleute mit den Universitäten gewesen, um zu sagen, dass dies ein Thema sei, bei dem man vorangehe. Wenn die LEG im Auftrag des TMWWDG für das „Interieur der Zukunft“ eine Studie herausgegeben habe, habe man beim AT verortet, den betreffenden Wachstumskern umzusetzen. Dies bedeute, der Wachstumskern werde beim AT formuliert, getrieben und durchgeführt, und damit sei das Umsetzungsmanagement auf der Seite. Insofern versuche man, in einer Kette die Ressourcen dort zu verteilen, wo sie hinpassten, um Doppelstrukturen zu vermeiden. Seiner Ansicht nach sei dies möglich, zumal man keine Überkapazitäten aufbauen wolle. Insofern sei die LEG handlungsfähig.

Hinsichtlich anderer Länder merkte er an, dass mit Herrn Vogel ein Vertreter des AMZ anwesend sei, der dazu berichten könne, wie sich die Entwicklung in Sachsen gestalte. Ostdeutschland generell und Deutschland sowieso seien Produktionsstandorte, was gut so sei. Es seien keine Dienstleistungsstandorte mit schnellflüchtigen Strukturen. Dieser Produktionsstandort unterliege allerdings immer verstärkten Veränderungsherausforderungen, und auch denen müsse man sich stellen, denn Produktionsarbeitsplätze seien nachhaltiger und besser. Eine solche strategische Ausrichtung verlange mehr Anstrengung. Im Grunde gehe es allen Ländern so, und einer gemeinsamen Studie des TMWWDG, des AT und des AMZ Sachsen sei zu entnehmen, dass über Länder hinweg zusammengearbeitet werde. Wenn es um diese Wertschöpfungsketten gehe, bestünden keine Grenzen.

Abg. Prof. Dr. Voigt gab zu bedenken, wenn dargestellt werde, dass der in Rede stehende Übergang organisiert werden solle, um schlagkräftiger zu sein, verwundere gleichwohl, dass die Thüringer Aufbaubank (TAB) öffentlich erkläre, dass im letzten Jahr kein Finanzierungsprojekt zum Thema „Automotive“ über die Koordinierungsstelle gelaufen sei. Er regte an, dass hierzu weitere Ausführungen gemacht würden. Darüber hinaus spreche nichts dagegen, dass Thüringen Produktionsstandort sei. Zugleich bestehe die Frage, wie dies gesichert werde. Unter anderem Herr Zentgraf habe mitgeteilt, wie hoch der Anpassungsdruck sei, und man habe gehört, welchen Rahmenbedingungen man unterliege. Er erkundigte sich, ob Thüringen mittels einer konsequenten Entbürokratisierung im Land noch Innovationsimpulse setzen könne, um den Standort Thüringen attraktiv zu machen. Überdies interessierte ihn, ob die LEG davon ausgehe, dass Thüringen durch eine Anpassung der Grunderwerbsteuer als Industriestandort attraktiver sein könne, nachdem diese nun angehoben worden sei. Zudem fragte er, ob die LEG annehme, dass Thüringen hinsichtlich des Genehmigungsmanagements schneller sein könne, worauf **Herr Krey** mitteilte, dass sich eine solche Frage immer bejahen lasse. Er wies

auf eine Äußerung von Herrn Zentgraf hin, der gesagt habe, dass er mit dem Thüringer Behördenmanagement zufrieden sei. Allerdings könne man bezüglich Regulierungstätigkeit immer sagen, dass Vereinfachungen notwendig seien. Derlei komme ja nicht nur aus Thüringen, sondern hier werde meist Entsprechendes umgesetzt. Schlussendlich müsse man sich im internationalen Wettbewerb daran messen lassen, wie andere es machten. Gleichzeitig dürfe keine Rosinenpickerei betrieben werden.

Die Sicherheit zu haben – auch im Genehmigungsgeschäft –, dass bestimmte Dinge funktionierten und sich nicht ständig änderten, sei ebenfalls ein Standortvorteil, der hier von den Parametern her gelte. Wo man bei diesem Umwandlungsprozess sicher sei, wisse man nicht. Die LEG wisse in jedem Fall, dass zwei Dinge entscheidend seien: Bei allem, was man tue, müssten Thüringer Unternehmen entweder einen Effizienzgewinn haben – eine Kostenersparnis oder besser sein – oder sie müssten Teil der Wertschöpfungskette neuer Produkte werden und dadurch eine Umsatzsteigerung haben. Projekte durchzuführen, die nur Placebos seien, sei sinnlos. Sie müssten messbar sein in dem, wo Thüringer Unternehmen dabei seien. Dies sollte der Maßstab sein.

Minister Tiefensee merkte an, er habe sich zu Wort gemeldet, weil nunmehr wiederholt Nachfragen zur Transferstelle gestellt worden seien. Man müsse sich vor Augen führen, dass man allein deshalb in Verhandlungen mit der LEG sei, weil die finanzielle Ausstattung noch nicht gesichert sei. Sie könne erst sicher sein, wenn das Parlament als Gesetzgeber der Landesregierung die dafür notwendigen Mittel zur Verfügung stelle. Hinsichtlich der Ausrichtung und der Frage der Gewerkschaften wies er darauf hin, dass sich die Landesregierung in engem Austausch mit der LEG befinde. Es seien zwei Punkte identifiziert worden, an denen Verbesserungen vorgenommen werden müssten. Gestern habe ein Gespräch mit Staatssekretär Nußbaum stattgefunden, und derlei sei bundesweit identifiziert worden. Zum einen müsse die Vernetzung der Unternehmen untereinander innerhalb der Wertschöpfungskette mit der Wirtschaft sowie regional und überregional verbessert werden. Zum anderen kämen die Unternehmen nicht von sich aus. Dies sei ein bundesweit identifiziertes Hauptproblem. Aus diesem Grund wolle man die LEG mit der Transformationsstelle auf eben diese zwei Punkte spezifischer ausrichten. Die betreffenden vier Personen sollten nicht nur darauf warten, dass sich jemand an sie wende, sondern wie etwa Regionalmanager bei der Regionalentwicklung vor Ort gehen. Es sei bekannt, an welche Betriebe sie sich wenden müssten, damit man nicht wieder davon überrascht werde, dass irgendwo eine Insolvenz bevorstehe. Darüber hinaus wolle man einen Beirat einrichten, der genau abbilde, was gesagt worden sei. Man benötige eine Vernetzung nicht nur von denjenigen, die in der Automobilindustrie im Kern tätig seien.

Es gehe bis hin zum Landrat bzw. Bürgermeister, der begreifen müsse, dass es eine Angelegenheit sei, die weit über die Branche hinausgehe. Insofern sei man der Auffassung, mit einem solchen institutionalisierten Beirat entsprechende Effekte erzielen zu können. Bezüglich Ansiedlungen vertrete er die Meinung, dass Thüringen gut aufgestellt sei.

– **Herr Vogel, AMZ Sachsen, Zuschrift 7/662**, merkte zunächst an, der AMZ Sachsen sei ein Schwesternetzwerk des AT. Er verwies auf Folie 2 seiner PowerPoint-Präsentation (vgl. Anlage 2 zum Protokoll) „Stückzahlen: Vergangenheit und Ausblick – Fahrzeug-Produktion in Deutschland und Export seit 1991 und Vorschau bis 2025“. Die blaue Kurve im Liniendiagramm gebe die Produktionszahlen seit der Wende wieder. Es habe einen steten Aufstieg gegeben, auch Auswirkungen der Finanzkrise 2008 sowie der Abwrackprämie danach seien ablesbar – circa 5,5 Mio. Fahrzeuge; grüner Kreis links. Ab 2018 breche die Kurve ab, was mit der WLTP-Umstellung zusammenhänge; grüner Kreis Mitte. Der an die Corona-Krise anschließende Rückgang an Stückzahlen sei eine Fortsetzung der rückläufigen Stückzahlen seit 2018; grüner Kreis rechts. Dies sei das derzeit bestehende Hauptproblem: Man entziehe aktuell der Wertschöpfungskette – vom OEM bis zum Tier-x-Lieferanten – Mittel für Transformation, Innovation etc. Am Balkendiagramm – aus einer gemeinsamen Studie von AT und dem Chemnitz Automotive Institute (CATI) – werde ersichtlich, dass sich auch die Erholung bis 2025 hinziehe, unabhängig davon, was hergestellt werde. Das bedeute, finanzielle Unterstützung im Transformationsprozess sei insbesondere für KMU notwendig, weil deren Eigenmittel dafür nicht mehr ausreichten.

Auf Folie 3 „Antrag aktuelle Fassung: Fokus auf Produkt“ seien zwei Slides dargestellt – Bestehender Markt und Zusatzmarkt –, die aus Sicht des AMZ Sachsen zeigten, welche Dinge gut funktionierten. Der linke Teil sei einer Strategieunterlage von Mahle entnommen, die dessen Sicht auf den Produktionsmix wiedergebe. Unten links im grünen Feld stehe die Mikromobilität, was eindeutig einen Wachstumsmarkt darstelle, danach kämen die Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Antriebsmix – E-Antrieb, Wasserstoff, E-Fuels –, tendenziell eher konventionell-synthetische Kraftstoffe sowie rechts oben schwere Nutzfahrzeuge im Bereich Wasserstoff. Hier befinde man sich allerdings im Bereich konventioneller Fahrzeugproduktion. Insofern könne nur ein Auto gekauft werden, und es verfüge entweder über eine Brennstoffzelle oder einen synthetischen Kraftstoff etc. Hier befinde man sich in einem Verdrängungswettbewerb. Er wies im Übrigen darauf hin, nicht mehr zu viel in Grundtechnologien zu investieren. Es gebe – auch in Deutschland – erste Werke, die aktuell Kommunalfahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb in Serie herstellten. An dieser Stelle sei die Aufforderung, Aktivitäten in Thüringen auf den Aufbau von Produktionskapazitäten zu orientieren. Dies betreffe ebenso Interieur – Nachhaltigkeit, Recyclebarkeit –, ein großes Thema. Hier werde es viele Aktivitäten geben,

gleichwohl befinde man sich noch immer in einem typischen Produktionsmix – d. h. ein Fahrzeug kaufen mit neuen oder anderen Technologien. Auf der rechten Seite gehe es um automatisierte Fahrfunktionen, womit nicht autonomes Fahren, sondern mehr Sensoren, Abstandsradar etc. gemeint seien. Das Balkendiagramm gebe wieder, wie sich im Laufe der Jahre 2009 bis 2019 jeweilige automatisierte Fahrfunktionen in den Fahrzeugen niederschlugen. Das kleinere Flächendiagramm darüber stelle den Umsatz für solche Fahrfunktionen bis 2030 dar. Er erkläre, wolle man einen Wachstumsmarkt mit wirtschaftspolitischen Maßnahmen besetzen, betreffe dies die Bereiche „automatisierte Fahrfunktionen“, „Logistikfunktionen“, dies seien neue Fahrzeuge bis hin zum Thema „Drohne“. Hier gehe man davon aus, dass es noch drei Jahre dauere, bis dies in europäisches Recht umgesetzt werde. Nichtsdestotrotz seien alle First Tier im Automobil aktuell im Bereich „Drohne“ unterwegs – bspw. Schaeffler, Continental, Bosch. Es werde weitere Ansiedlungsinitiativen geben können. In Thüringen könne geschaut werden, wie im regionalen Ausnahmezustand Pilotanwendungen fokussiert werden könnten. Sein Schwerpunkt hinsichtlich des betreffenden Antrags ziele auf den Bereich Produktion ab.

Bezug nehmend auf Folie 4 „Ergänzung aus Sicht des AMZ“ stellte Herr Vogel fest, ihm fehle im aktuellen Antrag der Schwerpunkt auf den Technologie- und Produktionsstandort Thüringen. Im Sommer 2020 sei das Emissionshandelsgesetz verabschiedet worden und ab dem 01.01.2021 fielen pro Tonne CO₂-Ausstoß 25 Euro Kosten an. Da eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes angestrebt werde, sei dies zu begrüßen. Gleichzeitig bedeute dies allerdings, dass einer mittleren Gießerei mit 60 bis 80 Beschäftigten ab Januar 2021 etwa 300.000 Euro Mehrkosten in Deutschland entstünden – nicht in Tschechien. Insofern fordere man, dass dieses Vorgehen zumindest auf europäischer Ebene harmonisiert werde, andernfalls sei eine Schwächung des Produktionsstandorts die Folge. Dasselbe gelte bezüglich des Lieferkettengesetzes. Dieses solle weltweit zu lebenswerten Arbeitsbedingungen verpflichten, und auch in diesem Bereich sei man derzeit stark als Vorreiter in Deutschland unterwegs. Die Automobilindustrie habe infolge der ISO/TS 16949 bereits verschiedene Regularien dafür gefunden. Ein hier ansässiger, Kunststoff beziehender Mittelständler – aktuell werde Kunststoff aus Malaysia bevorzugt – solle nun in Malaysia klären, ob dortige Arbeitsbedingungen eingehalten würden. Dies werde zum Nachteil mittelständischer Firmen führen – nicht nur in Thüringen. Auch hier spreche er die dringende Empfehlung aus, entsprechende Regelungen zumindest auf europäischer Ebene zu harmonisieren. Sonst geschehe in Thüringen bzw. Deutschland das, was in den letzten Jahren bereits beobachtet werden können: Konzernstandorte wanderten dorthin ab, wo ihnen solche Mehrkosten nicht entstünden. Auf eine Thematisierung der Bedeutung von Kobalt und Kindern in Minen verzichte er an dieser Stelle, gleichwohl habe ihn gewundert, wo diese Diskussion gewesen sei, als es um E-Bikes oder Akku-Rasenmäher ge-

gangen sei. Nunmehr scheine es gleichwohl ein großes Thema zu sein. Auch in diesem Bereich sei ein europäisch harmonisiertes Vorgehen notwendig, da andernfalls der Produktionsstandort Thüringen darunter leiden werde.

Hinsichtlich Energiekosten gebe es eine konkrete Empfehlung und es sei nicht notwendig zu erörtern, wie diese gesenkt würden. Eine geeignete Möglichkeit wäre das Thema „Energieerzeugung und Energiespeicherung“ in höherem Maße in der wirtschaftspolitischen Landschaft in Thüringen so zu verankern, dass Unternehmen ihre Energiekosten insgesamt senken könnten, weil sie stärker eigenproduzierten – egal, ob mittels einer lokalen Brennstoffzelle, Solar- oder Windenergie etc.; je nachdem, was gesetzlich zulässig sei. Zum Thema „Homeoffice-Gesetz“ habe er sich in der schriftlichen Stellungnahme des AMZ Sachsen (Zuschrift 7/662) nicht geäußert. Diesbezüglich bestehe seitens vieler Unternehmen eine hohe Verunsicherung, die darauf zurückzuführen sei, dass in Produktionsstandorten gemäß einem Verhältnis von 1 zu 10 zehn Personen Bürotätigkeiten verrichteten und 90 Personen in der Produktion arbeiteten. Werde den zehn im Büro tätigen Personen Homeoffice gestattet, stelle sich die Frage, wie mit den 90 Produktionsarbeitern verfahren werde.

Die vier angeführten Beispiele auf Folie 4 zeigten einen Trend der letzten Jahre: eine Verteuerung des Produktionsstandorts. Über die Schließung eines Konzernstandorts brauche man sich dann nicht wundern. Man müsse zumindest versuchen, viele der angeführten Punkte innerhalb der EU zu harmonisieren. AMZ Sachsen habe eine Studie dazu durchgeführt, ob vor dem Hintergrund der Corona-Krise eine Rückverlagerung von Asien etwa nach Deutschland erfolge – mit dem Ergebnis, dass es zwar eine Rückverlagerung gebe, allerdings nicht nach Deutschland, sondern nach Südeuropa, Südosteuropa aus den genannten Gründen.

Auf die Frage des **Abg. Malsch**, ob nicht gerade Thüringen als Flächenland dafür geeignet sei, die Weiterentwicklung des autonomen Fahrens zu forcieren, antwortete **Herr Vogel**, das Thema „automatisiertes Fahren“ sei „groß in“. Navya sei ein Beispiel für Unternehmen, die schon einen zweiten und dritten Produktionsstandort für autonome Shuttles einrichteten. Der Bedarf sei vorhanden. Eine immer wieder auffallende Problematik sei die Akzeptanz. Konzentriere man autonomes Fahren auf die Werkslogistik und werksübergreifende Logistik, gebe es einen anderen Ansatz. In einem privatwirtschaftlichen Raum könne einfacher agiert und eine Wertschöpfungskette hochgezogen werden. Insofern könne er die Frage des Abg. Malsch bejahen – allerdings nicht unbedingt in der Form, dass in der Erfurter Innenstadt plötzlich autonome Shuttles führen.

Abg. Schubert erkundigte sich, ob in Sachsen bereits Konzepte in der Praxis bestünden, bei denen die Flexibilität der Arbeitskräfteverfügbarkeit, wenn an Standorten Arbeitsplätze abgebaut würden, und sich an anderen Standorten neue Arbeitsplätze entwickelten, eine ggf. staatlich induzierte Lösung bestehe, Transportwege mittels auf Landesebene organisierter Angebote zu unterstützen.

Darüber hinaus gebe es neben Thüringen eine Reihe von Ländern, in denen Bausteine gebildet und Finanzvolumina reserviert worden seien, um strategisch wichtige Bestandteile der Wirtschaftslandschaft unterstützen zu können, wenn das Risiko bestehe, dass sie im Zuge der Corona-Krise vom Markt verschwänden oder von Heuschrecken-Investoren aufgekauft und ausgeschlachtet würden. In Thüringen sei diesbezüglich ebenfalls ein Baustein gebildet worden, und ihn interessierte, wie in Sachsen agiert werde.

Herr Vogel teilte mit, hinsichtlich Mikromobilität zwischen Standorten gebe es seines Wissens bislang weder feste Konzepte noch Initiativen. Für das Thema „Qualifizierung“ nutze man das Qualifizierungschancengesetz (QCG), auch beim Übergang von einem zum anderen Unternehmen. Bisher sei man erneut in die Situation der Vor-Corona-Zeit zurückgefallen, sodass tendenziell Arbeitskräfte fehlten. Das Problem sei derzeit nicht ersichtlich.

Überdies habe es den Sachsen-Fonds gegeben, der das Thema „Unternehmensunterstützung“ weitertreiben solle. Aktuell sei ein Wachstumsfonds aufgelegt worden, mittels dessen sich der Freistaat Sachsen an Unternehmen mitbeteiligen könne. Dabei handle es sich nicht um eine Reaktion auf die Corona-Krise, sondern der Wachstumsfonds III sei ein laufendes Programm. In Bezug auf eine großflächige Beteiligung an Zulieferunternehmen bestehe in Sachsen eher Zurückhaltung, analog dazu, wie es in Regionaldialogen diskutiert werde. Man habe dies im Regionaldialog IV mit der IG Metall sehr stark diskutiert, da es verschiedene Auffassungen gebe.

