

Die Mobilität der Zukunft gestalten

**Diskussionspapier des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit,
Energie und Verkehr des Saarlandes
zur Sicherung von Wertschöpfung und Arbeitsplätzen in der
saarländischen Automobil- und Zulieferindustrie**

Saarbrücken, den 19. November 2019

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	1
Die Automobil- und Zulieferindustrie prägt die saarländische Wirtschaft	1
Die Branche steht vor großen Herausforderungen.....	2
Alternative Antriebe für eine nachhaltige Mobilität.....	2
Batterieelektrische Fahrzeuge erfüllen Mobilitätsbedürfnisse unter Nachhaltigkeitsaspekten	3
Brennstoffzellenfahrzeuge für den Langstrecken- und Schwerlastverkehr.....	4
Synthetische Kraftstoffe und die Renaissance des Verbrennungsmotors	4
Infrastruktur als Voraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende	5
Faire Rahmenbedingungen zur Sicherung von Wertschöpfung und Beschäftigung.....	6
Fördersystematik verändern	6
Zugang zu Kapital und Finanzierung erleichtern	7
Wettbewerbsfähigkeit der Standortkosten verbessern.....	7
Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur	7
Beschäftigte als Erfolgsfaktor für die Transformation	8
Mitbestimmung als Innovationstreiber.....	8
Qualifizierung als Zukunftssicherung	8
Gemeinsam die Mobilität der Zukunft gestalten	9
Das Saarland ist ein Industrieland. Und das soll es auch bleiben.	11

Vorwort

Die Automobilindustrie als der Beschäftigungs- und Wertschöpfungsmotor in Deutschland hat aktuell mit großen Problemen zu kämpfen. Aufgrund der Vielzahl von Einflussfaktoren, Auswirkungen und Betroffenengruppen ist die Begleitung der Transformation eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe.

Vor diesem Hintergrund hat die saarländische Landesregierung eine Vielzahl von Themenfeldern identifiziert, an denen Maßnahmen zur Unterstützung der aktuellen und künftigen Transformation in der (Automobil-)Industrie ansetzen können. Das vorliegende Diskussionspapier stellt unsere Forderungen in diesem Zusammenhang gegenüber der Bundesregierung und der EU-Kommission ebenso dar wie Einzelmaßnahmen, die wir hier vor Ort einleiten könnten.

Die Automobil- und Zulieferindustrie prägt die saarländische Wirtschaft

Keine andere Branche prägt unser Land so wie die Automobilindustrie. Im Ländervergleich ist hier nicht nur die Autodichte am höchsten, im Saarland sind im Vergleich auch die meisten Arbeitsplätze von der Automobil- und der Zulieferindustrie abhängig: Rund 44.000 Menschen sind direkt und indirekt im saarländischen Fahrzeugbau beschäftigt. Mit Umsätzen von aktuell nahezu 10 Mrd. Euro pro Jahr stellt dieser einen zentralen Faktor unserer regionalen Wirtschaftskraft dar. Rechnet man die Lieferanten der Branche hinzu, erwirtschaften rund 260 Unternehmen eine Wertschöpfung in der Automobilindustrie mit Umsätzen von etwa 17 Mrd. Euro pro Jahr. Über die Hälfte des Umsatzes wird dabei mit dem Ausland erzielt.

Zudem ist die Struktur der Automobil- und Zulieferindustrie im Saarland sehr heterogen. Zweigwerken und Tochterunternehmen international operierender Konzerne steht eine Vielzahl kleiner und mittlerer Unternehmen gegenüber. An Zentralen sowie Forschungs- und Entwicklungsabteilungen der Großunternehmen mangelt es jedoch ebenso wie an Produktionsstätten der Automobilhersteller.

Die Branche steht vor großen Herausforderungen

Gerade die im Saarland stark auf den Verbrennungsmotor fokussierte Automobilindustrie steht vor der Aufgabe, sich mit den Herausforderungen im Zusammenhang mit dem automobilen Strukturwandel auseinanderzusetzen: Für die von Produktionsstätten international operierender Konzerne geprägte Branche geht es aktuell darum, vor dem Hintergrund disruptiver Entwicklungen im konzerninternen Standortwettbewerb bestehen zu können.

Insbesondere die Bestrebungen rund um die schrittweise Dekarbonisierung unserer Industrie und des Verkehrssektors, die fortschreitende Automatisierung und Digitalisierung sowie die neuartigen, sich mehr und mehr wandelnden Anforderungen der Kunden an die Produkte stehen exemplarisch für diese Herausforderungen. Die Besonderheit des aktuellen Transformationsprozesses ist, dass die Einflussfaktoren sich gleichzeitig auf die Prozesse, die Produkte und den Markt auswirken. Der Kunde entscheidet über den Markterfolg der Produkte und die Automobilhersteller steuern über ihre Produktstrategie den Takt der Veränderung. Aufgrund des überwiegenden Wertschöpfungsanteils muss die Transformation jedoch zum größten Teil von den Zulieferern bewältigt werden, ohne dass sie selbst Einfluss nehmen können.

Die bevorstehende bzw. bereits zum Teil im Gange befindliche Transformation braucht die Akzeptanz der Unternehmens- und der Arbeitnehmervertretungen, aber auch der Öffentlichkeit, wenn sie erfolgreich gelingen soll. Ziel muss es sein, die Wettbewerbsfähigkeit unseres Industriestandortes insgesamt dauerhaft zu stärken. An dieser Stelle ist vor allem auch der Staat gefordert, den Strukturwandel mitzusteuern und mitzugestalten. Dazu sind einerseits infrastrukturelle Maßnahmen einzuleiten und andererseits technologische und sozialpolitische Entscheidungen zu treffen.

Alternative Antriebe für eine nachhaltige Mobilität

Unsere heimische Automobilindustrie ist für die Bundesrepublik von zentraler Bedeutung. Wertschöpfung, Wirtschaftswachstum und Beschäftigung hängen in Europa, in Deutschland und im Saarland ganz maßgeblich von diesem Industriesektor ab. Hochqualifizierte Fachkräfte sorgen für eine moderne, weltweit – auch in ökologischer Hinsicht – führende Industrie, welche grundlegende Beiträge zu einer starken Wertschöpfungskette legt.

Doch das Auto, wie wir es kennen, wird sich in den nächsten Jahren stark verändern. Eine der aktuell größten Herausforderungen für die Automobilhersteller sind die Klimaschutzziele

der Bundesregierung. Deutschland hat sich mit dem Klimaschutzplan 2050 und dem Klimaschutzprogramm 2030 verpflichtet, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um insgesamt 55 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Alleine im Verkehrssektor ist bis 2030 eine Reduktion um 40 bis 42 Prozent vorgesehen. Zum Erreichen dieser Ziele ist die Elektromobilität als Bindeglied zwischen der Energiewende, also der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen, und der Verkehrswende mit Blick auf die Emissionsvermeidung zwingend erforderlich.

Unserer Auffassung nach reicht eine einseitige Konzentration auf batterieelektrische Antriebe jedoch nicht aus, um Wertschöpfung und Beschäftigung in der saarländischen Automobilindustrie nachhaltig zu sichern. Bislang nicht gelöste Fragestellungen rund um batterieelektrische Fahrzeuge, wie die Beschaffung seltener Erden, die Entsorgung von Altbatterien, aber auch Unzulänglichkeiten in Bezug auf die Reichweite und Dauer des Ladevorgangs lassen vermuten, dass insbesondere im Langstrecken- und Schwerlastverkehr alternative, emissionsarme Antriebe gebraucht werden. Großes Potenzial wird hier beispielsweise dem Energieträger Wasserstoff zugeschrieben.

Batterieelektrische Fahrzeuge erfüllen Mobilitätsbedürfnisse unter Nachhaltigkeitsaspekten

Vergleicht man die Energieketten und Wirkungsgrade verschiedener alternativer Antriebe wird klar, dass batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge die besten Ergebnisse erzielen. Ein zusätzlicher Blick auf die Klimabilanz zeigt aber auch, dass batterieelektrische Fahrzeuge ihren Beitrag zum Klimaschutz nur dann wirklich leisten können, wenn der verwendete Strom weitestgehend oder sogar vollständig aus erneuerbaren Energien stammt.