Abg. Kemmerich nahm Bezug auf die schriftliche Stellungnahme (Zuschrift 7/662) und fragte, ob und inwiefern die Chance gesehen werde, das Lieferkettengesetz europaweit bzw. ggf. weltweit zu installieren, worauf **Herr Vogel** anmerkte, für eine weltweite Anwendung bestehe keine Chance. Auf europäischer Ebene müsse geschaut werden, inwieweit man sich diesbezüglich mit den europäischen Partnern verständigen könne. Die Diskussion sei in der öffentlichen Wahrnehmung seit vielen Jahren in Bezug auf die Textilbranche bekannt. In der Automobilindustrie habe bereits vor zwölf bis 13 Jahren bei jedem Auftrag das Verbot von Kinderarbeit unterzeichnet werden müssen, und über die REACH-Verordnung seien entsprechende Chemikalien adressiert worden. Insofern sei bereits ein umfängliches Regelwerk vorhanden,

das mittels der ISO/TS 16949 und der Offenlegung von Lieferketten bis zum OEM hinauf durchgeschleust werde. In diesem Bereich sei die Problematik, dass, wenn man einen gesetzlichen Anspruch habe, dem Gesetz entsprochen werden müsse. Dafür benötige man andere Strukturen, als wenn man etwas privatwirtschaftlich entlang der Wertschöpfungskette umsetze. Dies sei eine Notion, zu der häufig Fragen gestellt würden, und es gebe noch einige Dinge, die man bspw. mit Mitgliedern des Bundestags diskutiert habe. Dazu gehörten als typisches Beispiel nominierte Teile – d. h. der Fahrzeughersteller erwerbe etwa großflächig Stahl, verfüge über Stahlkontingente und weise den Zulieferern der Umformung davon Kontingente zu. Nun stelle sich die Frage, wer dafür zuständig sei, der Fahrzeughersteller oder der Zulieferer. Wolle man etwas tun, müsse dies zum einen auf europäischer Ebene harmonisiert werden und zum anderen müsse man sich dann speziell mit der Branche befassen.

– **Frau Langhammer, Deutscher Gewerkschaftsbund Hessen-Thüringen, Zuschrift 7/652**, stellte voran, sie und Herr Grundmann teilten sich die mündliche Stellungnahme inhaltlich. Sie trage zum ersten Teil und grundsätzlichen Erwägungen des Deutschen Gewerkschaftsbunds (DGB) zum Thema „Transformation“ aus der gemeinsamen Stellungnahme der IG BCE, der IG Metall und des DGBs vor. Herr Grundmann werde zu konkreten Instrumenten und Ansätzen, zu denen man Handlungsbedarf sehe, Ausführungen machen. Man begrüße den Antrag der Fraktion der CDU in Drucksache 7/1627 ausdrücklich sowie aus allen Fraktionen die Bereitschaft und das Vorhaben, den Wandel der Automobil- und Zulieferindustrie in Thüringen zu gestalten und aktiv zu begleiten. Dies sei aus Sicht des DGBs eine Aufforderung, die man an die Thüringer Politik geben wolle. Land, Bund und Europa müssten zusammenwirken, gleichwohl sei auch das Land handlungsfähig, nicht nur die anderen Ebenen. Die Herausforderungen, denen sich die Automobil- und Zulieferindustrie in Thüringen gegenübersehe, dürften unstrittig sein. Die industrielle Transformation aufgrund von steigenden Klimaschutzanforderungen, Anstrengungen und Regulierungen zur Dekarbonisierung und Ressourceneffizienz, aufgrund von Änderungen im Nachfrageverhalten, aufgrund von Digitalisierung und Globalisierung sei ein andauernder Prozess, der mit großen Herausforderungen verbunden sei. Die Wirtschaftskrise infolge der Corona-Pandemie, die sich weltweit auswirke, habe Veränderungen, in denen die Automobilindustrie und die Zulieferer sich seit Jahren befunden hätten, in hohem Maße verstärkt, und die Unternehmen entlang der automobilen Lieferkette seien zunehmend betroffen. Diese Transformation müsse gestaltet werden, und nach Auffassung des DGBs sei sie auch gestaltbar. Wenngleich sie gestaltbar sei, werde eine Regelung nicht über den Markt erfolgen. Stattdessen werde ein Laufen-Lassen der Prozesse zu massiven Verwerfungen führen und ganze Thüringer Regionen, die sehr stark von der Automobilindustrie abhingen, könnten sich in einer Deindustrialisierung wiederfinden, was massive negative, wirtschaftliche, sozialpolitische und gesellschaftliche Folgewirkungen nach sich ziehe.

Man kenne dieses Phänomen in anderen Ländern, und es werde auch im Zusammenhang mit dem Thema „Kohleindustrie“ derzeit sehr stark diskutiert. Was politisch auf dem Weg sei – viele Maßnahmen seien angesprochen worden –, sei gut, reiche allerdings nicht aus. Es bestehe nach wie vor politischer Handlungsbedarf. Als Gewerkschaften fordere man eine konsistente Strategie, die die Automobil- und Zulieferindustrie genauso wie die gesamte industrielle Produktion in den Blick nehme und dabei insbesondere den Fokus auf den Erhalt und die Schaffung von guter Arbeit setze, d. h. die Beschäftigten und ihre Arbeits- und Lebensbedingungen berücksichtige. Die Strategie müsse aus abgestimmten, industrie-, struktur-, arbeitsmarkt- und finanzpolitischen Maßnahmen bestehen und müsse unter Einbeziehung der Beschäftigten, insbesondere der jetzt schon mehrfach angeführten Betriebsräte der Automobil- und Zulieferindustrie und ihrer Organisationen bzw. der Gewerkschaften, entwickelt werden.

Die gewerkschaftliche Perspektive des DGBs sei es, den Wandel im Sinne der Beschäftigten zu gestalten, d. h. die Beschäftigten auch in den Vordergrund zu stellen und gute Arbeit zu erhalten und auszubauen. Mit guter Arbeit sei gemeint, dass sie tarifgebunden und mitbestimmt sei; Unternehmen, die an einen Tarifvertrag gebunden seien und in denen eine Mitbestimmung durch Betriebsräte erfolge. Man müsse sagen, dass die Automobilindustrie in Thüringen diesen Kriterien guter Arbeit teils oft in höherem Maße genüge, als andere Branchen, und auch in Thüringer Regionen, die weniger durch die Automobilindustrie geprägt seien. Für den DGB sei es daher keine Option, Standards abzubauen, auf Standards im Rahmen des Transformationsprozesses zu verzichten und wegfallende Arbeitsplätze durch Arbeitsplätze, die den Kriterien nicht genügten, in anderen Branchen zu ersetzen. In Thüringen müsse generell das Thema „gute Arbeit“ stärker ausgebreitet bzw. jedenfalls nicht geschwächt oder weniger werden.

Zu konkreten, im Antrag der Fraktion der CDU in Drucksache 7/1627 unterbreiteten Vorschlägen führte sie an, im Feststellungsteil unter I. stimme der DGB den Aussagen absolut zu, die die Betroffenheit der Automobil- und Zulieferindustrie im Rahmen der Transformation darstellten. Unter II. unterstreiche der DGB seinerseits ausdrücklich, wie notwendig eine konsistente, abgestimmte Transformationsstrategie bzw. entsprechendes Handeln seien. Einige Punkte sehe man kritisch, hierzu greife sie zwei Aspekte heraus: Der DGB lehne die Forderung unter II.9 ab, das Bildungsfreistellungsgesetz auf betriebsbezogene Weiterbildung zu erweitern. Man halte dies für unnötig, was allerdings nicht bedeute, dass man nicht der Meinung sei, dass Qualifizierung ein zentrales Thema im Zuge der Transformation sei. Der DGB gehe davon aus, dass das QCG und das Arbeit-von-morgen-Gesetz bereits genügend Maßnahmen und Anreize für betriebsbezogene Weiterbildung enthielten. Diese müssten von den Betrieben gleichwohl auch genutzt werden. Auch im Rahmen der Nationalen Weiterbildungsstrategie könnten

Maßnahmen und passgenaue Produkte umgesetzt werden, und der DGB wünsche sich, dass diese verstärkt unter Einbeziehung der Sozialpartner entwickelt würden. Dabei sei der besondere Bedarf bei gering qualifizierten Beschäftigten gegeben, um diese auch in einer sich wandelnden Arbeitswelt in guter Arbeit halten zu können.

Für den Landtag habe der DGB die konkrete Forderung, die Berufs- und Hochschulen zu Investitionsschwerpunkten zu machen und damit auch zu regionalen Weiterbildungszentren und Bildungszentren der beruflichen Bildung und für beruflich qualifizierte Beschäftigte auszubauen. Ablehnend stehe der DGB zudem dem Punkt „Maßnahmen der Deregulierung zu prüfen und umzusetzen“ gegenüber, insbesondere dem Punkt II.7, Deregulierungsmöglichkeiten auf Landesebene in den Blick zu nehmen, ebenso wie man den Punkt IV – Unternehmenssteuerreform – kritisch sehe. Tatsächlich gehe der DGB davon aus, dass pauschale Steuer-senkungen und Deregulierung eben nicht dazu führten, dass Unternehmen der Transformation besser gewachsen seien, dass vermehrt investiert werde und damit Wirtschaftswachstum in Zukunftsbereichen erzeugt werde. Vielmehr habe man die Annahme, dass Unternehmenssteuersenkungen – wie auch in den USA jüngst geschehen – kaum den Aufbau bzw. Ausbau industrieller Wertschöpfung zur Folge hätten, sondern eher Gewinnausschüttungen und Mitnahmeeffekte. Vorteilhafter seien Finanzierungsinstrumente. Tatsächlich benötigten Unternehmen mehr Kapital, allerdings gezielt Finanzierungsinstrumente, um Zulagen zu entwickeln, die Anreize bspw. konkret für Forschung und Entwicklung, Innovationen, Investitionen und Qualifizierung der Beschäftigten setzten. Der Hintergrund der Ablehnung einer umfassenden Senkung der Steuern sei die Überzeugung des DGBs, dass der öffentlichen Hand, insbesondere infolge und im Zusammenhang mit der Corona-Krise, sehr wichtige Daseinsvorsorgeaufgaben zukämen, die finanziert werden müssten. Mit Blick auf das heute beratene Thema müssten für den Aufbau und Erhalt leistungsfähiger Infrastruktur sowie das aktive Vorantreiben der Energie- und Verkehrswende Voraussetzungen für die Entwicklung neuer Unternehmensstrategien und Geschäftsfelder geschaffen werden. Dafür seien öffentliche Einnahmen notwendig, und erst öffentliche Investitionen und Dienstleistungen ermöglichten wirtschaftlich erfolgreiches Handeln, derweil eine restriktive Haushaltspolitik – auch unter der Perspektive, auf der einen Seite Einnahmerestriktionen, auf der anderen Seite Schuldenbremse – dazu führe, dass notwendige Investitionen als Rahmen für wirtschaftliches Handeln vernachlässigt würden. Dies erachte man als den falschen Weg. Die DGB-Gewerkschaften setzten sich heute und langfristig für eine Steigerung öffentlicher Investitionen ein, insbesondere für Bildung, Wohnen, Breitbandausbau, Verkehrswegebau in allen Verkehrsträgern, für den Ausbau und die Weiterentwicklung von Strom- und Verteilernetzen sowie die Ladeinfrastruktur zum Thema „Elektromobilität“.

– **Herr Grundmann, IG Metall Bezirk Hessen-Thüringen, Zuschrift 7/652**, merkte an, mit über 60.000 in Betrieben der automobilen Wertschöpfungskette Beschäftigten sei die Automobilindustrie in Thüringen einer der wichtigsten Wirtschaftszweige des Landes. Vor diesem Hintergrund begrüße man die Bereitschaft und das Vorhaben, den Wandel gemeinsam gestalten zu wollen. Die IG Metall fordere schon seit Jahren eine engagierte landespolitische Flankierung, eine nachhaltige Industriepolitik zur Gestaltung des industriellen Wandels. Politik dürfe sich im laufenden Transformationsprozess nicht auf den Beobachterposten zurückziehen, sondern müsse aktiv gemeinsam mit den Betriebsräten und Gewerkschaften den Strukturwandel wirtschaftlich, ökologisch, sozial und nachhaltig gestalten. Die IG Metall weise seit Jahren auf vielfältige Veränderungsfaktoren der Transformation in der Branche, inklusive ihrer vor- und nachgelagerten Wirtschaftszweige, hin, und die Folgen der Covid-19-Pandemie hätten den Druck auf Unternehmen und ihre Beschäftigten weiter erhöht. Schon weit vor der Pandemie sei klar gewesen, dass viele KMU, die oft in den hinteren Rängen der Wertschöpfungskette zu finden seien, zum Teil als verlängerte Werkbänke der großen Zulieferer oder OEMs fungierten, Schwierigkeiten bekommen würden, wenn gegenwärtige, produzierte Produkte und Dienstleistungen mittel- bis langfristig weniger nachgefragt würden. Unter anderem durch den Preis- und Kostendruck durch die OEMs hätten viele Zulieferer wenig bis keine Spielräume gehabt, Innovationen bzw. Forschungen und Entwicklungen hin zu weiteren Geschäftsfeldern, Produkten und Anwendungsmöglichkeiten betreiben zu können.

Daneben seien zum Teil auch die Auswirkungen des Veränderungspotenzials der Transformation massiv unterschätzt worden. Da seien aus Sicht der IG Metall folgende Aspekte wichtige Bausteine, um die Betriebe bei ihrer Transformation – zum Teil auch bei ihren Konversionsprozessen – zu unterstützen: Zum einen brauche es Anreize und Impulse, um neue Geschäftsmodelle und Geschäftsfelder erschließen zu können. Dazu müssten vorhandene Unterstützungs- und Förderangebote transparenter gemacht werden sowie ihre Passgenauigkeit im Transformationsprozess überprüft, weiterentwickelt und ggf. durch Implementierung gezielter Innovationen und Innovationsprogramme ergänzt werden. Dies sollte u. a. technologieoffen geschehen, allerdings auch die Dekarbonisierung und die Reduzierung des Ressourceneinsatzes sowie gute Arbeit als wichtige Fördergrundsätze beinhalten.

Es brauche zudem Unterstützung bei der Bildung von Kooperationen, Netzwerken und Clustern, denn gerade die Vernetzung über Branchengrenzen hinaus sowohl zwischen Unternehmen als auch zwischen Unternehmen und der Wissenschaft bzw. Forschungseinrichtungen sowie die Nutzung von Experten- und Fachwissen der Beschäftigten in den Betrieben und ihre Beteiligung an strategischen Entwicklungsprozessen seien wichtige Faktoren zur Generierung von Synergien und Innovationen in den Unternehmen und in den Regionen. Insbesondere die

Schnittstelle zwischen Wissenschaft und Forschung sowie den Unternehmen müsse gestärkt werden, sodass durch den notwendigen Wissenstransfer auch Wertschöpfung und Beschäftigung entstehen könnten. Oft kämen vielversprechende Entwicklungen und Forschungsergebnisse nicht über die Grundlagenforschung hinaus. Daher müsse die Industrialisierung, aber auch die Ansiedlung von Technologien oder Wachstumskernen bzw. Wachstumstechnologien künftig besser und nachhaltiger gefördert werden. Die IG Metall begrüße daher, dass bspw. das Batterieforschungszentrum in Erfurt eröffnet worden sei, ebenso wie die Forschungseinrichtung zum Batterierecycling.

Weiterhin brauche es auch die Stärkung strukturpolitischer Initiativen in den Regionen, insbesondere in den Regionen, in denen die Wirtschaftskraft und die Beschäftigung sehr stark von den Unternehmen der automobilen Wertschöpfungskette abhängen. Man müsse unter Einbindung wesentlicher Akteure – Unternehmen, Beschäftigte, Gewerkschaften, Kommunen, LEG, Kammern, Wissenschaft, AT und weiterer – regionale Zukunftsstrategien entwickelt werden. Dabei stehe u. a. die Bewertung von Standortfaktoren, Ansiedlungsstrategien sowie die Vernetzung und Initiierung von Pilotprojekten im Mittelpunkt. Hier müsse auch der Blick über die Landesgrenzen hinaus gehen, wenn man in Wirtschaftsräumen und Arbeitsmarkträumen denken müsse. Das Beispiel von Herrn Vogel vom AMZ Sachsen zeige, dass die Vernetzung zwischen Ostthüringen und Sachsen bzw. Westthüringen und Nordhessen mitgedacht werden müsse.

Des Weiteren sei die Bereitstellung von praxisnaher Beratung und die Bereitstellung von Wegweisern erforderlich. Eine im letzten Jahr durchgeführte Betriebsrätebefragung habe gezeigt, dass mindestens die Hälfte der Unternehmen keine Strategie zur Bewältigung der Transformation gehabt habe. Dementsprechend sei oft nicht klar, wie auslaufende Produkte durch neue Produkte bzw. Geschäftsfelder ersetzt würden und dementsprechend fehlten auch Strategien zur Personal- und Qualifizierungsplanung. Die Taskforce, die in den zuständigen Ministerien eingerichtet worden sei, stelle ein wichtiges Instrument dar, gleichwohl brauche es auch regionale Pendant. Zu berücksichtigen sei dabei u. a. auch, dass die Struktur der Hauptklientel – insbesondere Geschäftsführer, Inhaber von KMU und Betriebsräte als wichtiger kollektiver Akteur – in den Veränderungsprozessen adressiert werde. Zeitliche und personelle Ressourcen, insbesondere von Betriebsräten, seien speziell in mittelständischen Betrieben begrenzt. Die komplexen Fragen und Zusammenhänge im betrieblichen Kontext erforderten gleichwohl vielfache Expertise und Manpower, die nicht freigestellte oder kleinere Gruppen von Betriebsräten oft nicht aufbringen könnten. Gerade Betriebsräte in KMU sollten angesichts häufig sehr begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen von einer entsprechenden Beratungsstruktur profitieren können. Die bestehende Koordinierungsstelle bei der LEG reiche

aus Sicht der IG Metall nicht aus, und man begrüße insofern die von Herrn Krey bzw. Minister Tiefensee eben gemachten Ankündigungen und spreche sich ebenfalls dafür aus, dass Betriebsräte hinsichtlich Beratungsangeboten in den Fokus genommen würden. Zudem müssten vorhandene Bundesprogramme im Land genutzt und umgesetzt werden. Zur Nationalen Wasserstoffstrategie sei ihm für Thüringen noch nichts bekannt. Überdies gebe es die Bestandteile des Zukunftspakets im Corona-Konjunkturpaket, insbesondere den Punkt 35 c), zu dem in den letzten Tagen einiges geschehen sei. So habe das BMWi bzw. Minister Altmaier Ankündigungen gemacht. Er denke, da sei für das Land Thüringen einiges zu holen.

Viele Unternehmen der Fahrzeuglieferindustrie hätten nicht zuletzt wegen der Corona-Krise vermehrt Schwierigkeiten bei der Fremdkapitalbeschaffung, da Banken ihre Kreditvergabe eingeschränkt hätten. Der VDA habe bspw. in einer Umfrage festgestellt, dass die Liquidität bei 20 Prozent der Zulieferer nur noch für zwei bis drei Monate gesichert sei. Dementsprechend verminderten sich auch dadurch die Spielräume für wichtige Investitionen in die Zukunftsfähigkeit der Unternehmen. Aus diesem Grund sehe die IG Metall den Bedarf für entsprechende Finanzierungsinstrumente bzw. Eigenkapitalunterstützung. U. a. das Land Baden-Württemberg und das Saarland hätten dazu entsprechende Beteiligungsmöglichkeiten auf den Weg gebracht. Das Land Thüringen habe auch schon einige Maßnahmen im Portfolio, wie z. B. den Konsolidierungsfonds oder all die Instrumente, die über das bmt möglich seien. Deshalb bestehe auch da für die IG Metall erst einmal die Notwendigkeit zu überprüfen, ob die vorhandenen Maßnahmen ausreichen und ob ggf. nachgesteuert werden müsse. Die IG Metall habe im Branchendialog Automobil, der durch das TMWWDG organisiert worden sei, mit der Automotive Agenda Thüringen im Jahr 2018 einige Aspekte aufgegriffen, und es sei auch versucht worden, sie umzusetzen. Deshalb halte man es nun für erforderlich, in diesem Branchendialog weiterzuarbeiten und die Automotive Agenda entsprechend den veränderten Rahmenbedingungen und gemachten Vorschlägen weiterzuentwickeln. Dem könnte bspw. ein Automobilgipfel als guter Impulsgeber vorgeschaltet werden. Darüber hinaus brauche es für das Land eine industriepolitische Agenda, die die Entwicklung und den Wandel der gesamten industriellen Wertschöpfung in Thüringen in den Blick nehme.