Die Notwendigkeit, den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor zu senken und der Trend zu immer größeren Fahrzeugen führen zu einem Zielkonflikt. Große, schwere Fahrzeuge sind für die derzeitigen Batterietechnologien aus ökologischer Sicht ungeeignet, denn energieeffiziente Lösungen setzen niedrige Fahrwiderstände voraus. Gleichzeitig stehen im Bereich der Nutzfahrzeuge Eigenschaften wie Nutzlast und Reichweite im Fokus. Kleine Batterien erreichen hier nicht die benötigte Reichweite, während große Batterien zu sehr die Nutzlast reduzieren. Hier ist der Einsatz von Leichtbaulösungen ein indirekter Stellhebel zur Erfüllung und Optimierung der Kundenanforderungen. Gleichzeitig leistet der optimierte Einsatz verschiedener Werkstoffe beispielsweise als Crashelement oder Energieabsorber wichtige Beiträge zur Fahrzeugsicherheit.

Die Herstellung von Leichtbaukomponenten ist deutlich energieintensiver als die Produktion klassischer Werkstoffe. Doch der höhere Energiebedarf des Produktionsprozesses amortisiert sich über den Produktlebenszyklus. Diesem Umstand muss durch die Möglichkeit der Anrechnung auf das Erreichen nationaler Klimaziele Rechnung getragen werden.

Brennstoffzellenfahrzeuge für den Langstrecken- und Schwerlastverkehr

Batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge schließen sich nicht gegenseitig aus, vielmehr ergänzen sich beide Technologien unter dem Begriff „Elektromobilität“ im Sinne der Mobilität der Zukunft. In Punkten wie Reichweite oder Dauer des Tankvorgangs ist der Brennstoffzellenantrieb dem batterieelektrischen jedoch überlegen, weshalb er auch als nächste Evolutionsstufe der Elektromobilität bezeichnet wird. Diese Technologie wollen wir vorantreiben: Das Saarland soll zur Modellregion für Wasserstoff werden.

Ein Verbrennungsantrieb besteht aus 1.400 Teilen, ein Elektroantrieb nur aus 200 bis 300. Ein Großteil der konventionellen Teile wird also nicht mehr gebraucht. Das gefährdet die Existenz vieler einseitig auf den Verbrennungsmotor spezialisierter Zulieferer. Der Antrieb eines Brennstoffzellenfahrzeuges hingegen ist in seiner Komplexität vergleichbar mit dem Verbrennungsmotor. Auch die Tätigkeiten beim Herstellungsprozess der Teile sind im Automotive-Sektor nicht unbekannt: Die in der Brennstoffzelle verwendeten Bleche müssen gestanzt, gepresst oder beschichtet werden. Für den Wasserstoff werden ein Tank und ein nachgelagertes Leitungssystem benötigt. Das alles sind Fertigungsteile, für deren Herstellung die Facharbeiter in unserer Automobilindustrie über die erforderliche Kompetenz verfügen und die gleichzeitig Wertschöpfung und Beschäftigung in unserer Zulieferindustrie sichern.

Vor allem legitimiert sich der politische Einsatz für die Produktion von Brennstoffzellenfahrzeugen in Deutschland durch die Perspektive der Sicherung von Industriearbeitsplätzen auf höchstmöglichem Niveau und natürlich vor dem Hintergrund klimaschonender Mobilität.

Synthetische Kraftstoffe und die Renaissance des Verbrennungsmotors

Eine besondere Herausforderung ist die Reduktion von Treibhausgasemissionen im Schiffs- und Flugverkehr sowie im Schwerlastverkehr. Dies kann langfristig nur durch den Einsatz regenerativ erzeugter synthetischer Kraftstoffe gelingen. Durch synthetische Kraftstoffe können herkömmliche Verbrennungsmotoren weitgehend CO₂-neutral betrieben werden. Daher ist es zwingend erforderlich, dass diese treibhausgasarmen Kraftstoffe auf die CO₂-Flottenemissionswerte angerechnet werden dürfen.