Abg. Schubert erkundigte sich, ob es aus Sicht der IG Metall sinnvoll sei, in einer Transferstelle Bausteine zuordnen zu können, was Qualifizierung und Weiterbildung betreffe. Dies würde eine finanzielle Komponente beinhalten, um sie dort mitanzudocken, nachdem aus der Praxis bekannt sei, dass Mitarbeiter „bestenfalls“ in einer Transfergesellschaft ausgegliedert würden, um dort über Möglichkeiten der Agentur für Arbeit qualifiziert zu werden. Die Fraktion Die Linke sei der Auffassung, dass es vorteilhafter wäre, die Belegschaft im Betrieb zu behalten und sie dort mit entsprechender staatlicher Unterstützung qualifizieren und weiterbilden zu

lassen, um die Nähe zum Arbeitgeber und zu ggf. sich neu bildenden Wertschöpfungsketten zu behalten. Ihn interessierte, ob die IG Metall hierzu bereits Überlegungen angestellt habe und wie sie sich derlei idealerweise im von heute aus überblickbaren Prozess vorstelle. Darüber hinaus fragte er, ob die IG Metall aus ihrem Kontakt zu den Belegschaften von Unternehmen, die von der Transformation unmittelbar betroffen seien, Praxisbeispiele für die Bildung alternativer Unternehmensformen – Management Buyout, Übernahme durch Mitarbeiter, Gründung von Genossenschaften – infolge von verordneten Standortschließungen anführen könne, die im Transformationsprozess und auch im Maßnahmenbündel staatlicher Unterstützungsmaßnahmen, das man aufzeigen wolle, berücksichtigt werden müssten.

Herr Grundmann antwortete, Weiterbildung und Qualifizierung sei für die IG Metall ein essenzieller Baustein, der auch in der Transferstelle bearbeitet werden sollte, denn man sehe, dass viele Betriebe derzeit noch nicht die Möglichkeiten des QCG und des Arbeit-von-morgen-Gesetzes nutzen. Nach Wahrnehmung der IG Metall sei es schlichtweg oftmals nicht bekannt, es fehle an Transparenz. Er denke, die Koordinierungsstelle in Zusammenarbeit mit der Bundesagentur für Arbeit, die auch hervorragende Arbeit leiste und Unternehmen und Betriebsräte unterstütze und über einzelne Programme aufkläre, sei ein wichtiger Akteur. Es sei wichtig, dass Weiterbildung und Qualifizierung präventiv und vorher geschehe, und nicht erst dann, wenn „das Kind in den Brunnen gefallen“ sei, eine Transfergesellschaft gebildet werden müsse und für die Beschäftigten perspektivisch unklar sei, was nach der Transfergesellschaft passiere. Die IG Metall habe dazu im letzten oder vorletzten Jahr ein Transformationskurzarbeitergeld vorgeschlagen, bei dem für die Beschäftigten die Perspektive erhalten bleibe. Seiner Meinung nach bräuchten Beschäftigte gerade beim Thema „Weiterbildung und Qualifizierung“ einen Anhaltspunkt, wie es danach weitergehe. Man lasse sich nicht „ins Blaue hinein“ qualifizieren, sondern müsse mittelfristig sehen, dass nach einer Qualifizierung bspw. eine Anstellung bei CATL, oder dort möglich sei, wo Qualifizierung und Arbeitskraft nachgefragt würden. Zu alternativen Unternehmensformen sei ihm ad hoc nichts bekannt. Es sei immer spannend, die Beschäftigten zu beteiligen und zu schauen, ob sie mit Ideen/Konzepten Unternehmen in Eigenregie weiterführen könnten. Wenn weitere Veränderungen bzw. Insolvenzen erfolgten, sei es ggf. durchaus beratungsrelevant für Beschäftigte, darüber nachzudenken bzw. dort, wo es Ideen gebe, sie zu unterstützen.

Abg. Lehmann fragte, ob bezüglich Pilotprojekten für die Begleitung von Transformationsprozessen Beispiele aus anderen Ländern genannt werden könnten, an denen man sich orientieren könne, worauf **Herr Grundmann** informierte, in einigen Ländern gebe es Ansätze, Modellregionen für Wasserstoff bspw. zu gründen. Man sehe dies zum Teil im Saarland, weil es dort durch Bosch und die Betriebsräte bei Bosch, gerade in Hamburg, vorangetrieben worden sei.

Dort würden auch Mittel in Elektrolyse-Pilotanlagen im Kraftwerk Fenne gelenkt, weil da auch die Thematik in der Stahlindustrie dränge. Zudem verstärke das Land Rheinland-Pfalz Initiativen im Bereich „Direktverbrennung von Wasserstoff“, insbesondere bei Nutzfahrzeugen, weil dort auch ein großes Nutzfahrzeug-Cluster in der Pfalz bestehe. Insofern gebe es in einigen Ländern, die die IG Metall Mitte im Blick habe, durchaus Bestrebungen, vom Bund bereitgestellte Mittel einzusetzen.

Abg. Prof. Dr. Voigt erkundigte sich, ob zum Bildungsfreistellungsgesetz und betrieblicher Weiterbildung näher ausgeführt werden könne. Es gehe nicht nur um das unmittelbare Transformationsgeschehen, sondern auch um die Möglichkeiten der Qualifizierung dahin. Diese könnten auch vielfältiger sein als nur in einem eng begrenzten, spezifischen Rahmen.

Frau Langhammer merkte an, es sei unstrittig, dass Qualifizierung wichtig sei. Gleichwohl sei man der Auffassung, dass es genügend Möglichkeiten/Instrumente der Qualifizierung gebe. Diese würden allerdings aktuell nicht genutzt. Um Bildungsfreistellung als Recht der Arbeitnehmer, sich über die rein betriebliche, arbeitsplatzbezogene Bildung hinaus zu entwickeln, habe man sehr gekämpft. Natürlich könne man sagen, Beschäftigte könnten sich ggf. über Bildungsfreistellung für neue Arbeitsplätze qualifizieren, allerdings spreche man da zum einen von einem sehr kleinen Teil der Beschäftigten, der das überhaupt in Anspruch nehme, und zum anderen davon, dass es sich um maximal fünf Tage im Jahr handle. Dies sei für eine umfassende Qualifizierungsoffensive im Rahmen der Transformation und im Rahmen eines lebenslangen Lernens nicht das geeignete Instrument. In dieser Hinsicht gebe es andere Instrumente, und diese könnten auch öffentlich gefördert und durch Unternehmen geleistet werden. Insofern sehe man den Bedarf nicht, das Bildungsfreistellungsgesetz dafür zu öffnen.

Abg. Prof. Dr. Voigt sagte, angenommen, es gebe ein Unternehmen, das sich im Zweifelsfall in Transformationsgewittern befinde. Der Arbeitnehmer hätte nach Sicht des DGB in diesem Unternehmen weiterhin Anspruch auf einen Kurs nach Bildungsfreistellungsgesetz, an dem er teilnehmen könnte, das Bildungsfreistellungsgesetz solle gleichwohl nicht dafür geöffnet werden, dass sich der Arbeitnehmer darauf vorbereite, dass das Unternehmen ggf. in Schieflage gerate. Er wolle dies verstehen.

Frau Langhammer legte dar, es gebe Instrumente für die Weiterbildung von bereits beschäftigten Personen. In dem Fall allerdings würde der DGB dies nicht auf das Bildungsfreistellungsgesetz ausweiten, denn die Diskussion sei geführt worden, auch im Zusammenhang mit der Einführung des Gesetzes – was ein wichtiges gewerkschaftliches Anliegen gewesen sei. Im Zuge dessen hätten Bedenken bestanden, dass es sich nicht nur um Einzelfälle handle,

wenn sich Unternehmen bspw. in einer Krisensituation befänden, sondern eher, dass sich Unternehmen ihrer Aufgabe, ihre Beschäftigten zu qualifizieren, aus eigenem Interesse der Unternehmensentwicklung heraus, über dieses Instrument entledigen könnten. Bildungsfreistellung bedeute ja, dass Beschäftigte zwar ein Entgelt erhielten, in aller Regel die Lehrgangskosten bzw. Kosten für das, was in Anspruch genommen werde, durch die Beschäftigten selbst zu erbringen sei, und dies sei für den DGB nicht das Modell einer nachhaltigen Qualifizierung für einen sich wandelnden Arbeitsmarkt und eine zukünftige Positionierung am Arbeitsmarkt.

Abg. Lehmann stellte voran, sie halte den Versuch, das Bildungsfreistellungsgesetz in Frage zu stellen, für nicht überraschend. Gleichwohl halte sie für lohnend, sich noch einmal mit Qualifizierung zu befassen, da man in diesem Jahr davon hätte ausgehen können, dass verhältnismäßig viele Personen aufgrund von Kurzarbeit über zeitliche Kapazitäten für entsprechende Aktivitäten verfügten. Mitunter seien Möglichkeiten allerdings eingeschränkt gewesen oder es hätten im Frühjahr 2020 Kinder betreut werden müssen. Sie fragte, ob zahlenmäßig eingeschätzt werden könne, wie groß der Anteil derjenigen sei, die im Jahr 2020 keine Möglichkeit gehabt hätten, während Kurzarbeit eine Weiterbildung zu absolvieren bzw. wie viele Personen eine Weiterbildung hätten absolvieren können.

Herr Grundmann äußerte, dass sich dies schwer einschätzen lasse. Die IG Metall hätte angenommen, dass Unternehmen gerade in der Zeit von Kurzarbeit mehr Qualifizierungsangebote nutzten, nachdem in der Phase davor – insbesondere in den Jahren 2017/2018, teilweise 2019, als eine prosperierende Entwicklung innerhalb der Industrie bestanden habe – gesagt worden sei, man habe keine Zeit, keine Kapazität, sei voll ausgelastet und könne nicht qualifizieren. Wenngleich es im Frühjahr und Sommer 2020 eine Minderung gegeben habe, habe man nicht feststellen können, dass während der Kurzarbeit Qualifizierungsmaßnahmen erfolgt seien. Dafür gebe es vielfältige Gründe. Einer davon sei sicherlich die Strategiefrage, ein anderer vermutlich die unkonditionierte Übernahme von SV-Beiträgen – was geholfen habe und wichtig gewesen sei. Er erinnerte daran, dass in der Krise vor zehn Jahren eine Übernahme teilweise an Qualifizierung gebunden gewesen sei. Es lasse sich feststellen, dass entsprechende Möglichkeiten nicht im zunächst angenommenen Maße genutzt worden seien. Gleichwohl hätten Unternehmen andere Dinge bewältigen müssen; wenn die Nachfrage einbreche oder Lieferketten abbrechen, würden Kapazitäten in andere Richtungen gelenkt. Die IG Metall hätte sich dennoch mehr Initiative erhofft.

Abg. Schaft wies darauf hin, dass mit dem Anspruch, den Beschäftigte gegenüber dem Arbeitgeber hätten, mittels § 1 Abs. 4 Thüringer Bildungsfreistellungsgesetz die arbeitsweltbezo-

gene Bildung durchaus mitgedacht sei. Gleichwohl gehe es hier um die Frage, wer wem gegenüber einen entsprechenden Anspruch habe. Die Fraktion Die Linke sei bereit, den Anspruch auf Bildungsfreistellung auszuweiten über die Aufweichung in § 3 Abs. 6 Thüringer Bildungsfreistellungsgesetz, was die Grenze angehe, wie viele Beschäftigte ein Unternehmen haben müsse, damit die Beschäftigten davon profitieren könnten. Darüber könne an anderer Stelle geredet werden.

Er nahm Bezug auf die schriftliche Stellungnahme in Zuschrift 7/652 hinsichtlich etwa im Sinne der Transformation geeigneter Förderinstrumente auf EU-, Bundes- und Landesebene und fragte, ob die IG Metall bzw. der DGB bereits bestehende Förderinstrumente geprüft habe bzw. ob im Hinblick auf schon genannte Instrumente zusammengefasst werden könne, was man als geeignete Instrumente erachte.

Herr Grundmann antwortete, es sei festzustellen, dass manche Förderprogramme etwas kleinteilig seien. Wenn man auch im Kooperationsgedanken und in Netzwerken denke, müsse geschaut werden, ob Förderung darauf ausgelegt sei. Dann gebe es KMU-Grenzen, die kaum zu entfernen seien. Allerdings existierten auch Unternehmen, die sich knapp über der KMU-Grenze befänden und teilweise Probleme hätten, von Programmen zu profitieren. Zudem stelle sich die Frage, ob die Mittel vorhandener Programme ausreichten, ob es andere Programme gebe, die ggf. derzeit oder in der Vergangenheit weniger nachgefragt worden seien und ob daraus etwas in Programme herausgenommen werden könne, von denen man davon ausgehe, dass sie der Transformation in Unternehmen dienten.

Abg. Schaft merkte an, es sei des Weiteren angeregt worden, Berufsschulen und Hochschulen zu Weiterbildungszentren zu entwickeln. Ihn interessierte, wie hierzu momentan der Stand in Thüringen bewertet werde. In diesem Zusammenhang müsse berücksichtigt werden, ob betreffende Personen Zeit für Fort- und Weiterbildungen hätten. Zudem sei zu bedenken, dass mitunter Gebühren anfielen. Er erkundigte sich, welche Position oder Forderung der DGB und die IG Metall hätten, um Beschäftigten entsprechende Möglichkeiten zur berufsbegleitenden Weiterbildung zu erleichtern.

Frau Langhammer äußerte, das Thema „Weiterbildung“ sei an den Hochschulen zum Teil angekommen. Dringender Bedarf bestehe sowohl an den allgemeinbildenden als auch an den Berufsschulen dahin gehend, sie auf einen technischen Stand zu bringen und so auszustatten, dass Berufe dort in der Weise in der Aus- und Weiterbildung abgebildet werden könnten, wie sie in der Realität vorkämen. Im Rahmen des technologischen Wandels habe man allein deswegen schon Änderungsbedarf, und dies habe mit der zunehmenden Digitalisierung, die in

allen Berufsbildern zu sehen sei, mit Sicherheit nicht abgenommen. Hier seien sowohl die Schulträger als auch das Land gefordert, entsprechende Maßnahmen zu erörtern und mittels Förderung nachzuhelfen. Hinsichtlich der Frage der Finanzierung sei die Grundaussage immer, dass Bildung kostenfrei sein solle, von der Wiege bis zur Bahre. Aus diesem Grund berate man bspw. mit der Bundesagentur für Arbeit zum lebensbegleitenden Lernen und der Finanzierung für Arbeitnehmer einerseits, wenn sie aus dem Arbeitsprozess raus seien, und andererseits wenn sie davon in irgendeiner Weise bedroht seien oder sich entwickeln wollten. So gebe es ein Programm, mit dem Unternehmen ihre gering qualifizierten Beschäftigten weiterentwickeln könnten. Von diesem Programm werde viel zu wenig Gebrauch gemacht, und sie bitte darum, dass die Abgeordneten, wo dies möglich sei, für die Nutzung entsprechender Programme wüßten.

Auf die Frage des **Abg. Prof. Dr. Voigt**, ob mitgeteilt werden könne, wie viele Thüringer Automotive-Unternehmen einer Tarifbindung unterlägen, gab **Herr Grundmann** zu bedenken, hinsichtlich Tarifbindung im Automotive-Bereich sei es schwierig, eine Abgrenzung zu finden. Ein generelles Problem bestehe darin, dass man schwer festlegen könne, welches Unternehmen Automotive sei und welches nicht. Es gebe Unternehmen, die breit aufgestellt seien, und möglicherweise ein Teil für einen Motor produzierten, derweil der Rest andere Bereiche betreffe. Insofern sei eine Antwort auf die Frage, wie groß die Tarifbindung im reinen Automotive-Bereich sei, schwierig. Er könne noch einmal entsprechende Informationen nachreichen, gleichwohl könne er jetzt keine valide Zahl nennen.

Abg. Prof. Dr. Voigt merkte an, ein Nachreichen der Informationen genüge. Es gehe darum, wie viele Personen tariflich gebunden seien und wie viele Personen hier zu der Frage repräsentiert würden, worauf **Herr Grundmann** antwortete, in der Automobil- und Zulieferbranche repräsentiere man in etwa ein Drittel der über 60.000.

Abg. Prof. Dr. Voigt sagte, es sei betont worden, dass regionalpolitische Initiativen benötigt würden. Nunmehr sei dargestellt worden, dass der eigentliche Druck insbesondere durch ein globales Marktgeschehen, durch unterschiedliche Entwicklungen statfinde. Ihn interessierte, worin der Mehrwert bestehe bzw. wie eine solche regionalpolitische Initiative gestaltet sein müsse, um sich am Markt bewähren zu können, wozu **Herr Grundmann** darauf hinwies, dass bereits gesagt worden sei, dass gerade Kommunen, Bürgermeister, Landräte beteiligt werden müssten. Dafür gebe es gute Beispiele, etwa in der Stadt Frankfurt a. M., wo seit Jahren ein industriepolitischer Masterplan bestehe. Die wesentlichen Akteure – u. a. der Wirtschaftsdezernent der CDU, die IG Metall, der Arbeitgeberverband – berieten gemeinsam und befassten sich seit Jahren damit, Industriepolitik zu gestalten. Dies beginne bei Standortfaktoren, zudem

müsse beurteilt werden, welche künftigen Auswirkungen auf Regionen zu erwarten seien, wenn die Standortfaktoren unverändert blieben, was klassischerweise die Infrastruktur betreffe, und die Versorgung mit Fachkräften. Darüber hinaus stelle sich die Frage, wie Kooperationen und Vernetzungen erreicht würden. Derlei könne seiner Einschätzung nach auch nur teilweise in der Region funktionieren. Er habe im letzten Jahr an von Minister Tiefensee durchgeführten Blue Table Talks teilgenommen, und es hätten sich Unternehmer kennengelernt, die lediglich 30 Kilometer voneinander entfernt gewesen seien und festgestellt hätten, dass bestimmte gesuchte Dinge dort jeweils verfügbar seien. Solche Initiativen seien dafür da, auf der regionalen Ebene Netzwerke und Austausch zu schaffen und dafür zu sorgen, gemeinsam als Region und darüber hinaus zu beraten. Man habe bspw. über die Energiewende, über Mobilitätskonzepte gesprochen, was ebenfalls dazugehöre. Es gehe nicht nur dezidiert um die Frage des Strukturwandels innerhalb einer Industrie, sondern es geschehe viel, und all dies seien Aspekte und Themen, die in solchen Initiativen für die Regionen bearbeitet würden.