Zudem sind verstärkte Anstrengungen in Forschung und Entwicklung erforderlich, da der Strombedarf bei der Herstellung synthetischer Kraftstoffe im Gegensatz zu batteriebetriebenen Antrieben und auch Brennstoffzellen aufgrund der Umwandlungsverluste deutlich höher ist.

Infrastruktur als Voraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende

Die Herausforderungen, vor denen alle Technologien stehen, sind in erster Linie die wirtschaftliche Erzeugung „grüner“ Energieträger und der Aufbau einer flächendeckenden und bedarfsgerechten Lade- und Betankungsinfrastruktur. Zur Erreichung der Klimaschutzziele sollen bis 2030 eine Million öffentlich zugängliche Ladepunkte zur Verfügung stehen. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur wird dabei durch gezielte Förderungen und durch verbesserte gesetzliche Rahmenbedingungen vorangetrieben. Um eine bedarfsgerechte Versorgung und eine möglichst große Flächendeckung zu erreichen werden auch ordnungsrechtliche Maßnahmen für Standortbereiche erwogen, an denen keine marktgetriebene Lösungen zustande kommen. Neben der Errichtung öffentlich zugänglicher Ladesäulen ist aber auch der Ausbau der privaten Infrastruktur von großer Bedeutung. Denn je mehr Ladevorgänge zuhause oder beim Arbeitgeber erfolgen, desto weniger Druck lastet auf der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum.

Gerade im Bereich des häufig propagierten Zuhause-Ladens ist das Vorhandensein der erforderlichen Gebäudeinstallation notwendige Voraussetzung. Hier ist es wichtig, dass die im Masterplan des Bundeswirtschaftsministeriums für den Ladeinfrastrukturausbau bis 2030 vorgesehenen Maßnahmen zur Förderung des Ausbaus nicht-öffentlicher Ladepunkte zügig umgesetzt werden.

Im Zuge des Ausbaus der erneuerbaren Energien ist das Stromangebot zudem deutlich volatil geworden und so werden etablierte Energiesysteme auf den Prüfstand gestellt. Um die Schwankungen bei der Energiegewinnung und die Gleichzeitigkeit abzufangen, sind die Entwicklung von Speichertechnologien, intelligente Netze und Regelungstechnik unabdingbar. Der Hochlauf der Elektromobilität ist also vor allem auch eine Herausforderung für die Energieversorgungsunternehmen.

Ein wesentlicher Vorteil von Brennstoffzellenfahrzeugen besteht darin, dass Wasserstoff an entsprechenden Tankstellen einfach und schnell getankt werden kann. Während der Ladevorgang an Normal- und Schnellladesäulen zwischen 30 Minuten und zwei Stunden dauert, ist der Tankvorgang von gasförmigem Wasserstoff vergleichbar mit dem Tanken von Flüssigkraftstoff. Das entsprechende Tankstellennetz ist jedoch noch sehr lückenhaft, was in erster Linie auf die hohen Investitionskosten zurückzuführen ist. Der Aufbau der Wasserstoff-Infrastruktur muss stärker mit Mitteln des Bundes unterstützt, die Antragsverfahren müssen erleichtert und bürokratische Hürden abgebaut werden, damit die Lücken in der Infrastruktur für umweltfreundliches und emissionsarmes Fahren in einem überschaubaren Zeitraum der Vergangenheit angehören.

Faire Rahmenbedingungen zur Sicherung von Wertschöpfung und Beschäftigung

Die im Land vorhandenen Produktionsstätten international operierender Großkonzerne sind einem harten konzerninternen Standortwettbewerb ausgesetzt, in dem insbesondere dem Return-on-Investment ein hoher Stellenwert beigemessen wird. Dies kann wiederum Entscheidungen über Investitionen in die Entwicklung zukunftsfähiger Technologien blockieren.

Die größten Einschränkungen in der einzelbetrieblichen Investitions- und Finanzierungsförderung resultieren aus dem Europäischen Beihilferechtsregime, welches die Unterstützungsmöglichkeiten für Großunternehmen und in Konzernstrukturen eingebettete Betriebsstätten stark einschränkt. Um Förderinstrumente zielgerichtet und pragmatisch dort einsetzen zu können, wo sie am dringendsten gebraucht werden, muss die Fördersystematik den aktuellen weltwirtschaftlichen Entwicklungen entsprechend angepasst werden. Darüber hinaus muss das Saarland attraktiver für Investitionen werden, was sowohl wettbewerbsfähige Standortkosten wie auch den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur voraussetzt.

Fördersystematik verändern

Da die Automobilindustrie nur in Teilen aus kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) besteht, stellt das Europäische Beihilferecht ein erhebliches Problem bei der Unterstützung des Sektors dar. Das Saarland geht mit seiner Förderung sowohl inhaltlich als auch fördersatz- und betragsmäßig bereits regelmäßig an die Grenzen dessen, was derzeit beihilferechtlich möglich ist. Eine Förderung sogenannter Großunternehmen ist jedoch vielfach gänzlich ausgeschlossen. Um den erforderlichen Transformationsprozess unterstützen zu können, sollte das Beihilferecht (zumindest temporär) für Unternehmen im Automobilsektor und deren direkte Zulieferer gelockert werden.

In diesem Zusammenhang gilt es auch die KMU-Definition der Europäischen Kommission anzupassen und die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Schwellenwerte zu vereinfachen. Die über 16 Jahre alten finanziellen Schwellenwerte berücksichtigen weder Preissteigerungen noch Produktivitätsfortschritte der vergangenen Jahre. Auch muss der personelle Schwellenwert von 250 Mitarbeitern, ab dem ein Unternehmen bereits als groß gilt, unbedingt nach oben korrigiert werden. Zahlreiche Unternehmen des klassischen Mittelstandes verfügen zwar über mehr als 250 Mitarbeiter, stehen aber in Bezug auf ihre Kapitalausstattung und ihre Finanzierungspotenziale vor den gleichen Herausforderungen wie kleine und mittlere Unternehmen nach der EU-Definition.

Zugang zu Kapital und Finanzierung erleichtern

Der Innovations- und Investitionsbedarf im Rahmen der Transformation der Automobilindustrie ist enorm und betrifft alle Player in der Branche. Zudem sind die Investitionen in neue Technologien – zumindest in der Anlaufphase – häufig mit höheren Betriebskosten verbunden. Und all das muss aus dem Cashflow der Unternehmen finanziert werden. Gerade kleine und mittlere Unternehmen verfügen jedoch häufig nicht über genügend Eigenkapital, um Wachstumskonzepte umzusetzen, Wettbewerbsfähigkeit steigern, Innovationen entwickeln oder Konsolidierungsschritte gehen zu können. In diesem Zusammenhang sind Finanzhilfen des Staates für die von den Industrieunternehmen geplanten Investitionen zur Bewältigung des Strukturwandels sinnvoll. Bürgschaften und Garantien für von Disruption betroffene Branchen müssen von Bundesseite zur Verfügung gestellt werden.

Wettbewerbsfähigkeit der Standortkosten verbessern

Kaum ein anderes Land in Europa und der Welt verfügt über ein derart komplexes System von Abgaben und Steuern wie Deutschland. Die Anpassung der Abgaben- und Steuerlast unserer Unternehmen ist eine wichtige Stellschraube. Insbesondere die Abgaben, Steuern und Umlagen im Energiesektor sowie die Sozialabgaben stellen Belastungen dar, die die weltweite Konkurrenz in dieser Form meist nicht zu spüren bekommt. Im Sinne der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit könnten beispielsweise die Abgaben, Steuern und Umlagen im Energiesektor für einen Übergangszeitraum von zwei bis drei Jahren auf das Niveau der internationalen Wettbewerber gesenkt werden oder gar weitgehend entfallen. Das Ziel muss die Schaffung eines fairen Systems der Unternehmensbesteuerung und damit eines echten „level-playing-fields“ für alle Unternehmen sein – insbesondere auch im Vergleich zu den globalen Wettbewerbern.

Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur

Um die Rahmenbedingungen für Unternehmen weiter zu verbessern, ist ein Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur erforderlich. Im Zuge der Globalisierung nehmen die wirtschaftlichen Verflechtungen und die Handelsströme stetig zu. Das Saarland darf hier nicht den Anschluss zum restlichen Bundesgebiet verlieren, daher müssen die Investitionen in das Straßen- und Schienennetz und den ÖPNV erhöht und die Flugverbindungen ab Saarbrücken stabilisiert werden. Gleichzeitig treibt die Digitalisierung datenbasierte Anwendungen, gerade im Big-Data-Bereich, voran, deren zunehmende Echtzeitfähigkeit hohe Anforderungen an die digitale Konnektivität stellt. Neben dem Breitbandausbau wird künftig eine flächendeckende 5G-Versorgung Voraussetzung für eine datenbasierte Wertschöpfung in der deutschen Industrie sein. Doch dazu sind zusätzliche Mittel vom Bund erforderlich.

Beschäftigte als Erfolgsfaktor für die Transformation

Die aktuellen Transformationsprozesse in Wirtschaft und Arbeitswelt stellen die Wirtschaftspolitik im Saarland vor neue Herausforderungen. Die Entwicklung alternativer, in erster Linie batterieelektrischer Antriebe, wird sich sowohl qualitativ als auch quantitativ auf die Beschäftigungssituation auswirken. Bei der Frage nach der Mobilität der Zukunft geht es also nicht nur um die Entwicklung neuer Technologien, sondern vor allem darum, den Wandel arbeitnehmerorientiert zu gestalten, denn Arbeit ist mehr als bezahlte Erwerbstätigkeit.

Mitbestimmung als Innovationstreiber

Arbeitnehmervertretungen geraten immer wieder in den Verdacht, Innovationen zu blockieren. Sie richten ihren Fokus nicht auf die rein technische Umsetzung von Leuchtturmprojekten, sondern weisen auch auf damit verbundene Risiken hin. Es steht jedoch fest, dass Werte wie Partizipation, Akzeptanz für Veränderung, Gerechtigkeit aber auch Kreativität tatsächlich Innovationen vorantreiben. Diese Werte fördern Betriebsräte in ihrer täglichen Arbeit. Zudem fördert eine partizipative Unternehmenskultur neben Innovationserfolgen auch die Bindung von Fachkräften an ein Unternehmen. Insbesondere bei einer frühzeitigen Einbindung und der Möglichkeit der Mitgestaltung von strategischen Planungsprozessen sind Arbeitnehmervertreterinnen und Arbeitnehmervertreter ein Wettbewerbsvorteil in einer sich wandelnden Arbeitswelt.

Qualifizierung als Zukunftssicherung

Der technologische Wandel mit all seinen Facetten wirkt sich auch qualitativ auf die Arbeitswelt aus. Um die wirtschaftlichen Chancen, die diese neuen Technologien bieten, optimal nutzen zu können, bedarf es entsprechend qualifizierter Fachkräfte. Die Aus- und Weiterbildung muss sich am Puls des technologischen und digitalen Fortschritts orientieren, um das Wissen und Können der Beschäftigten in den Betrieben auf dem neusten Stand zu halten. Innerhalb des Programms „Kompetenz durch Weiterbildung“ soll zur Sicherung der Fachkräftebasis in kleinen und mittleren Unternehmen ein weiterer Anreiz entwickelt werden, um die Weiterbildungsbereitschaft der Unternehmen und der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu steigern. Zudem soll das Landesprogramm zur Weiterbildung in großen Unternehmen über 2019 hinaus mit zusätzlichen Haushaltsmitteln fortgesetzt werden und analog zum o.g. Programm „Kompetenz durch Weiterbildung“ eine Berücksichtigung von Personalausfallkosten erfolgen.