– **Frau OB'in Wolf, Gemeinde- und Städtebund, Zuschriften 7/650/690**, stellte voran, der Gemeinde- und Städtebund habe sie gebeten, aufgrund der besonderen Betroffenheit der Stadt Eisenach und der Wartburgregion hier für betreffende – und zudem mit unterschiedlichen Gemengelage befassen – Kommunen eine Stellungnahme abzugeben. Der Zuschrift 7/690 sei eine Vielzahl an Materialien beigelegt worden und sie werbe dafür, sich insbesondere mit einer Befragung von Unternehmen der Stadt Eisenach zu befassen, weil diese ein klares und eindeutiges Bild widerspiegle: Zum einen zur Monostruktur in der Region und der Abhängigkeit von der Automobilwirtschaft, nachdem sich mehr als ein Drittel der insgesamt in Eisenach ansässigen, in die Befragung einbezogenen Unternehmen selbst der Automobilwirtschaft zurechneten. Zum anderen zum am Standort in 29 Betrieben der Automobilwirtschaft tätigen Beschäftigten. Die Anzahl solcher Betriebe gehe weit über die sonst üblichen Quoten hinaus.

Sie wolle sich auf die aus ihrer Sicht wichtigsten Punkte konzentrieren. Bekanntermaßen hätten die Wartburgregion und die Stadt Eisenach im Besonderen „Benzin im Blut“. Die Abhängigkeit von der Automobilindustrie – im Guten wie im Schlechten – sei eine besondere. Darauf sei man stolz, weil dies einen wichtigen Teil der Identität sowie der DNA einer ganzen Region darstelle. Wenn man eine Automobiltradition habe, die als zweit- oder drittältester der bundesweiten Automobilstandorte gelte, wisse man, wie tief dies verankert und wie groß die eigene Identitätsbildung in dem Bereich sei. Man sehe, dass seit mindestens 2018 die Krise der Transformation bestehe, und nunmehr befinde man sich in einer doppelten Krise, dem wirtschaftlichen Abschwung und der Krise im Transformationsprozess, die in Eisenach stark durchschlage. Man habe auch in den letzten Jahren, als viele noch erfolgsverwöhnt auf Arbeitslo-

senzahlen und wirtschaftlichen Aufschwung geschaut hätten, bereits festgestellt, dass im Bereich der Automobilwirtschaft das eine oder andere ins Wanken gerate und dass Arbeitsplätze, die überwiegend durch Ruhestand oder normale Abwanderung verloren gegangen seien, oftmals nicht wiederbesetzt worden seien. Die Beschäftigungsquote in diesem Bereich sei mit über 3 Prozent der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten deutlich zurückgegangen bzw. komplett verloren gegangen. Das habe sich seinerzeit nicht auf die Arbeitslosenquote ausgewirkt, weil zum einen manches über den demografischen Wandel ausgeglichen worden sei und man zum anderen in Zeiten des Aufschwungs das eine oder andere durch andere Branchen habe abfedern können. Diese Zeit sei vorbei. Die Arbeitslosenquote sei aus ihrer Sicht in der letzten Zeit dramatisch angestiegen. Aktuell liege sie bei 7,9 Prozent, und man sei derzeit aus ihrer Sicht bei einer mehr als überdurchschnittlichen Quote im Bereich der Kurzarbeit, was sie mit Sorge sehe. Zwischenzeitlich sei man bei 54 Prozent gewesen, auch sie habe in den letzten Wochen und Monaten intensiv mit Unternehmen Gespräche geführt. Ein Teil scheine sich aufgrund einer ausgesprochen guten konjunkturellen Situation in China wieder zu fangen, wo in hohem Maße teure Autos gekauft würden, und alles, was an Komponenten für teure Autos in Eisenach und Umgebung produziert werde, laufe wieder an. Gleichwohl betrage die bundesweite Quote der Kurzarbeit aktuell 17 Prozent. In Eisenach habe sie vor dem jetzigen Lockdown bei 33,7 Prozent gelegen, weil die Abhängigkeit von der Tourismuswirtschaft momentan als weitere Schwierigkeit hinzukomme.

Unabhängig von der Corona-Krise sei in den letzten Wochen und Monaten festzustellen gewesen, dass sich die Situation in den Unternehmen komplett geändert habe. Dass hin und wieder ein Unternehmen wirtschaftlich ins Straucheln geraten sei, sei nicht ungewöhnlich. Bisher sei es aber so gewesen, dass relativ schnell neue Investoren bereitgestanden hätten, Arbeitsplätze verhältnismäßig schnell gesichert gewesen seien und die Produktion unter einem neuen Firmenlogo mehr oder weniger normal weitergelaufen sei. Dies sei jetzt nicht mehr der Fall. Nun sei es tatsächlich so, dass die Insolvenzmasse im Ausverkauf sei. Militzer sei dafür nur ein Beispiel, und es gebe unzählige andere, die sie nennen könne, und dies lasse sie zugegebenermaßen mit großer Sorge zurück.

Sehe man sich an, wie die Automobilwirtschaft in Eisenach und der Wartburgregion aufgestellt sei – als Leuchtturm für die Automobilwirtschaft in ganz Thüringen –, sei es immer noch eine Struktur, die vorrangig darauf aufbaue, eine verlängerte Werkbank zu sein. Eine Struktur, die im Grunde gar nicht im Bereich Forschung und Entwicklung unterwegs sei. Ingenieure seien schwer zu finden, und wenn es sich ausschließlich um verlängerte Werkbänke handle, könnten diese, wenn Maschinen abgeschrieben und Investitionen veraltet seien, relativ schnell 500 bis 600 Kilometer Richtung Osten verlagert werden. Einen solchen Trend nehme man vermehrt

wahr. Sich abzuducken, sei nicht hilfreich. Die Situation, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in einer Größenordnung zu verlieren, sei keine, in der man sich zurücklehne. Sie habe im Laufe der Anhörung deutlich wahrgenommen, dass immer wieder auf die Verantwortung von Kommunen hinsichtlich Vernetzung und miteinander zu reden hingewiesen worden sei. Dies müsse ihnen niemand erklären, man tue dies regelmäßig. Es gebe unterschiedlichste Formen – Industriestammtische, Netzwerke, Beiräte. Eine sehr enge Vernetzung sei vorhanden, gehe gleichwohl stets mit zwei Problemstellungen einher: Zum einen wechselten Geschäftsführer sehr schnell, wohnten oftmals nicht in der Region und seien dort nicht verankert, und zum anderen ändere sich die Eigentümerstruktur so, dass häufig eine strategische Ausrichtung/Vernetzung in dem Bereich schwieriger werde – zumal sich viele chinesische Unternehmen in Eisenach befänden.

Aus ihrer Sicht gebe es zwei Strategien, die unbedingt verfolgt werden müssten. Das eine sei eine Stärkung der Automobilindustrie und die Frage, wie diese zukunftsfähig gemacht werden könne. Das andere sei, sich ein Stück weit unabhängig von der Automobilindustrie zu machen und „alternative Standbeine“ zu entwickeln. Beide Strategien könnten ihrer Auffassung nach nur Hand in Hand umgesetzt werden, und für beide Strategien brauche man die Landesregierung. Die Unternehmen seien aus eigener Kraft aus den genannten Gründen nicht dazu in der Lage. Im Besonderen werde im Bereich der Automobilzulieferer kaum Gewinn gemacht und Wertschöpfung gewonnen, weil sie von den OMDs geknebelt seien. Sie seien in einer Weise abhängig und in ihren Margen soweit reduziert, dass kaum Gewinne generiert würden – das sehe man auch bei der Gewerbesteuer –, und es gebe schlicht keine Reserven, um einen Transformationsprozess aus eigener Kraft bewerkstelligen zu können. Deswegen brauche es auch hier Unterstützung.

Sie nahm Bezug auf zur Verfügung gestellte Unterlagen in Zuschrift 7/690, wozu unter anderem eine Unternehmensbefragung gehöre und worin Angaben zur Zufriedenheit mit Standortfaktoren aufgeführt seien. Die diesbezüglich niedrigste Zufriedenheit beziehe sich auf die Nähe zu Forschungseinrichtungen. Man habe in den letzten Jahren wahrgenommen, dass insbesondere Ilmenau im Bereich der Automobilindustrieforschung gestärkt worden sei. Dagegen wolle sie nichts sagen. Gleichwohl sei das, was in Eisenach etc. vor Ort gebraucht werde, eine niedrigschwellige und sehr direkte Unterstützung. An dieser Stelle bitte sie den Landtag und die Landesregierung, auch Konzepte weiterzuentwickeln und zu erwägen, wie u. a. die Duale Hochschule Gera-Eisenach gestärkt werden könne, und dabei eben eine solche „niedrigschwellige“ Forschung anzusiedeln, die direkt in Betriebe hineingehe und direkt den Bereich

der Transformation unterstütze. Dies sei ein sehr wichtiger Punkt, von dem man davon ausgehe, dass er dringend benötigt werde, da er von den Unternehmen so klar benannt worden sei.

Man benötige Unterstützung des Landes bei der Förderung von Start-ups sowie bei der weiteren Entwicklung anderer Standbeine. Wichtig sei ihr zudem, noch einmal an die Verantwortung des Landes zu appellieren, auch eigene Arbeitsplätze gerecht zu verteilen. Sie erachte es als hochgradig ungerecht, dass die Stadt Eisenach und die Wartburgregion beides Regionen seien, die mit Abstand über die niedrigste Quote von Mitarbeitern von Landesbehörden bzw. Landespersonal verfügten. Eisenach verfüge derzeit über 9 Vollzeitäquivalente je 1.000 Einwohnern, die Stadt Jena verfüge über 88 Vollzeitäquivalente je 1.000 Einwohnern. Der Wartburgkreis weise 2,4 Vollzeitäquivalente auf und die Stadt Altenburg 4,4 Vollzeitäquivalente. Dies seien Punkte, bei denen dem Land eine Verantwortung obliege, eigene gute, sichere Arbeit gerecht über das Land zu verteilen. Aus eigener Kraft werde man dies nicht schaffen.

Abg. Kniese merkte an, bislang sei in Eisenach historisch bedingt ein Schwerpunkt auf die Automobilindustrie gelegt worden. Sie erkundigte sich, ob Überlegungen bestünden, Firmen/Industrie in die Region zu holen und um welche es sich dabei ggf. handle bzw. welche weiteren Standbeine aufgebaut werden sollten. Sie fragte zudem, welche Anreize dafür als notwendig erachtet würden und wo die Gründe für das Scheitern der Investorensuche gesehen würden.

Frau OB'in Wolf antwortete, zwischenzeitlich würden Überkapazitäten in der Automobilindustrie abgebaut, und Bezug nehmend auf die Investorensuche gab sie zu bedenken, dass in vielen Bereichen eine Abhängigkeit von Getriebe und Verbrennern bestehe. Arbeite man mit 1 Prozent Gewinn, könne ein Wegfall von 10 Prozent Marge nicht mehr ausgeglichen werden. Dies sei ein prinzipielles Problem. Deswegen werde man nicht die Alternative im Bereich der dann Verbrenner und der Investoren finden, sondern man müsse neue Wege gehen. Da bitte sie ebenfalls um Unterstützung der LEG, um ein Stück weit Unabhängigkeit zu erreichen. Die Investorensuche im Bereich der Automobilindustrie sei nicht unwichtig, gleichwohl sei ein breiteres Aufstellen und von der Automobilindustrie etwas unabhängiger zu werden, aus ihrer Sicht ein bedeutender Baustein.

Bezüglich möglicher in die Region zu holender Firmen/Industrie wies sie darauf hin, es gebe klassische Anfragen wie moderne Mobilität/Elektromobilität. Für eine Regionalentwicklung der Stadt Eisenach hätte sie sich ein anderes Vorgehen gewünscht. So trügen Gewerbegebiete

zwar den Namen „Eisenach“ in ihren Bezeichnungen, gehörten aber nicht zu Eisenach, was Dinge erschwere. Gewerbesteuern gingen nicht an die Stadt Eisenach, was hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung und der Regionalentwicklung zu bedenken sei. Vonseiten der Logistik kämen stets Anfragen, dieser Bereich benötige gleichwohl Flächen. Darüber hinaus handle es sich um Großansiedlungen, wie eine bspw. nun am Erfurter Kreuz vorgesehene, zu der es mit Unterstützung des Landes möglicherweise einen Anreiz gäbe, sie 40 bis 50 Kilometer auf der A 4 nach Westen zu verschieben. Man könne nur darum bitten, dass es ein enges Netzwerk mit der Landesregierung gebe, sodass auch zielgerichtet Entwicklungen im in Rede stehenden Bereich vorgenommen würden.

Abg. Bühl sagte, es sei wichtig, wie man sich hinsichtlich des Berufsschulnetzes aufstelle und dass darüber für die Region Fachkräfte gewonnen würden. In diesem Bereich seien Veränderungen vorgesehen. Ihn interessierte, wie die hierzu bislang bekannten Informationen bewertet würden, wie sich der Prozess gestalte und was man sich für die Region wünsche.

Frau OB'in Wolf teilte mit, das, was derzeit als Entwurf zur Entwicklung des Berufsschulnetzes vorliege, sehe man mit allergrößter Sorge, weil es eine Schwächung des Standorts Eisenach und der gesamten Wartburgregion bedeuten würde. Derlei sei ihrer Meinung nach ein vollkommen falsches Signal. Eisenach verfüge über drei starke Standbeine: die Industrie, im Besonderen die Automobilindustrie, den Tourismus und die Sozialwirtschaft. Man habe nicht umsonst die höchste Quote im Bereich der Sozialkosten im Land Thüringen, weil man Standort für eine Vielzahl an Sozialeinrichtungen, Werkstätten für Behinderte und Wohnheime sei. An der Stelle sei aus ihrer Sicht eine Stärkung des Berufsschulstandorts Eisenach wichtig, statt ihn zu schwächen. Dies sei eine dringende Bitte an den Landtag und die Landesregierung. Man kämpfe um jeden Arbeitsplatz und um jeden Ausbildungsplatz, da andernfalls die Region genau in der Breite geschwächt werde.

Abg. Korschewsky fragte, ob eine Aussage darüber getroffen werden könne, wie viele Einwanderungen aus Hessen nach Eisenach an Arbeitsplätze gebunden seien und ob möglicherweise auch angesichts wechselnder Erfolge in diesem Bereich zu beobachten sei, dass eine Verringerung erfolge und Leute eher wieder in den Westen abwanderten, als zum Arbeiten nach Eisenach zu kommen.

Frau OB'in Wolf informierte, entsprechende Zahlen lägen ihr derzeit nicht vor, gleichwohl könnten sie noch herausgesucht werden. Pendelbewegungen, insbesondere Einpendelbewegungen nach Eisenach, seien deutlich vorhanden, zumal Osthessen ein eher strukturschwacher Bereich sei und man diesbezüglich eine hohe Zahl an Einpendlern nach Eisenach zu

verzeichnen habe. Es sei gelungen, so manches hessische Unternehmen aufgrund einer positiven Förderkulisse anzusiedeln. Gleichwohl nehme man auch an dieser Stelle wahr, dass eine Orientierung dahin bestehe, der „Förderung hinterherzuziehen“. Pendelbewegungen gebe es zudem in die andere Richtung, indem Eisenacher Fachkräfte morgens nach Bad Hersfeld zu Amazon führen, und Logistiker grenzüberschreitend zwischen Hessen und Thüringen unterwegs seien. Dies seien allerdings trotz allem prekäre Beschäftigungen, Beschäftigungen im Niedriglohnbereich und Beschäftigungen, die nicht langfristig sicher seien. An dieser Stelle blicke sie ebenfalls voller Bedenken auf die Entwicklung bezüglich Opel, denn das, was dort derzeit hinsichtlich einer langfristigen Sicherung des Standorts laufe, reiche ihrer Auffassung nach nicht aus.

Abg. Korschewsky erkundigte sich, ob eine Einschätzung dahin gehend bestehe, wie viel Teilzeitarbeit bzw. wie viele Zeitarbeiter es in Automobil- und Zulieferbetrieben bzw. bei Opel selbst gebe oder sich der überwiegende Teil an festen, sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnissen im Stammanstellungsverhältnis befinde.

Frau OB'in Wolf sagte, diesbezüglich habe es im letzten Dreivierteljahr eine dramatische Änderung gegeben. Zeitarbeiter hätten am kürzesten Hebel gesessen und seien zuerst draußen gewesen, über alle Betriebe hinweg. Zeitarbeit spiele derzeit in den Unternehmen fast keine Rolle mehr. Sie persönlich halte es für bedauerlich, dass jetzt auf Kosten des Opelwerks Eisenach Mitarbeiter aus Rüsselsheim geholt würden, derweil Zeitarbeiter aus Eisenach, die an ebendieser Stelle entsprechende Tätigkeiten verrichtet hätten, vor dem Werkstor stünden bzw. zu Hause säßen.

– **Herr Werner, IHK Südthüringen, Zuschrift 7/648**, bedankte sich zunächst im Namen der Industrie- und Handelskammern in Thüringen, Erfurt sowie in Ostthüringen zu Gera und Südthüringen für die Möglichkeit einer Positionierung zum Antrag der Fraktion der CDU in Drucksache 7/1627. Er hielt sich im Wesentlichen an seine schriftliche Stellungnahme. Er fügte hinzu, der im Laufe der Anhörung erfolgte kritische Blick auf einen weiteren Ausbau der Koordinierungsstelle beziehe sich eindeutig auf den Aufbau von Doppelstrukturen. Minister Tiefensee und Herr Krey hätten bereits ausgeführt, dass es sinnvoll sei, Bedarfe zu ergänzen und auch zusätzliche Stellen und Strukturen zu ermöglichen, wenn Bedarfe bestünden, die durch bestehende Netzwerkpartner nicht ausgeführt werden könnten – mit dem Blick darauf, keine Redundanzen aufzubauen.

Er ergänzte zudem, als Beispiel für eine Verschlechterung sei zu nennen, dass die Situation bezüglich des Transformationsprozesses aufgrund der Corona-Pandemie angespannt sei und

ein verstärkt weniger unternehmerfreundliches Auftreten von bspw. der Thüringer Finanzverwaltung bei Betriebsprüfungen bestehe. Steuerehrlichkeit von Unternehmen werde permanent angezweifelt und die Unternehmerschaft teilweise unter Generalverdacht gestellt. Es sei klar, dass die Verwaltung übertragene Aufgaben unter Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen erfüllen müsse, gleichwohl benötige die Thüringer Wirtschaft Handlungsfähigkeit zur Ausführung ihrer Tätigkeit. Ein nicht nachvollziehbares, übertriebenes Verwaltungshandeln erschwere und verhindere die Tätigkeit und damit auch den Transformationsprozess.

Hinsichtlich der zukünftigen Ausgestaltung der Transformationsstrategie unterstütze man die Beibehaltung der Technologieoffenheit. Dies müsse bei der Verfolgung von Trends und Wirtschaftsentwicklung der betroffenen Branche, der Ausgestaltung der Forschungs- und Technologieförderung sowie der Ausgestaltung von Maßnahmen und eines Unterstützungskatalogs zur Wirkung kommen. Im Zusammenhang mit der Technologieoffenheit präferiere man die Beibehaltung der Verbrennungsmotortechnologie als Übergangstechnologie für die Mobilitätswende. Man erachte eine einseitige politische Fokussierung auf einen Antrieb – bspw. Elektro – und damit verbunden eine politische „Verteufelung“ von Verbrennungsmotoren als nicht zielführend. Aus Sicht der IHKs leiste der klassische Verbrennungsmotor in Kombination mit der Elektromobilität und der Brennstoffzellentechnologie gleichermaßen seinen Beitrag, um die Mobilitätswende im urbanen und im ländlichen Raum nutzer- und klimaorientiert umzusetzen. Er wies darauf hin, dass es in Thüringen erfolgreiche Pilotprojekte zur Wasserstofftechnologie gebe, etwa in Sonneberg. Zudem gebe es Bestrebungen, dort ein Wasserstoffinstitut zu gründen. Überdies bestünden thüringenweite auf Wasserstoff bezogene Pilotprojekte, die bereits Ergebnisse erzielt hätten.

Zusammengefasst, sollten Schwerpunkte im Bereich des Grundsatzes der Technologieoffenheit gelegt werden, sowie auf die Präferenz des Verbrennungsmotors als Übergangstechnologie in Kombination mit weiteren Antrieben. Zu den betreffenden Schwerpunkten gehörten außerdem die Herstellung eines wirtschaftsfreundlichen Klimas und einer konstruktiven Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Unternehmen, die Stärkung und Fortsetzung von Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie eine bedarfsgemäße Ausgestaltung Thüringer Förderprogramme – auch für die nächste, anstehende Förderperiode. Darüber hinaus lägen Schwerpunkte auf einer Stärkung branchenrelevanter Innovationspartner, Cluster und Netzwerke, der Fortsetzung einer aus Sicht der IHKs erfolgreichen Ansiedlungspolitik des Freistaats Thüringen und der LEG mit der Ansiedlung und Etablierung zukunftsfähiger Branchen und Forschungseinrichtungen sowie einer Sicherung der Thüringer Fachkräftebasis mit Qualifizierung, Durchführung von Fachkräfteprojekten etc. Bezug nehmend auf die Ausführungen

des AMZ Sachsen ergänzte er, die angeführte Reduzierung von Standortkosten, wie Energiekosten, einheitlichen europäischen Regelungen für bestimmte Bereiche – Energiekosten, CO₂-Bepreisung – sei auch für den Thüringer Standort von hoher Bedeutung. Er verwies im Weiteren zum Ausbau der steuerlichen Forschungszulage und zur Unternehmenssteuerreform auf die schriftliche Stellungnahme.

Abg. Lehmann erkundigte sich, ob die ihrer Ansicht nach als Vorwurf zu erachtende Aussage konkretisiert werden könne, dass es in Thüringen kein wirtschaftsfreundliches Klima mehr gebe und die Thüringer Finanzverwaltung Unternehmen unter Generalverdacht stelle. Ggf. könne auch auf die Gründe für die Auffassung, es gebe kein wirtschaftsfreundliches Klima mehr, eingegangen werden. Für die Corona-Pandemie könnten auch die Abgeordneten und die Landesregierung nichts. Zudem fragte sie, ob konkretere Ausführungen zu einem erwünschten Bürokratieabbau gemacht werden könnten – bspw. ob sich dies auf die Arbeitszeiterfassung im Rahmen des Mindestlohngesetzes bzw. des Bildungsfreistellungsgesetzes beziehe. Überdies sei im Vorfeld hinsichtlich Qualifizierung die Frage aufgekommen, wie Unternehmer dabei unterstützt werden könnten, die Zeiten, die es gebe, intensiver zu nutzen, um auch Kollegen in Betrieben die Möglichkeit zu Weiter- und Fortbildungen zu geben. Sie interessierte, wie sich derlei nach Ansicht der IHKs darstelle und inwiefern unterstützt werden könne, dass entsprechende Möglichkeiten mehr genutzt würden.

Herr Werner antwortete, man unterstelle nicht grundsätzlich ein wirtschaftsunfreundliches Klima. Es bestehe die Forderung, die guten Entwicklungen beizubehalten, aktuell lägen gleichwohl, auch im Rahmen der Corona-Krise, aus konkreten Rückmeldungen von Unternehmen bspw. zur Finanzverwaltung Kenntnisse zu Entwicklungen vor, bei denen sehr restriktive Verfahren geführt würden. Der Vorwurf der Steuerunehrlichkeit werde vom Grundsatz her schon beim Öffnen der Tür erhoben, und Unternehmen müssten dann Verfahren führen und Klärungen von Sachverhalten „nicht im normalen Ablauf“ vornehmen. Natürlich müsse die Verwaltung im Rahmen der Gesetzmäßigkeiten Prüfungen durchführen, allerdings sei den IHKs eine bestimmte Art der Kommunikation und der Zusammenarbeit im Rahmen der Prüfprozesse mitgeteilt worden. Es gebe nicht wenige Beispiele, um dies zu untersetzen.

Bürokratieabbau sei ein Dauerthema. Die von der Abg. Lehmann angeführten Gesetze habe er im Zuge seiner Darlegungen nicht im Blick gehabt. Bürokratieabbau und Deregulierung müsse einfach ein Punkt sein. Wichtig erscheine den IHKs zudem eine wirtschaftsfreundliche, antragsarme/bürokratiearme Ausgestaltung der Förderverfahren für FuE-Förderung, auch für die nächste Förderperiode, um ein erleichtertes Arbeiten zu ermöglichen. Qualifizierung sei nach Ansicht der IHKs sehr wichtig und man setze auch auf die Möglichkeiten der dualen

Ausbildung und der Ausbildung im Bereich der Aufstiegsfortbildung. Dies sei ein bewährtes System. Man habe einen starken Wirtschaftszweig an entsprechenden Bildungseinrichtungen, die Qualifizierungen vornehmen könnten. Zu Möglichkeiten der Qualifizierung, etwa im Rahmen der Kurzarbeit etc., müsse besser informiert werden, um sie vorteilhafter zu nutzen.

Abg. Schubert merkte an, er könne aus seiner Perspektive derzeit nicht erkennen, dass die Politik einseitig oder bevorzugt auf etwa die Technologie der Elektromobilität setze, und erkundigte sich, ob für ein derartiges Vorgehen ein Beispiel genannt werden könne. Zudem verwies er darauf, dass IHKs Kapazitäten als Bildungsbausteine anböten. Er fragte, ob und ggf. welchen Beitrag die IHK leisten könne bzw. ob vorstellbar sei, dass die IHK konkret in einem Weiterbildungs- und Qualifizierungsprozess Angebote an im Transformationsprozess stehende Firmen unterbreite. Sofern dies bejaht werde, interessiere ihn, welche Voraussetzungen dafür bestünden müssten. Sofern Entsprechendes verneint werde, interessierten ihn die Gründe dafür. Überdies fragte er hinsichtlich einer bürokratiearmen Bewilligung von Fördermitteln, wie die IHKs generell die in Thüringen geschaffene Möglichkeit einschätzten, dass sich der Freistaat an Firmen beteilige, die im Automotive-Bereich durch pandemiebedingte Auswirkungen in Schieflage gerieten und die für die strategische Wirtschaftsentwicklung in Thüringen so wertvoll seien, dass man sie am Markt erhalten wolle. Ihn interessierte, wie sich die IHK in diesem Zusammenhang bezüglich Firmen positioniere, die über viele Jahre ihre Unternehmen mit staatlicher Förderung aufgebaut und Rendite vereinnahmt hätten und nach Ende der Förderung – wie bei der Norma Group – erklärt hätten, dass der Standort geschlossen werde.

Herr Werner teilte mit, zur Fokussierung auf Elektromobilität sei es aus Sicht der IHK ein gesamtgesellschaftlicher Prozess, der eine solche Fokussierung vorsehe – nicht ausschließlich vonseiten der Politik bzw. der Thüringer Politik. Gleichwohl entstehe beim Verfolgen entsprechender ZieleZin der Berichterstattung der Eindruck, dass die Elektromobilität sofort das Maßgebliche sei, das für die Mobilitätswende zur Verfügung stehe. Aus Sicht der IHK werde sich die Wirtschaft nicht gegen den Wandel stemmen und auf Verbrennungstechnologie an sich setzen. Dies gehe nicht und sei auch nicht gewollt, auch unter klimapolitischen Vorgaben, die auf Akzeptanz in der Wirtschaft abzielten. Im Sinne einer Überbrückung der Zeiträume, um die Entwicklungen und den Wandel zu ermöglichen sowie Infrastruktur auch für Elektromobilität aufzubauen, sei eine Konzentration und das Verneinen einer gut entwickelten Technik wie Diesel etc. nach Meinung der IHK nicht richtig. Zudem sei es so, dass man künftig von verschiedenen Mobilitätskonzepten reden werde, sodass der urbane Raum eine andere Anwendung haben werde als der ländliche Bereich. In der Stadt werde Elektromobilität natürlich das A und O sein, im ländlichen Bereich, gerade im Pkw-Bereich, werde sie nicht das Richtige

sein. Eine Kombination aus verschiedenen Antriebstechniken sei der richtige Mix, den man präferieren wolle, auch mit der entsprechenden Gelegenheit, den Verbrenner als Übergangstechnologie beizubehalten.

In Bezug auf Weiterbildung/Qualifizierung sei die IHK seiner Einschätzung nach gut aufgestellt, und zudem an Qualifizierungsmaßnahmen etc. beteiligt. Oftmals sei es richtig, dass eine Fortentwicklung/Qualifizierung von Arbeitnehmern in einer Phase erfolge, wenn Transfergesellschaften gebildet würden. Gleichwohl setze man klar auf die Möglichkeiten der Aufstiegsfortbildung, und in diesem Bereich gebe es starke Angebote der Kammern, die Qualifizierung zu begleiten. Er denke, dass man sich diesbezüglich mit der Agentur für Arbeit, mit Unternehmen in einem starken Netzwerk befinde, um Qualifizierung voranzubringen. Bspw. sei man bei CATL einbezogen, die Qualifizierung zu begleiten und ggf. mit Abschlüssen, Zertifikaten etc. zu unterstützen.

Eine Beteiligung des Landes an Unternehmen zur Sicherung der Finanzierung sei aus Sicht der IHK ein Finanzierungsbaustein, der zur Verfügung stehe und auch unterstützt werde. Es gebe neben der Mittelständischen Beteiligungsgesellschaft Thüringen mbH weitere Gesellschaften und Möglichkeiten, Unternehmen im Sinne einer Beteiligungsförderung zu unterstützen. Dieser beständige Baustein sei nach Auffassung der IHK nicht in Frage zu stellen. Fördermittel-Hopping sei kritisch zu betrachten. Am Ende nutze ein Unternehmen vorgegebene Förderbedingungen. Eine Ansiedlung würde die IHK immer als dauerhaft für den Standort Thüringen sehen und ein Vorgehen wie das in Rede stehende nicht präferieren. Letztlich könne ein Unternehmen entsprechende Entscheidungen treffen, ohne dass man dies gutheiße.

Abg. Bühl stellte voran, die der schriftlichen Stellungnahme in Zuschrift 7/648 und dem Vortrag von Herrn Werner zu entnehmende breite Zustimmung zum Antrag der Fraktion der CDU in Drucksache 7/1627 gebe der Fraktion der CDU ein Stück weit recht zu den darin aufgeführten Punkten. Es gebe keinen Grund für die IHK, sich hinsichtlich Fragen zum Bürokratieabbau von Teilen der Fraktionen des Landtags in die Defensive bringen zu lassen. Die IHK habe in den letzten Jahren im Zuge von Anhörungen stets genau benannt, was an Bürokratie abgebaut werden solle. So habe die IHK Südthüringen hinsichtlich des Gastgewerbes eine Liste mit Dopplungen aufgestellt, die weder bei den regierungstragenden Fraktionen noch bei der Landesregierung eine Resonanz hervorgerufen habe. Aus diesem Grund denke er, dass das Prinzip eines „One in – two out“ sowie ein Normenkontrollrat wichtig seien, um entsprechende Möglichkeiten zu schaffen. Er merkte an, die IHK sehe in einer Anhebung der Fördersätze in

der Auftragsforschung eine Alternative, um die Wirksamkeit der steuerlichen Forschungsförderung bei kleinen und mittleren Unternehmen zu erhöhen. Er erkundigte sich nach einer Einschätzung, wie es in diesem Bereich aussehe. Für viele Firmen sei dies mitunter noch problematisch, weil es in Thüringen nicht viele große Firmen gebe und dieses Instrument nach seiner Auffassung ggf. nicht so zielgerichtet sei. Darüber hinaus fragte er, wie die IHK die bisherige Arbeit der Koordinierungsstelle Automotive bei der LEG bewerte.

Herr Werner legte bezüglich einer Forschungszulage dar, die IHKs hätten schon lange Zeit für das betreffende Gesetz geworben. Man begrüße die jetzige Einführung seit dem Jahresbeginn und freue sich über die Etablierung des zweistufigen Antragsverfahrens. Unternehmen hätten Bedarf an dieser Förderart im Rahmen einer steuerlichen Zulage. Seitens der IHK bestünden Bedenken, dass strukturell bedingt in Thüringen wenig große Forschungsabteilungen und Ressourcen zur Verfügung stünden, um die Forschungszulage so nutzen zu können, wie dies etwa bei Konzernstandorten mit einem FuE-Schwerpunkt außerhalb Thüringens möglich sei. Gerade die kleinteilige Struktur sei als schwierig zu erachten. Wenn nunmehr eine Erhöhung der Gesamtbemessungsgrundlage von 2 auf 4 Mio. Euro erfolgt sei, gehe die IHK nicht davon aus, dass allzu viele Unternehmen über Personalkosten in dem Bereich verfügten, um die Bemessungsgrundlagen zu erreichen; wodurch die Wirksamkeit für Thüringen nicht unbedingt zum Tragen komme. Sofern dies so sei, gebe es Alternativvorschläge – etwa in einem EFI-Gutachten, welche Alternativen möglich sein sollten, die ggf. über den Bund zu regeln seien.

Kritik an der Arbeit der Koordinierungsstelle sei nicht gegeben. Die LEG und auch die Koordinierungsstelle machten eine gute Arbeit, auch im Rahmen des Gesamtnetzwerks. Das Netzwerk und jeweilige Player wirkten gut zusammen, die Cluster-Forschungseinrichtungen würden einbezogen, die LEG führe entsprechende Abstimmungen zu den Bereichen durch, so dass man von einer erfolgreichen Arbeit ausgehe. Der Hinweis der IHK habe sich darauf bezogen, dass beim Vorhandensein bestehender Strukturen diese zu stärken und ggf. mit Ressourcen von Clustern etc. weiter auszustatten seien. Entwickle sich ein bislang nicht abgedeckter Bedarf, sei eine Ergänzung über die Koordinierungsstelle möglich.

Abg. Aust fragte, wie sich die IHK die Technologieoffenheit in Bezug auf bspw. die Haushaltspolitik praktisch vorstelle. Allein im Einzelplan des TMUEN seien für die Subventionierung der Elektromobilität etwa 4,5 Mio. Euro eingeplant. Auf die Frage an den Wirtschaftsminister, wie viel für die Brennstoffzelle eingeplant worden sei, sei geantwortet worden, dass dies ein kleiner Teil sein müsse.

Herr Werner konstatierte, Technologieoffenheit sehe er so, dass die Ausgestaltung von bspw. Förderprogrammen nicht so sein sollte, dass die Möglichkeit verhindert werde, auf Entwicklungen des Marktes, der Technik, der Forschung zu reagieren und dann durch einen Ausschluss von Technologien nicht die Möglichkeit bestehe, Projekte von Unternehmen oder Verbundprojekte umzusetzen. Es müssten Möglichkeiten bestehen, auf Entwicklungen im Unternehmen oder auf Tendenzen zu reagieren. Aktuell finde eine Überarbeitung der RIS-3-Strategie für die nächste Förderperiode statt, und auch darin sei aus Sicht der IHK die Technologieoffenheit enthalten. Es gebe Anpassungen in die richtige Richtung.

Abg. Aust fragte, was mit der Stärkung branchenrelevanter Innovationspartner und Cluster gemeint sei, worauf **Herr Werner** informierte, wenn man heute auf die Liste der zur Abgabe einer Stellungnahme aufgeforderten Institutionen schaue, seien die betreffenden Partner etc. dabei und hätten sich teilweise auch im Rahmen der mündlichen Anhörung geäußert. Der Automotive Cluster, das Thüringer Zentrum für Maschinenbau, das Thüringer Zentrum für Elektromobilität, das neue Batteriezentrum – dies seien die Forschungsschwerpunkte, und das vorhandene Know-how müsse weiter gestärkt werden. Es bestehe eine Zusammenarbeit mit sächsischen Institutionen, die im Sinne einer Gesamtvernetzung und der Fortentwicklung für die Branche sehr wichtig seien.

Abg. Aust konkretisierte, ihn interessiere, welche konkreten Maßnahmen nach Auffassung der IHK ergriffen werden müssten, um branchenrelevante Innovationspartner und Cluster zu stärken, wozu **Herr Werner** zu bedenken gab, es komme sicher auf das Detail in den einzelnen Institutionen an, ob etwa mehr finanzielle Mittel oder Personal gebraucht würden. Der Automotive-Cluster in Thüringen sei aus Sicht der IHK gut aufgestellt, gebe Impulse, sei zudem Wissensträger für die Branche. Inwieweit Ergänzungen in Form von Finanzierungen oder Ressourcen notwendig seien, müsse anhand neuer Herausforderungen bzw. Entwicklungen entschieden werden. Hierauf eine allgemeine Antwort zu geben, halte er für schwierig.

– **Prof. Dr. Dörre, Friedrich-Schiller-Universität Jena, Zuschrift 7/674**, verwies zunächst auf die schriftliche Stellungnahme. Er finde den Antrag der Fraktion der CDU in Drucksache 7/1627 schon deshalb sehr gut, weil er dem Thema „Auto- und Zulieferindustrie in Thüringen“ zu dem öffentlichen Raum ver helfe, den diese Thematik beanspruchen müsse. Er wolle in drei Schritten argumentieren und beginne mit ein paar Schwächen, die er im Antrag sehe. Danach sage er etwas zu den Punkten, die er als positiv erachte, und sofern noch Zeit bleibe, äußere er sich zu dem, was ggf. über den Antrag hinaus bei einer industriepolitischen Strategie für die Zukunft bedacht werden sollte.

Hinsichtlich Schwächen des Antrags sagte er, dieser sei ihm „zu viel von der Leyen und zu wenig Schäuble“. Er erinnerte an einen von Wolfgang Schäuble in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung veröffentlichten Artikel „Aus eigener Stärke“, wonach das gesamte Wirtschaftssystem unter Gesichtspunkten sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit überprüft gehöre. Daraus spreche ein Geist der Veränderung, den er so im Antrag der Fraktion der CDU noch nicht erkennen könne. Aus diesem Grund sagte er bezüglich des Problemdrucks, mit dem man sich nicht nur in Thüringen konfrontiert sehe: Betrachte man aktuell die Werte beim Energieverbrauch bzw. den CO₂-Emissionen vor der Corona-Krise, laufe man auf eine Erderwärmungswelle am Ende des Jahrhunderts von 4 bis 5 Grad zu. Die Kurve des Energieverbrauchs zeige weiter steil nach oben. Corona bedeute im Grunde „degrowth by disaster“. Insofern gebe es zwar abrupt einen Rückgang klimaschädlicher Emissionen wie seit 30 Jahren nicht mehr, gleichwohl verdanke man diesen allein dem wirtschaftlichen Einbruch. Befasse man sich nun damit, was dies bedeute, bleibe ein relativ schmales Zeitfenster, um wirtschaftlich umzusteuern. Dies sei nicht einfach dahingesagt, sondern es gebe verbindliche Dekarbonisierungsziele, die auch die Thüringer Auto- und Zulieferindustrie betreffen. Der Veränderungsdruck sei also enorm, komme allerdings nicht nur über den Klimawandelantriebstrang, sondern auch über das Geschäftsmodell der Automobilindustrie. Dieses Modell beruhe darauf, jährlich mehr als 60 Mio. Neuwagen in den Markt zu drücken. Es gebe selbst in der Automobilindustrie begründete Zweifel, ob dies nachhaltig sein könne. So stelle bspw. der Betriebsratsvorsitzende von VW Baunatal ebendies als eine Minderheitenposition in Frage, und mache deutlich, woher der Druck komme. In der Automobilindustrie bestünden enorme Überkapazitäten, und auch dort werde es Veränderungsdruck geben. Den erlebe man jetzt schon, wie sich anhand der Stellungnahme von Frau OB'in Wolf zur Region Eisenach gezeigt habe. Der Beschäftigungsaufbau in der Auto- und Zulieferindustrie in Thüringen gehe schon seit 2018 zurück, und habe mit dem Problem von Überkapazitäten und einer verfehlten Modellpolitik etc. zu tun. Im Zusammenhang mit dem enormen Veränderungsdruck gebe es zudem ein hausgemachtes Problem. Dieses sei aus seiner Sicht eine Mentalität, wonach man sage, das Ganze habe vielleicht noch zehn Jahre Zeit, man schiebe etwas auf und spiele das Spiel, dass, wenn Regulierungen geplant seien, diese europaweit sein müssten, etwa beim Lieferkettengesetz, bei Nachhaltigkeitsstandards usw. Stets mit dem unausgesprochenen Zusatz „Dann müssen wir hier nichts tun“. Dies halte er für die vollkommen falsche Vorgehensweise. Er glaube, dass der Veränderungsdruck deutlich gemacht werden müsse – sowohl gegenüber den Geschäftsleitungen als auch gegenüber den Belegschaften. Auch da gebe es in großen Teilen eine konservierende Mentalität, gewissermaßen zu Recht, weil betreffende Personen um Arbeitsplätze und Einkommen fürchteten. Dies dürfe nicht verdrängt werden. Gleichwohl müsse deutlich gemacht werden, worum es gehe. Dies sei der erste Punkt.