Gemeinsam die Mobilität der Zukunft gestalten

Eine substantielle Verbesserung der wirtschaftlichen Situation in strukturschwachen Gebieten wie dem Saarland wird ohne (massiven) finanziellen Einsatz durch den Staat nicht möglich sein. Das bedeutet auch, dass der Staat eine deutlich aktivere Rolle im Rahmen der Förderung strategisch bedeutender Innovationen und Investitionen übernehmen muss. Das Engagement der Bundesregierung in Bezug auf die strukturellen Probleme in den Braunkohleregionen oder die Stilllegung von Kohlekraftwerken war und ist richtig. Allerdings wird der Wandel in der Automobilindustrie noch deutlich mehr Regionen und Arbeitsplätze betreffen.

Die Transformation in der Automobilindustrie wird die deutsche Wirtschaft insgesamt – und dabei vor allem die „automobilen Hot-Spots“ wie das Zulieferzentrum Saarland – in besonderer Weise herausfordern. Gerade deshalb sind wir als klassisches Industrie- und Autoland ausdrücklich dazu bereit, alle uns selbst zur Verfügung stehenden Instrumente zu nutzen; allerdings brauchen wir bei der Bewältigung der anstehenden Aufgaben nicht nur die ideelle, sondern vor allem die finanzielle und regulatorische Unterstützung aus Berlin und Brüssel.

Die Anpassung von Fördersätzen, die Heraufsetzung von Schwellenwerten, die Ermöglichung von Ausnahmeregelungen, umfassende Forschungsförderung usw. sind Themen, die für die Zukunft unserer Unternehmen geradezu Voraussetzungen sind. Am Ende des Tages besteht die Herausforderung darin, dass die Rahmenbedingungen und die Chancen, die das Saarland den Unternehmen bieten kann, höher sind als die Stilllegungs- und Schließungskosten. Das – und nichts anderes – ist das Szenario, über das wir reden, und genau dafür ist ein neues Instrumentarium erforderlich.

Zudem stellen die extern – von der Politik – den Unternehmen aufgebürdeten Rahmenbedingungen ein Problem dar, das täglich größer wird. An dieser Stelle muss die Sensibilität sowohl innerhalb der Bundesregierung als auch bei der EU-Kommission wachsen. Nicht alles, was in der Theorie gut und richtig klingt, ist in der Praxis „einfach so“ umsetzbar – vor allem nicht, ohne Wachstum und Arbeitsplätze zu gefährden.

Eine ökologische Umstellung unserer heimischen Industrie, zumal der Automobilindustrie, wird Milliardensummen verschlingen. Dies stellt selbst die größten Industriekonzerne vor bislang ungekannte Herausforderungen – von kleinen und mittleren Unternehmen ganz zu schweigen. Deshalb ist – neben den dargestellten Einzelmaßnahmen – die Auflage eines Milliardenprogramms für unsere Industrie von geradezu existentieller Bedeutung. Gemeint ist damit ein Milliardenprogramm, das eben nicht das „Prinzip Gießkanne“ verfolgt und das nicht ausschließlich nach dem Motto „first of its kind“ verfährt, sondern zielgerichtet mit

praktikablen Ansätzen den ökologischen Umbau unserer Industrie mit entsprechend hohen Summen fördert. Nur wenn der Staat diese Rolle aktiv einnimmt, kann die Transformation in der Industrie erfolgreich gelingen. Es geht nicht darum, technologische Leuchttürme zu entwickeln, sondern um marktfähige Produkte für die industrielle Produktion. Das Industrieland Deutschland kann hier mit gutem Beispiel vorangehen und das Saarland kann dabei zur Modellregion werden.

Klimaschutz braucht eine gesunde und wettbewerbsfähige (Automobil-)Industrie in Deutschland!

Das Saarland ist ein Industrieland. Und das soll es auch bleiben.

Die Aufgabe für alle Beteiligten ist es, Wege zu finden, wie die anstehenden Herausforderungen gemeistert werden können.