Zu weiteren Schwächen des Antrags der Fraktion der CDU merkte er an, das darin nicht ausbuchstabierte Stichwort „Deregulierung“ halte er für zumindest zwiespältig. Wenn damit eine effiziente Verwaltung gemeint sei, die als Dienstleister, auch für Unternehmen, fungiere, sei er einverstanden. Wenn damit die Schaffung von Sonderwirtschaftszonen gemeint sei, in denen nicht einmal mehr die ILO-Kernarbeitsnormen gälten, wie es aus Teilen der Wirtschaft gefordert werde, dann sei dies fatal. Man spreche über eine Industrie, die gemessen an den Durchschnittslöhnen laut einer Studie 33 Prozent unter dem Westniveau liege. Es stelle sich die Frage, wie künftig die Konkurrenz um Fachkräfte – was die wichtigste Wachstumsbremse sein werde – geführt werden solle, wenn weiter dereguliert und Druck auf die Arbeitsstandards und Löhne ausgeübt werde. In seinen Augen sei dies verspielte Zukunft.

Zum zweiten Schwachpunkt plädierte er überdies im Zusammenhang mit Deregulierung dafür, in der Nachwendezeit gemachte Erfahrungen ernst zu nehmen. Unternehmen wie Jenoptik, Mitec usw. hätten ohne Staatsinterventionen und staatliche Beteiligung keine Zukunft gehabt. Aller Wahrscheinlichkeit nach werde man Umfragen zufolge schon zu Beginn des Jahres 2021 eine Pleitewelle erleben, auch in Thüringen, sodass überlegt werden müsse, wie in Schwierigkeiten geratenen Unternehmen wenigstens eine Atempause verschafft werden könne. Insofern sollte über solche Instrumente, die mit den Thüringer Instrumentarien möglich seien – dass es Staatsbeteiligung gebe, dass Unternehmen eine Atempause gegeben werde –, nachgedacht werden. Dies funktioniere nicht mit jedem Unternehmen, das sei ihm klar. Allerdings müsste es einen Plan geben, und diesbezüglich gebe es vorteilhafte Vorarbeiten von Automotive, welche Unternehmen gemessen an Beschäftigung, Fertigungstiefe, Zukunftskonzepten tatsächlich strategierelevant seien. Denen sollte gewissermaßen ein Sicherheitsnetz geboten werden, auch für die Beschäftigten in diesen Unternehmen. Da wäre für ihn auch nicht das Argument, dass sie am konventionellen Antriebsstrang hingen. Auch derlei Unternehmen bräuchten eine Förderung, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ein zweites, drittes Standbein zu entwickeln. Dazu benötigten sie Zeit, gleichwohl müssten sie auch gefordert werden, entsprechende Vorstellungen zu entwickeln.

Zum dritten Schwachpunkt äußerte er, der Antrag der Fraktion der CDU enthalte das Stichwort „Personaltransfers“. Er frage sich, was genau damit gemeint sei – ggf. Personaltransfers zwischen Unternehmen, zwischen Branchen bspw. Man könne es auch offener aussprechen: Es werde nicht möglich sein, in der Auto- und Zulieferindustrie jeden Arbeitsplatz zu erhalten. Um die Industrie zu kämpfen, sei richtig. Er halte dies für zwingend notwendig. Gleichwohl könne nicht jeder Arbeitsplatz erhalten werden. Dies bedeute, dass den Menschen Beschäftigungsperspektiven in anderen Branchen geschaffen werden müssten. Am Beispiel zur Region Ei-

senach erläuterte er, die Sozialwirtschaft sei einer der wichtigsten Wirtschaftszweige, die Beschäftigungstendenz sei zunehmend. Seine Frage wäre, was geschehen müsse, um Menschen aus sogenannten Karbonbranchen eine Perspektive in expandierenden beschäftigungsintensiven Bereichen zu bieten. Er wolle nicht verhehlen, dass, wenn man sich an Opel Eisenach wende und Beschäftigten sage, sie sollten eine Tätigkeit im Bereich der Pflege aufnehmen – der Ministerpräsident habe dies getan – ein Aufschrei der Empörung folge. Gründe hierfür seien, dass es sich um unterbezahlte und wenig anerkannte Bereiche handle. Ändere man dies und versehe es mit guten Weiterbildungsmöglichkeiten, halte er für unwahrscheinlich, dass eine solche Arbeit weniger sinnerfüllend sei als eine Tätigkeit bei Opel oder einem Zulieferer am Band. Wichtig sei eine entsprechende Weichenstellung, und dann dafür zu sorgen, dass eine entsprechende Ausstattung erfolge.

Am Antrag der Fraktion der CDU begrüße er eine Menge. „Regionalisierung von Wertschöpfungsketten“ sei ein sehr wichtiger Punkt. Die Corona-Pandemie werde dazu führen, dass auch die großen Unternehmen erwägen, wie man Wertschöpfungsketten neu sortiere. Dieser Prozess habe bereits begonnen. Ausgerechnet Opel-Betriebsräte sprächen sich für ein Local-Content-Projekt aus. Local Content bedeute, dass man Zulieferketten in der Region neu organisiere. Nun käme es darauf an, dass die Zulieferer sich einem solchen Vorhaben anschließen, selbst Interessen formulierten, sich zusammenschließen und darüber auch Marktmacht gewinnen, was aus seiner Sicht ein wichtiger Punkt sei. Da wären die inhaltlichen Kernpunkte zu finden, bspw. beim Batterierecycling. Er wies darauf hin, dass Elektromobilität nicht per se ökologisch nachhaltiger sei, wenn der Strom nicht aus nachhaltiger Energie komme und wenn nicht dafür gesorgt werde, dass Batterierecycling zu einem geschlossenen Kreislauf führe. An dieser Stelle könne Clusterbildung betrieben werden, die zukunftsorientiert sei und man müsste Zulieferer auch zur Beteiligung an solchen Initiativen auffordern.

Wenngleich er einen Automobilgipfel für einen guten Vorschlag halte, plädiere er dafür, in einem zweiten Schritt einen Mobilitätsgipfel daraus zu machen. Das Auto werde eine Zukunft haben, allerdings nur dann, wenn es sich in nachhaltige Verkehrssysteme einpasse. Insofern brauche man intelligente Verkehrssysteme, bei denen alle Mobilitätsträger – von der Bahn über den ÖPNV, das E-Bike bis hin zum Auto und zur Fußläufigkeit – berücksichtigt würden bzw. eine entsprechende Kombination erfolge. Im Sinne eines weiteren Anstoßes fügte er hinzu, nach Auffassung des Geschäftsführers des AT werde künftig, schon mittelfristig, mit dem Motor und der Karosserie kein Geld mehr zu verdienen sein. Geld werde mit dem Innenleben eines Autos verdient, mit der Sensorik, der Elektronik und allem, was dazugehöre. Möglicherweise sei auch das in Privatbesitz befindliche Auto nicht zukunftssträchtig. In einem Thü-

ringer Tälerdorf mit 100 Personen würden mitunter vier Fahrzeuge ausreichen, die leicht programmierbar seien. Sie könnten im Besitz der Kommune sein und den Menschen vor Ort Anschluss an die öffentliche Infrastruktur ermöglichen. Weltweit sei der Stadt-Land-Gegensatz einer der wichtigsten, und Mobilität auf dem Land könne nach jetzigem Stand nicht ohne Pkw funktionieren, allerdings benötige man dann Modelle, die auf die auf dem Land vorhandenen sozialen Bedürfnisse zugeschnitten seien. Insofern würden Modellinnovationen und Produktinnovationen benötigt.

Darüber hinaus befürworte er am Antrag der Fraktion der CDU die Betonung von Aus- und Weiterbildung. Nach seiner Einschätzung reiche das, was in Thüringen gegenwärtig vorhanden sei, nicht aus. Seiner Ansicht nach müsse hinsichtlich Aus- und Weiterbildung mutiger vorgegangen werden, und zwar in zwei Richtungen: Zum einen werde stets unterschätzt, was eigentlich benötigt werde, um Leute, die jahrelang in der beruflichen Praxis gewesen seien, noch einmal auf die Schulbank zu bringen. Bei Opel laufe derzeit ein Projekt, in dessen Rahmen 15 Personen ihren Facharbeiterbrief gemacht hätten – worauf diese zu Recht sehr stolz seien. Würden betreffenden Beschäftigten nicht die Ängste genommen und erhielten sie keine Unterstützung, würden sie sich bezüglich der Absolvierung von Weiterbildungen nicht überzeugen lassen. Zum anderen glaube er, dass es eine umfassende Öffnung des Bildungswesens sowie des Hochschulwesens, selbst der Universitäten brauche, Menschen aus der beruflichen Praxis die Möglichkeit zu bieten, gewissermaßen noch einmal etwas Neues zu machen. Beispielhaft schlug er vor, Menschen ohne Abitur auch an die Hochschulen in weiterführende Studiengänge zu schicken, finanziert ähnlich wie dies in Österreich mit der Bildungskarenzzeit der Fall sei, sodass man für das erste Studienjahr mindestens 60 Prozent des letzten Nettogehalts erhalte. Darüber solle einmal nachgedacht werden. Opel-Betriebsräte hätten diese Idee für großartig befunden, und plädierten für Pilotstudiengänge, wo dergleichen ausprobiert werde.

Über das im Antrag der Fraktion der CDU Stehende hinausgehend, glaube er, dass Thüringen auch auf Bundesebene eine stärkere Stimme haben müsse. Dies könne Thüringen nur in der Allianz mit anderen Regionen und Ländern erreichen, die in ähnlicher Weise vom Strukturwandel betroffen seien. Deswegen rege er an, ein länderübergreifendes Projekt zu nachhaltiger Mobilität zu initiieren, an dem man exemplarisch ausprobieren könne, wie die verschiedenen Systeme ineinandergreifen könnten, um nachhaltige, intelligent vernetzte Mobilität zu erzeugen. Für ihn sei vorstellbar, dass hinsichtlich des Einwerbens finanzieller Mittel in Berlin eine solche gebildete Allianz Chancen habe.

Abg. Aust fragte, in welcher Größenordnung von einer bevorstehenden Pleitewelle ausgegangen werde, worauf **Prof. Dr. Dörre** zunächst darauf hinwies, dass Dr. Engel, der Vertreter des Zentrums Digitale Transformation Thüringen, nach ihm angehört werde und Zahlen nennen werde. Ihm vorliegenden Untersuchungen zufolge sage ein erheblicher Teil von Unternehmen, nicht nur aus der Auto- und Zulieferindustrie, insbesondere aus der gewerblichen Wirtschaft, dass die nächsten Monate sehr schwierig werden würden und sich die Lage weiter zuspitze. Derlei habe man hier heute auch bezüglich Eisenach gehört. Es sei von Liquiditätsproblemen auszugehen, und es sei damit zu rechnen, dass es existenziell werde. Der zweite große Teil betreffe den Bereich, der für das Massenschöne zuständig sei, wozu Events, Kultur usw. zählten. Dort bestehe dringender Handlungsbedarf. Dies seien allerdings nur Tendenzen. Sehr viel mehr könne er dazu nicht sagen.

Abg. Schubert erkundigte sich, ob hinsichtlich der als gut befundenen Überlegung, Menschen aus der beruflichen Praxis ohne Abitur an Pilotstudiengängen teilnehmen zu lassen, bereits konkrete Studienrichtungen oder Hochschulen identifiziert worden seien, wo derlei in Thüringen am besten anzusiedeln sei. Er informierte, man befinde sich mit dem Geschäftsführer des AT im Gespräch, der Anregungen für neue Studiengänge, bspw. im Bereich der Industripädagogik, gegeben habe.

Prof. Dr. Dörre stellte fest, Fakt sei, dass an Hochschulen wie der Ernst-Abbe-Hochschule bereits Verzahnungen mit der Praxis bestünden. Ihm sei nicht bekannt, welche Handhabung es an der Dualen Hochschule Gera-Eisenach gebe, gleichwohl könne er sich vorstellen, dass es auch dort Andockpunkte gebe. Generell sei es so, dass man eine gesellschaftliche Abwertung des Arbeiterstatus erlebe. Wer könne, übernehme einen Bürojob oder studiere. Arbeiter werde man nur, wenn man müsse. Bezogen auf die bevorstehenden Umbrüche, glaube er, dass ein Qualifizierungsziel benötigt werde, weil so vieles ungewiss sei. Ein solches Ziel könne sein, dass eine Art Hybrid aus Facharbeiter und Ingenieur hergestellt werde, und der Hybrid müsste die fachliche, berufliche Qualifikation mit einer Allgemeinbildung kombinieren, die ein schnelleres Eingehen auf die Umbrüche ermögliche. Im Hinblick auf die in Rede stehende Frage merkte er an, im Zuge der Debatte in Eisenach sowie im Rahmen einer Konferenz mit den Opel-Betriebsräten sei festzustellen gewesen, dass es für diese Betriebsräte besonders attraktiv sei zu sagen, wenn jemand für eine so lange Zeit so einen Job bei Opel gemacht habe, könne er auch an einer Universität studieren. Es gehe um den Impuls, und dies mittels Qualifizierungszielen – etwa Fachleute für Transformation, die über berufliches Wissen verfügten. Derlei könne als zertifizierter Studiengang angeboten werden. Diejenigen Personen hätten dann anstelle eines Bachelors oder Masters ein Zertifikat, um ihnen eine entsprechende Qualifikation zu bescheinigen und zu formalisieren. Der Betriebsratsvorsitzende von Opel

heiße dies gut und sage zugleich, dass ein Pilotprojekt benötigt werde, um zu demonstrieren und zu illustrieren, dass es machbar sei. Es müssten dicke Bretter gebohrt werden, damit eine Universitätsleitung so etwas tue. Andererseits sei es angesichts sinkender Studierendenzahlen so, dass sich auch die Universitäten anpassen müssten, und es könne ebenso Lehrveranstaltungen bereichern, wenn es Teilnehmer gebe, die „ein bisschen Ahnung vom Leben“ hätten. Er könne sich vorstellen, dass dies etwas Attraktives sei.

Abg. Schubert interessierte, ob bzw. inwiefern die von Prof. Dr. Dörre dargelegte Sichtweise regelmäßig in der Transferstelle der LEG einbezogen werde. Er fragte zudem, ob eine stärkere Vernetzung wünschenswert sei, was **Prof. Dr. Dörre** bejahte. Er wolle niemandem zu nahe treten oder eine Bewertung der LEG oder anderer Weiterbildungseinrichtungen vornehmen, gleichwohl bräuchten die Betriebsräte nach eigener Aussage eine Anlaufstelle mit hoher fachlicher Kompetenz, die so besetzt sei, dass sie deren Personal vertrauten. Die Betriebsräte sagten unisono, über so etwas wie die Arbeitskammer im Saarland verfüge Thüringen nicht. Es gebe nicht die fachliche Kompetenz, die eigentlich für diesen Umbruch benötigt werde – etwas, das sie auch bezüglich gewerkschaftsnaher Weiterbildungseinrichtungen sagen würden. Er glaube, dass man das Betreffende auch am Personal festmachen müsse. Nicht jeder könne mit Betriebsräten, Interessenvertretern umgehen usw. Man müsse den Ton treffen können, was bei einer Koordinierungsstelle unbedingt zu berücksichtigen sei.

Abg. Lehmann fragte hinsichtlich einer möglichen Local-Content-Strategie und der Überlegung, dass sich mehrere kleinere Unternehmen zusammenschließen müssten, um eine gewisse Marktmacht zu haben, ob derlei unterstützt werden könne, bspw. mittels Netzwerkförderung vom Land. Überdies interessierte sie, ob im Zusammenhang mit evtl. vorhandenen Bedenken von Beschäftigten in Bezug auf Aus- und Weiterbildungen ggf. andere Formen oder ein anderes Format gefunden werden müsse, um Personen dafür zu gewinnen oder u. U. eine andere Vorgehensweise vonnöten sei, etwa indem innerbetrieblich darauf hingewirkt werde, dass dieser Weg gegangen werden könne.

Prof. Dr. Dörre äußerte, er tendiere eher zu Letzterem. Er regte an, dass man sich mit der von ihm angeführten Maßnahme bei Opel befasse, in deren Rahmen 15 Personen Facharbeiterbriefe erlangt hätten, um zu eruieren, weshalb diese erfolgreich gewesen sei. Er betonte, er vermute, dass es eine Mischung sei. Diese setze sich daraus zusammen, dass Personen überzeugt und gewonnen würden, an einer Aus- oder Weiterbildung teilzunehmen. Zudem gehöre dazu das Vertrauen, dass Teilnehmer nicht in Unannehmlichkeiten gerieten, wenn sie etwas nicht bewältigten, sondern darin gestärkt würden, das Qualifizierungsziel zu erreichen. Überdies müsse das Lehrpersonal auf sie eingehen, was wiederum eine Frage des Typus und

des Profils sei. Dies alles seien Vermutungen. Hinzu komme, dass bei Opel trotz aller Schwierigkeiten eine Ausnahmesituation vorliege. In der Breite der Betriebe gebe es nicht einmal derlei Ansätze. Seiner Einschätzung nach genüge Training-on-the-Job usw. nicht, sondern man brauche etwas, das eine Mischform aus dem Herausholen aus dem Betrieb bei gleichzeitiger Beibehaltung eines Standbeins im Betrieb darstelle. Insofern gehe er davon aus, dass andere Formate notwendig seien.

Local Content sei ein schwieriges Thema, denn ein Grundproblem der gesamten Auto- und Zulieferindustrie in Thüringen bestehe in dem enormen Druck, der von den Endherstellern auf die Zulieferer ausgeübt werde. Als Beispiel führte er an, dass sich Herr Laubach und Frau Bergner, die Thüringer Unternehmerin des Jahres, auf der letzten Pressekonferenz zu einem industriepolitischen Papier in dieser Frage vollkommen einig gewesen seien, dass ein hoher Druck bestehe. Alle Personen, mit denen Prof. Dr. Dörre gesprochen habe, sagten, sie wüssten nicht, wie sie dies politisch bearbeiten sollten. Ein Zulieferer, der sich einmal entsprechend geäußert habe, sei „ganz schnell raus aus dem Geschäft“ gewesen. Zum Umgang mit der betreffenden Problematik sagte er, es bahne sich an, dass es Druck auf die Endhersteller gebe, eine Local-Content-Strategie zu verfolgen, und es werde im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie usw. sinnvoll sein. Insofern könne dies ein Ansatzpunkt sein: Wenn eine Politik gefahren werde, bei der klar sei, dass Endproduzenten, große Zulieferer eine gewisse Zahl an Zulieferern aus der Region haben müssten, auch um Mobilität zu reduzieren. Er wisse, dass die Opel-Betriebsräte selbst ein solches Projekt vorschlugen, in Abstimmung mit den Geschäftsleitungen, was allerdings nicht ausreichen werde. Es werde Interessenformulierungen aus dem Bereich der Zulieferunternehmen selbst geben müssen. Prof. Dr. Dörre habe an einem Treffen der Umweltministerin mit dem AT teilgenommen und es seien Geschäftsführer aus Unternehmen der Branche anwesend gewesen. Einer der Geschäftsführer habe gesagt, er sei noch nie auf die Idee gekommen, einmal Partner in der Region zu suchen. Dies drücke etwas aus. Man sei auf die Endhersteller und ihre Zulieferketten programmiert. Gleichwohl zu erwägen, zu kooperieren und darüber auch Marktmacht/Verhandlungsmacht zu entwickeln, komme man offenbar von selbst nicht. Allerdings brauche es Vorreiterunternehmen, die die Initiative ergriffen. Wenn man dies aus der LEG oder den zuständigen Apparaten heraus sage, geschehe erst einmal gar nichts. Es müsse eigenmotivierte Unternehmen geben, die da vorangingen.

Hierzu wolle er zwei Aspekte dazusagen: Besonders wichtig wäre es, die Zulieferbranche zu IT-Unternehmen, etwa aus Jena, in Kontakt zu bringen. IT-Leute sagten, sie seien global und Thüringen interessiere sie nicht. Dies müsse verändert werden, und betreffende Akteure müssten regionale Verantwortung übernehmen sowie zudem Impulse in Richtung Auto- und

Zulieferbranche setzen. Das Gleiche gelte im Grunde für die optoelektronische Industrie als ein Wachstumskern. Da müsste mehr an Kooperationen passieren, die man anschieben könne. Er halte für sinnvoll, stets Unternehmen auszusuchen, die tatsächlich vorangehen könnten und das Betreffende nicht nur über den staatlichen Hebel zu machen, sonst habe man die üblichen Effekte nicht. Man habe zusammen mit Minister Tiefensee schon vor einigen Jahren im Weimarer Wirtschaftsforum auf die Probleme in der Zulieferindustrie hingewiesen. Damals habe es niemanden interessiert, zumindest nicht in der Presse. An dieser Stelle müsse man wahrscheinlich einfach einmal ausprobieren und versuchen Wege zu finden, um neue Akzente setzen zu können.

Abg. Aust wies darauf hin, Prof. Dr. Dörre habe von möglicher staatlicher Beteiligung gesprochen und als ein mögliches Kriterium dafür „Strategierelevanz“ angeführt. Er fragte, worauf konkret in den kommenden Jahren zu achten sei und was ein Unternehmen als besonders strategierelevant auszeichne – ggf. eine Technologieausrichtung oder Größe. Überdies gab er zu bedenken, dass im Rahmen einer möglichen Pleitewelle ein Herauskauf von Wissen durch Investoren nicht auszuschließen sei. Er erkundigte sich, ob in den kommenden Jahren im Zuge dieser Krise ein Ausverkauf von Wissen anzunehmen sei, das dann wiederum für den Wandel fehle.

Prof. Dr. Dörre sagte, Letzteres könne er nur allgemein beantworten. Insgesamt schein es in der Konkurrenz der großen Wirtschaftsböcke problematisch zu sein, und dies sei einer der Gründe, weshalb etwa Bundesminister Altmaier ein industriepolitisches Papier geschrieben habe, in dem es darum gehe, durch staatliche Unterstützung von entsprechend strategisch wichtigen Unternehmen Wissen zu schützen. Er persönlich halte derlei für zwingend nötig. Wie entsprechende Entwicklungen in den USA ausgingen, sei derzeit noch nicht absehbar. Mit einem Neomerkantilismus werde dies in jedem Fall ein Zukunftsthema sein.

Zu Kriterien für Strategierelevanz müsse man sich politisch verständigen. Spontan spreche er sich dafür aus, erstens die Beschäftigtenzahl zu berücksichtigen, was arbeitsmarktpolitisch relevant sei. Zweitens müsse die Fertigungstiefe einbezogen werden. Je weniger eine verlängerte Werkbank vorliege, desto strategierelevanter. Drittens würde er von solchen Unternehmen immer einen Zukunftsplan verlangen, und sie unbürokratisch dazu auffordern, Stellung zu beziehen, wie sie zu sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit beitragen wollten. Dazu könnten sie sich an den 17 Zielen der Sustainable Development Goals orientieren, und dazu einen entsprechenden Beitrag leisten – wie CO₂ reduziert werden solle, wie der Ressourcenverbrauch reduziert werden solle, wie Mobilität reduziert oder nachhaltig gestaltet werden solle, welche Produkte mit Blick auf die Zukunft hergestellt werden sollten, ob dies zukunftstauglich

sei oder nicht. Dies seien überschaubare Fragen, die Unternehmen beantworten sollten, und man könne dies an eine unabhängige Kommission übergeben, die die Stichhaltigkeit dieser Argumente prüfe.

Abg. Schaft merkte an, im Zuge der Anhörung sei ein Stichwort in Form verschiedener Begrifflichkeiten gefallen – als Transformationsbeirat, regionale Strukturentwicklungsgesellschaften sowie als Nachhaltigkeitsrat. Er vermute, alle Varianten eine, dass es um eine Beteiligung aller entsprechenden regionalen Akteure gehe, und nicht nur eine Beratungsstelle zu haben, die den Transformationsprozess begleite, sondern gemeinsam eine regionalpolitische Strategie zu entwickeln. Er erkundigte sich, ob positive Erfahrungen bzw. Best-Practice-Beispiele existierten oder Prof. Dr. Dörre eine Vorstellung davon habe, mit welchen Aufgaben ein solches Gremium betraut sein müsste, wenn man derlei initiieren wolle, um in der Region vor Ort eine demokratische Mitwirkung bei der Frage zu erreichen, wie man soziale und strukturelle Innovationen voranbringe.

Prof. Dr. Dörre bestätigte, der Vorschlag ziele auf etwas anderes ab als die Koordinierungsstelle, die benötigt werde. Der Gedanke sei, dass man politische Entscheider permanent mit dem konfrontieren müsse, was ökologisch und sozial notwendig sei, abgeglichen mit dem tatsächlich Erreichten. Das wäre der Gedanke – die Sustainable Development Goals als eine Zielmarke zu nehmen und gesellschaftliche Kräfte zu ermuntern, sich zusammenzuschließen, Allianzen zu bilden und der Politik periodisch einen Spiegel vorzuhalten. Die Idee sei in einer Diskussion mit dem Bundesumweltamt bezüglich eines Projekts zu neuen Allianzen in Sachen Nachhaltigkeit entstanden. Es seien immer wieder Zweifel geäußert worden – dies solle nicht falsch verstanden werden –, dass man diese Ziele allein mit den politischen Parteien erreiche. Er merkte an, er wolle kein Parteien-Bashing betreiben, allerdings glaube er, dass es von Vorteil wäre, aus der Zivilgesellschaft einen zusätzlichen Push zu erfahren. Dies würde heißen, dass man in solchen Nachhaltigkeitsräten außerhalb des Staatsapparats Initiativen versammle – und zwar sehr weit von den Klimabewegungen bis zu den Gewerkschaften usw. –, die soziale und ökologische Nachhaltigkeit einklagten. So etwas könne nur von unten entstehen, und man könne es nicht initiieren. Allerdings sei für ihn vorstellbar, dass es eine positive Wechselwirkung nach sich ziehen könne, wenn derlei entstünde, etwa mit solchen Einrichtungen wie dem Nachhaltigkeitsbeirat des Landes.

– **Dr. Engel, ZeTT – Zentrum Digitale Transformation, Zuschrift 7/647**, informierte, das ZeTT sei seit Anfang des Jahres aktiv und werde vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales aus Mitteln des ESF sowie vom TMASGFF gefördert. Insofern stehe man in ständigem Kontakt mit der Arbeitsmarktpolitik. In der schriftlichen Stellungnahme habe man versucht he-

rauszuarbeiten, was aus Sicht des ZeTT wichtige Stellschrauben für die Transformation in der Automobilindustrie seien. Er wolle hier insbesondere auf zwei Aspekte eingehen: Der erste Aspekt sei, dass nach Einschätzung des ZeTT die besondere Herausforderung für die Thüringer Autoindustrie u. a. darin bestehe, in eine bereits laufende Transformation einzusteigen. Dies müsse mit Mitteln der aktiven Industriepolitik geschehen. Derlei in der laufenden Corona-Entwicklung zu realisieren, stelle den zweiten Aspekt dar.

Die laufende Transformation – dies sei nunmehr anhand mehrerer Statements deutlich geworden – bestehe in einem Strukturwandel des Produkts Auto. Zudem veränderten sich überdies die Produktionsprozesse entsprechend. Als Stichworte seien Digitalisierung, alternative Antriebsformen, Mobilität, umweltfreundliche Mobilität zu nennen. Neue Marktakteure wie CATL kämen ins Spiel, wovon auch Thüringen profitiere. Dennoch kämpfe die Branche aktuell mit Marktrückgängen, Absatz- und Beschäftigungsrückgängen sowie weiteren Schwierigkeiten. Der Verband der deutschen Automobilindustrie signalisiere, dass das Neuwagen-Pkw-Segment seit März 2019 spätestens rückläufig sei, und besonders schmerzhaft sei dies im Zuge der Corona-Entwicklung sichtbar geworden: Im April 2020 habe die Produktion von Pkw deutschlandweit auf einem historischen Tiefststand von 11.300 Pkw gelegen, im April 2019 seien es 406.000 Pkw gewesen. Bis Ende September 2020 würden insgesamt 33 Prozent weniger Pkw in Deutschland produziert worden sein, und dies schlage sich auf Thüringen durch. Dementsprechend sei die aktuelle Geschäftssituation stark negativ geprägt, zumindest aus dem Blickwinkel, den das ZeTT auf die Unternehmen habe bekommen können. Im Juni 2020 habe das ZeTT im Rahmen des ZeTT-Radars eine erste Unternehmensbefragung durchgeführt. In den statistischen Zahlen des Landesamts spiegele sich bereits wider, dass man es mit einem Umsatzminus von 27 Prozent – 804 Mio. Euro weniger als im gleichen Vorjahreszeitraum bis August – zu tun haben werde.

Es würden also vielfältige Strategien benötigt, die er andeuten werde und die sich auf den Antrag der Fraktion der CDU bezögen. Das ZeTT verweise einerseits auf die Vorbilder aktiver Industriepolitik, die in autostarken Ländern vorzufinden seien – Bayern, Niedersachsen und Baden-Württemberg. Diese drei Länder habe man genauer betrachtet, und es sei erkennbar, dass das Umsteuern auf neue Produkte, neue Geschäftsmodelle längst stattgefunden habe und entsprechende Investitionsprogramme aufgelegt worden seien. In Bayern sei dies bspw. 2019 im dreistelligen Millionenbereich, in Baden-Württemberg sei 1 Mrd. Euro allein 2020 in Aussicht gestellt worden. Die Mittelaufwendungen, die dort erstellt würden, seien seiner Einschätzung nach der entscheidende Hebel. Man begeben sich dort weniger auf die Suche nach Deregulierungsmöglichkeiten, sondern insbesondere der Spielraum der Unternehmen solle

vergrößert werden, dort zu kooperieren und zu innovieren. Entscheidend sei nicht nur der Investitionsumfang, sondern auch die Verzahnung der Akteure vor Ort. In den drei genannten Ländern sei zu erkennen, dass wegweisende Entwicklungen stattgefunden hätten. Bspw. hätten sich Akteure der Automobilindustrie, Unternehmen, Verbände und zum Teil Aktivitäten der Zivilgesellschaft darauf verständigt, Anreize zu neuen Produkten, zur Regionalisierung von Wertschöpfungsketten zu bestimmen. Darüber hinaus seien Automobilgipfel veranstaltet und andere Dialogformate eingerichtet worden, die regelmäßig zu einer Abstimmung und Verständigung darüber kämen, wohin betreffende Mittel gelenkt würden. Schließlich seien dort Weiterbildungsinitiativen verabredet worden. Dies sei ein entscheidender Schlüssel. Highlight sei hier die Verabredung von Qualifizierung für 50.000 Beschäftigte allein in Bayern, woran die dahinterstehende Größenordnung und die von diesen Regionen ausgehende Taktgeberstruktur deutlich werde.

Nach der aktiven Industriepolitik in anderen Ländern, die einen guten Orientierungsrahmen und Anknüpfungspunkte böten, wo man mit gleichgesinnten Akteuren zusammenkommen und sich verständigen könnte, inwieweit Thüringen in diesem Dialogprozess eingeschaltet werde, sei das zweite Element, der krisenhaften Branchenentwicklung infolge der Corona-Entwicklung noch einmal besondere Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Im Frühjahr 2020 habe das ZeTT festgestellt, dass insbesondere das verarbeitende Gewerbe – und hier im Kern die Automobilindustrie mit den Zulieferern – besonders betroffen gewesen sei. Dies sehe man nun aktuell im Oktober 2020 in abgeschwächter, aber doch ähnlicher Weise. Im Oktober erhobenen ZeTT-Radar-Daten zu mehr als 400 befragten Geschäftsführern zufolge sähen insgesamt 11 Prozent eine Existenzgefährdung angesichts der aktuellen Corona-Entwicklung, im verarbeitenden Gewerbe seien es sogar 14 Prozent. Als besonders alarmierend erachte das ZeTT dabei die Antwort auf die Frage, was der massive Anstieg von Ansteckungszahlen für die Existenz des Unternehmens bedeuten würde. Hier schnelle der Wert der erwarteten Existenzgefährdung für das Unternehmen im verarbeitenden Gewerbe auf 55 Prozent nach oben. Das ZeTT veröffentliche diese Auswertungen im Laufe der nächsten Tage, sodass bei Interesse genauer nachgelesen werden könne. Irritierend und besorgniserregend sei, dass diese Alarmierung/Gefährdung nun in die beschäftigungsstarken Bereiche hineinkrieche.

Zusammengefasst lasse sich sagen, eine Transformationsstrategie, wie sie im AfWWDG diskutiert werde, sei gut darin beraten, korporatistische Dialogformate einzurichten und weiterzuentwickeln, eine aktive Industriepolitik daraufhin abzustimmen, wie die Dialoge dort stattfinden, um eine umfangreiche Förderung gezielt in neue Produkte und Kooperationen zu steuern. Andere Länder seien dafür gute Wegweiser. Zugleich erfordere diese Strategie aktuell einen genauen Blick auf die Existenzrisiken von Unternehmen und Beschäftigten. Hier brauche es

vor allem zukunftsfähige Antworten für die beschäftigungsstarken Bereiche, und auch die anderen Kriterien wie Systemrelevanz, auf die Prof. Dr. Dörre hingewiesen habe.

Abg. Lehmann merkte an, es könne hilfreich sein, sich an anderen Ländern zu orientieren, in denen der betreffende Prozess bereits weiter vorangeschritten sei. Gleichwohl sei zu bedenken, dass gegenüber Thüringen in Bayern und Baden-Württemberg andere finanzielle Möglichkeiten bestünden. Sie interessierte, ob es in diesem Zusammenhang Projekte oder Länder gebe, an denen sich ersehen lasse, dass zur Verfügung gestellte Mittel ein positives Ergebnis nach sich gezogen hätten.

Dr. Engel antwortete, die Aktivitäten in den genannten Ländern seien teilweise sehr gut dokumentiert und im Internet nachvollziehbar. In Bayern oder Niedersachsen habe zwischenzeitlich bereits der dritte Autogipfel stattgefunden. Insofern lasse sich gut nachvollziehen, wie die Diskussion laufe, welche Beispielprojekte daraus definiert worden seien und wie sie sich entwickelt hätten. Er halte zudem für lohnenswert, einen Kontakt in die Regionen zu suchen, denn dort seien die Taktgeber ansässig. Seiner Meinung nach brauche man auf der Ebene der verschiedenen Akteure, Arbeitsministerien, Wirtschaftsministerien, Kammern mehr Austausch in diese Länder hinein; dort, wo sich die zentralen Player befänden und dort wo die Muttergesellschaften hiesiger Niederlassungen säßen. Nur so könne der Strategiefokus auch auf die hiesigen Niederlassungen gelenkt werden. Derzeit warte bspw. die Motorenherstellung sehr stark darauf, was die Konzernzentralen sagten, und die Konzernzentralen sagten in erster Linie zunächst nur etwas für ihre Nahbereiche und Standorte und die Orte, wo sich Forschungs- und Entwicklungsstrukturen befänden. Hier müsse man sich ins Spiel bringen, Stärken Thüringens zeigen und zudem deutlich machen, dass man ein attraktiver Zukunftsstandort sei, wo es sich lohne, in den Zukunftsdiskussionen von Bayern, Niedersachsen und Baden-Württemberg berücksichtigt zu werden.

Der Tagesordnungspunkt wurde nicht abgeschlossen.