Das Saarland wird den automobilen Strukturwandel mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln aktiv begleiten:

- Um die Wertschöpfung der saarländischen Automobil- und Zulieferindustrie zu erhalten, setzen wir auf Zukunftstechnologien: Das Saarland soll Modellregion für Wasserstoffanwendungen werden. Hierzu bündeln wir sektoren- und länderübergreifend die erforderlichen Kompetenzen und prüfen auch die finanziellen Unterstützungsmöglichkeiten.
- Mit der „Investitionsoffensive Saar“ setzen wir uns für die Stärkung des Wirtschaftsstandortes Saarland ein. Die Investitionsschwerpunkte liegen dabei vor allem auf der Stärkung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere was die Fernverkehrsanbindung betrifft, wie auch auf den Bereichen IT-Infrastruktur und Digitalisierung.
- Ein zentraler Faktor bei der Bewältigung der anstehenden Herausforderungen in der Automobilindustrie ist das Thema Fachkräftesicherung. Die Entwicklung alternativer Antriebe wird gravierende qualitative Auswirkungen auf die Arbeit der Beschäftigten und folglich neue Anforderungen an die berufliche Aus und Weiterbildung nach sich ziehen. Mit der Verstetigung der Förderung von Weiterbildungsmaßnahmen wollen wir hier zusätzliche Impulse setzen.

Bei der Bewältigung der anstehenden Aufgaben sind wir aber auch auf die Unterstützung durch die Bundesregierung angewiesen:

- Ein Milliardenprogramm, das zielgerichtet mit praktikablen Ansätzen den ökologischen Umbau unserer Industrie mit entsprechend hohen Summen fördert, ist aus Sicht des Saarlandes unabdingbar. Nur wenn der Staat diese Rolle aktiv einnimmt, kann die Transformation in der (Automobil-)Industrie erfolgreich gelingen.
- Um die im Rahmen der Verkehrswende entstehenden Potenziale bestmöglich ausschöpfen zu können, bedarf es einer technologieoffenen Förderkulisse, die klimaschonende Effekte über den kompletten Produktlebenszyklus honoriert.
- Gezielte Investitionen in eine flächendeckende und bedarfsgerechte Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien sind für das Gelingen der Verkehrswende unabdingbar. Gleichzeitig sind Investitionen in die wirtschaftsnahe Verkehrs- und IT-Infrastruktur Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit unserer industriellen Produktion.

- Um die Unternehmen bei den erforderlichen Investitionen in den nachhaltigen Umbau ihrer Produktion zu unterstützen, bedarf es der Absicherung durch Bundesbürgschaften und Garantien ebenso wie einer (zumindest temporären) spürbaren Entlastung bei Abgaben und Steuern.

Wir werden uns auch bei der EU-Kommission in Brüssel für die Belange der (Automobil-) Industrie stark machen:

- Deutschland ist ein hochmoderner Industriestandort. In höchst effizienten Produktionsprozessen entstehen innovative Hightech-Produkte. In Europa, in Deutschland und im Saarland hängen Wertschöpfung, Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und sozialer Wohlstand ganz maßgeblich von der Industrie ab. Um all das nicht zu gefährden, sind verlässliche Rahmenbedingungen unabdingbar.
- Die Industrieunternehmen kämpfen tagtäglich mit externen Rahmenbedingungen. Um die in Sachen Produktivität und Effizienz vorbildliche Industrie nicht in ihrer Existenz zu gefährden, ist die Schaffung eines fairen internationalen Wettbewerbsrahmens, beispielsweise im Zusammenhang mit Umlagen im Energiesektor, notwendig.
- Unsere Wirtschaftsstruktur ist geprägt vom Mittelstand. Gerade diese Unternehmen müssen angesichts des automobilen Strukturwandels besonders unterstützt werden. Doch viele fallen aufgrund der strengen beihilferechtlichen Vorgaben durch das Raster. Damit die von der Transformation betroffenen mittelständischen Unternehmen von den vorhandenen Förderinstrumenten bestmöglich profitieren können, ist eine Novellierung des EU-Beihilferechts erforderlich.