THUR. LANDTAG REG
10.11.2020 07:14
2720912020

Transformationstrategie für die Automobil- und Zulieferindustrie

4. November 2020 – Thüringer Landtag in Erfurt

CATL

Matthias Zentgraf
Regional President CATL Europe



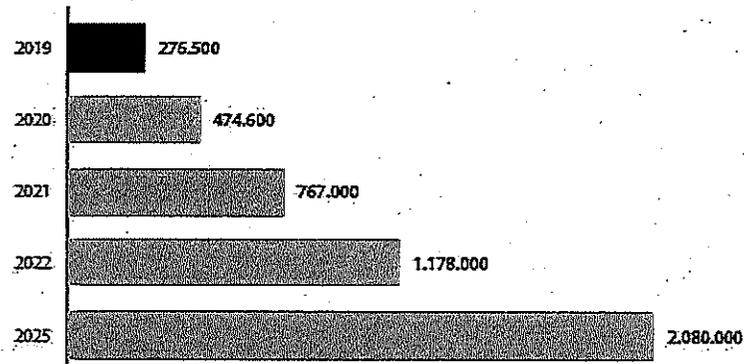
Transformationstrategie für die Automobil- und Zulieferindustrie

CATL

4. November 2020 – Thüringer Landtag in Erfurt

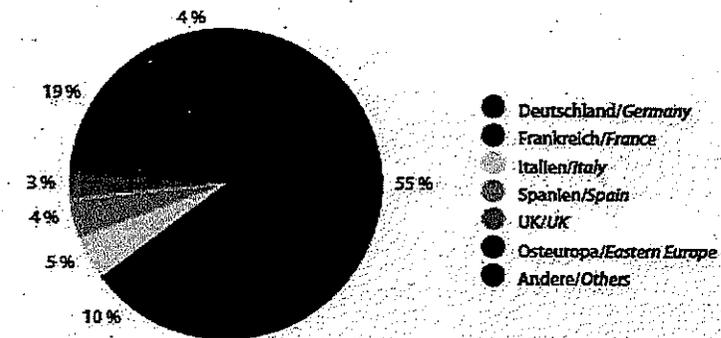
Erwarteter Roll Out der Elektromobilität in Europa

BEV-Produktionsvolumen in Europa (Anzahl Pkw bis 2025)
BEV production volume in Europe (number of cars until 2025)



Quelle/Source: CATL

Prognose BEV-Produktion in Europa nach Ländern 2025 (Pkw)
Prediction for BEV production in Europe by country in 2025 (passenger cars)

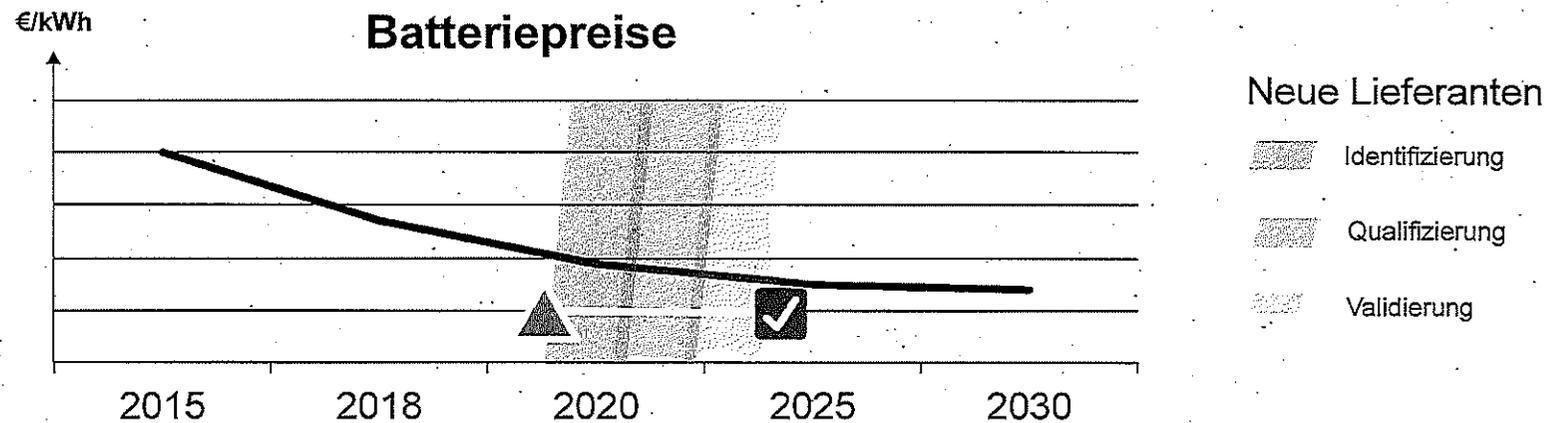


Quelle/Source: CATL

- Trotz der Corona Pandemie stieg die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen in 2020 um + 60%
- Der Produktionsanteil von vollelektrischen Fahrzeugen steigt von 1,8% (2019) über 8% (2022) auf 13% (2025)
- 55% aller in Europa produzierten vollelektrischen Fahrzeuge werden 2025 in Deutschland produziert
- Unter Berücksichtigung von teilelektrischen Fahrzeugen (PHEV's) kann der Anteil an der Europäischen Gesamtfahrzeugproduktion 25% (2025) erreichen

- Der CATL-Standort in Arnstadt steht im Benchmark mit Chinesischen Produktionsstandorten
- Lohnkosten und Energiekosten sind entscheidende Kostenfaktoren in diesem Vergleich
- Das zu erzielende Preisniveau für Lithium Ionen Batterien ist in den vergangenen 5 Jahren deutlich gesunken (€/kWh)
- Volumenserhöhungen seitens der Automobilhersteller gehen direkt einher mit Forderungen nach Synergieeffekten
- Zusätzliche entstehende Aufwendungen für Nachhaltigkeit in der gesamten Wertschöpfungskette werden seitens der Automobilindustrie als zu erzielende Selbstverständlichkeit vorausgesetzt (z.B. CO2 - neutrale Fabrik)
- Aktivitäten seitens der EU Kommission für einen sog. "Batteriepass"
- Erreichen von "Local Content" ist eine mittelfristig darzustellende Anforderung

- Die Traktionsbatterie eines teil- oder vollelektrischen Fahrzeugs ist ein verfügbarkeits- und sicherheitsrelevantes Bauteil
- Der Einsatz von neuen Batteriekomponenten bzw. Materialien ("lokal" produziert) erfordert eine vorhergehende Bemusterungs- und Qualifizierungsphase (neue Lieferanten)
- Mit Start der Serienbelieferung ist Wettbewerbsfähigkeit einzustellen bzw. zu erreichen (in time, in quality, in performance, in cost)



- Regionale Zulieferer zu CATL müssen identifiziert und befähigt werden (Automotive-spezifischer Vorlauf für Validierung von Komponenten und Materialien) – Eigenleistungen erforderlich
- Lokale Zulieferer müssen schnellen Zugang bekommen und schnell in hohes Volumen kommen um sich am Markt zu etablieren und wettbewerbsfähig zu werden
- Unterstützung für Unternehmen, die wegen des Strukturwandels und der aktuellen Coronakrise in eine kritische Situation geraten sind und momentan keine bzw. nur übersichtliche Mittel zur Verfügung haben um ihr Produktportfolio auf das der Elektromobilität anzupassen
- Weitere Ideen, Programme und Lösungsansätze um die Wettbewerbsfähigkeit von CATL am Standort Arnstadt herzustellen und weiter auszubauen (z.B. Industrie 4.0)
- Nachhaltigkeit und Umwelt: wie kann der Bedarf an Grüner Energie im Erfurter Kreuz mittelfristig bewerkstelligt werden? Welche Möglichkeiten (neue Technologien) können aus diesem Bedarf für die lokale Wirtschaft abgeleitet werden (neue Industrien)? Dto. CO2 optimierter Transport

- Mitarbeiter: Was kann ein möglicher Beitrag der Gewerkschaften und der Handelskammern sein, um den Transformationsprozess aktiv zu unterstützen (e.g. Befähigungs- und Qualifizierungsprogramme für Mitarbeiter im Sinne der Elektromobilität)
- Bedingt durch den Strukturwandel frei werdende, Automotive erfahrene Mitarbeiter rekrutieren. Automotive spezifisches Know How (Qualitäts-Sensitivität) von hohem Interesse für CATL
- Kulturelle Offenheit (China) für neue, lokale Mitarbeiter erforderlich. Was sind die Integrationserfahrungen von anderen Asiatischen Unternehmen die diesen Schritt bereits vollzogen haben? Welche “lessons learned” können daraus abgeleitet werden um identifizierte und interessierte Kandidaten optimal vorzubereiten?

Transformationstrategie für die Automobil- und Zulieferindustrie

CATL

4. November 2020 – Thüringer Landtag in Erfurt

CATL Zellfabrik Amt Wachsenburg - Ichtershausen



Danke schön!

Gemeinsam den Wandel gestalten – Eine Transformationsstrategie für die Automobil- und Zulieferindustrie in Thüringen



Stellungnahme AMZ Sachsen zur Anhörung
am 04.11.2020



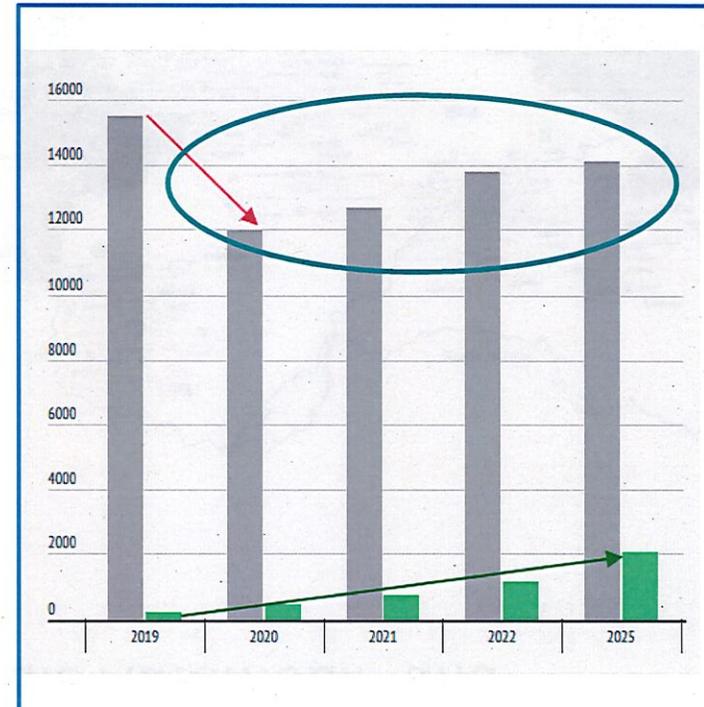
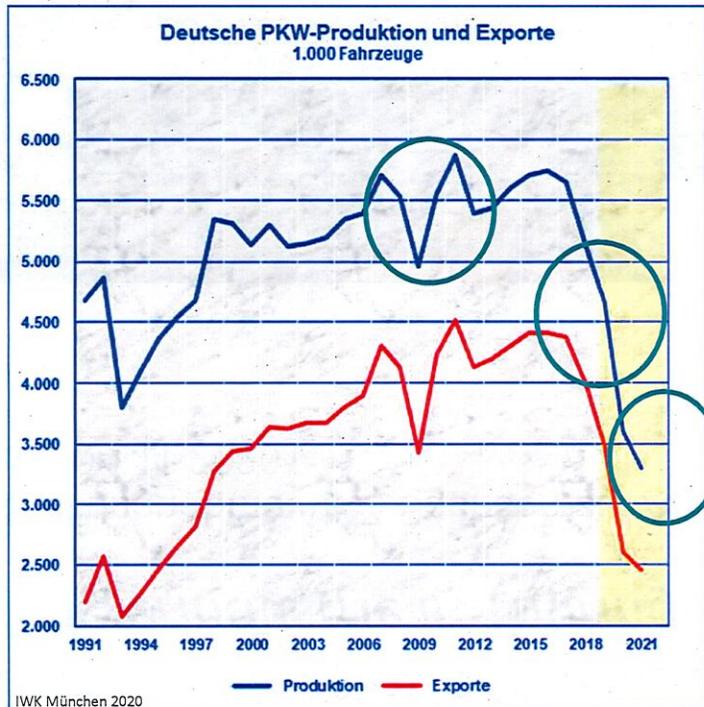
Dirk Vogel, Netzwerkmanager AMZ

www.amz-sachsen.de

Stückzahlen: Vergangenheit und Ausblick



Fahrzeug-Produktion in Deutschland und Export seit 1991 und Vorschau bis 2025

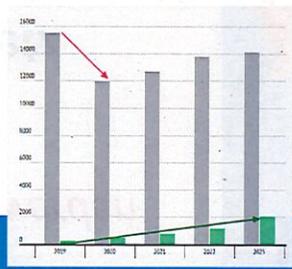
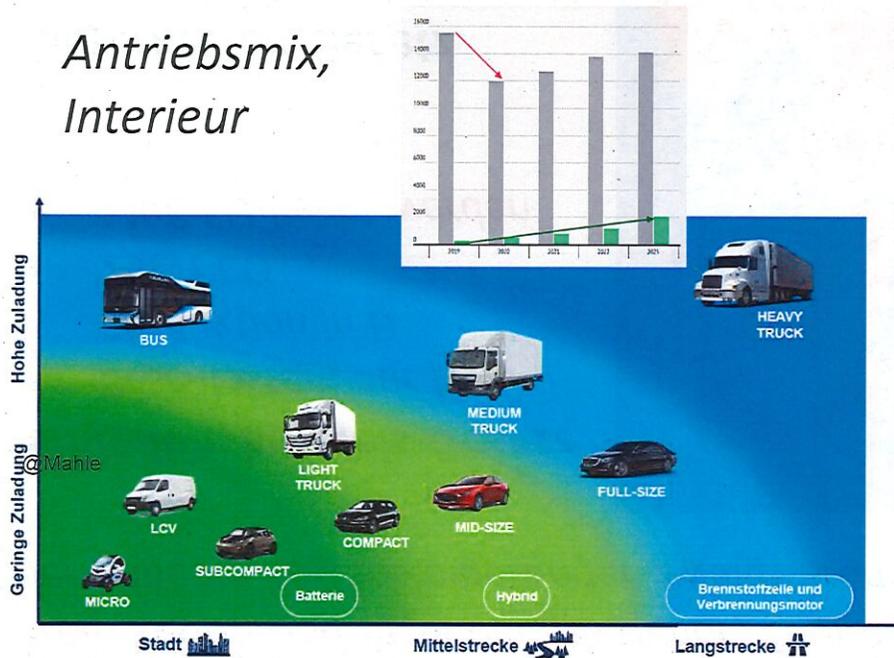


Antrag aktuelle Fassung: Fokus auf Produkt



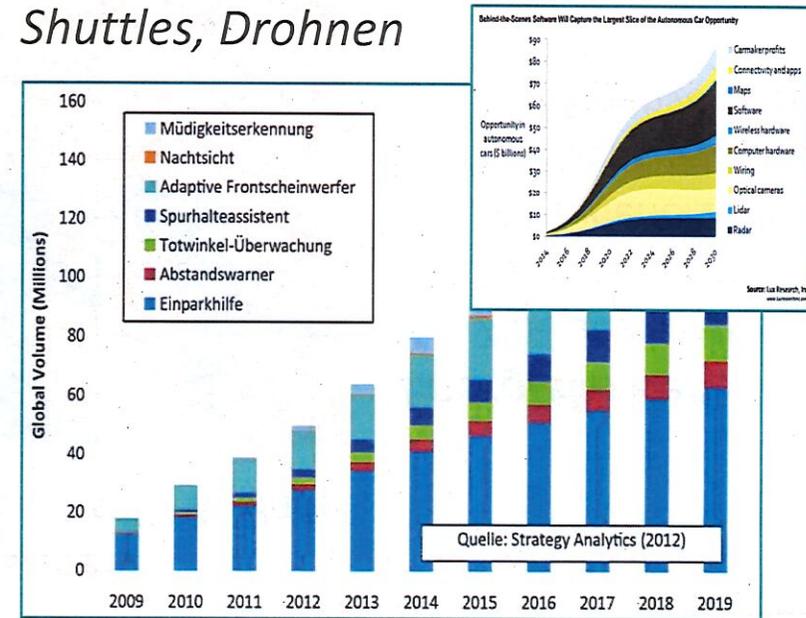
Bestehender Markt

Antriebsmix,
Interieur



Zusatzmarkt

automatisierte Fahrfunktionen
Shuttles, Drohnen





Ergänzung aus Sicht AMZ

Produktions- und Technologiestandort Thüringen sichern
permanente Kostensteigerungen zwingt Produktion ins EU-Ausland

Emissionshandels-Gesetz

- Beschlossen, nur für Produktion in D
- 25€/t CO₂
- *Muß EU-Recht werden*

Lieferketten-Gesetz

- Nur für Unt. mit Prod in D
- Überwachung weltweit
- *Muß EU-Recht werden*



Energiekosten

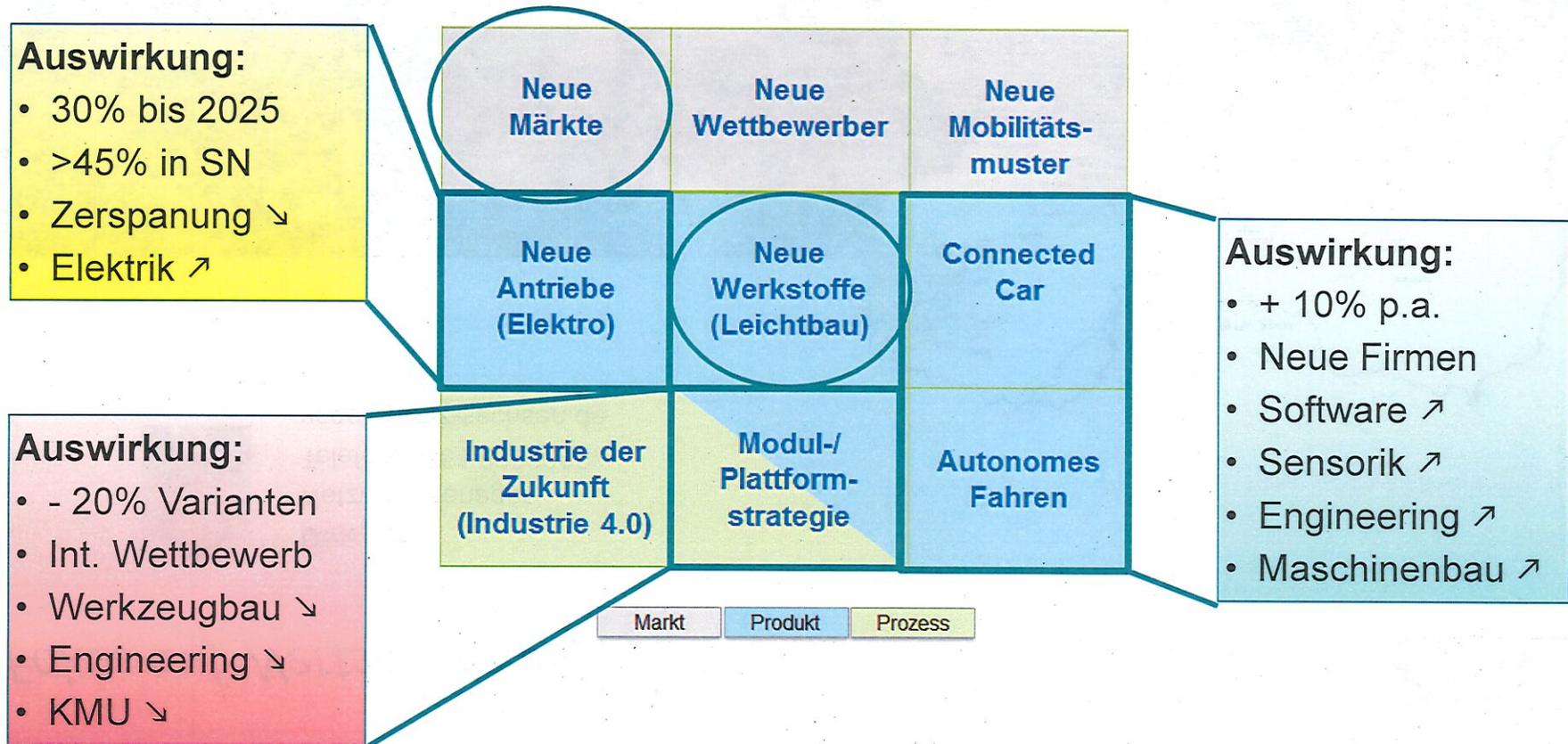
- 70% über Fr, Hu
- *Förderung ergänzen von Eigenerzeugung zu Eigenspeicherung und Eigenverbrauch*

Homeoffice-Gesetz

- *Nein, das ist Aufgabe der Sozialpartner*

Trends der Automobilbranche zusammengefasst

AMZ / CATI Studie 2016



Fokus auf Wertschöpfung.



Dirk Vogel
Netzwerkmanager
Telefon: 0351 8322365
vogel@amz-sachsen.de



Dirk Vogel, Netzwerkmanager AMZ

www.amz-sachsen.de