

**Impulse
für die Reise von Mitgliedern des
Ausschusses für regionale Entwicklung(REGI)
des Europäischen Parlaments:
Berücksichtigung der Transformation der Automobilwirtschaft
in der zukünftigen Struktur- und Kohäsionspolitik der EU**

----- ZUSAMMENFASSUNG -----

*Der **Handlungsbedarf** ist enorm, die Transformation betrifft die Automobilwirtschaft fundamental.*

*Baden-Württemberg mit seinem automobilen Ökosystem von Weltrang hat **höchste Relevanz für die Beschäftigung und die Zukunftsfähigkeit Europas:***

- *Beschäftigungsmotor in Europa*
- *Treiber der Zukunftsfähigkeit der EU*
- *Strategische Bedeutung für den Green Deal*
- *Höchste politische Relevanz für die EU*

Baden-Württemberg unterstützt die Unternehmen im Hinblick auf die Transformation sehr aktiv: Beispielhaft wird auf den Strategiedialog Automobilwirtschaft BW, die e-mobil BW, das Cluster Elektromobilität Süd-West, das Cluster Brennstoffzelle BW, das Transformationswissen BW, die Beratungsgutscheine Transformation Automobilwirtschaft, die Weiterbildungsoffensive des Landes oder auch InvestBW hingewiesen.

*Dennoch: Die **Unterstützung durch die EU-Strukturpolitik ist zwingend nötig!** Baden-Württemberg positioniert sich wie folgt:*

- 1. Europäische Stärken stärken**
- 2. Kompetenz der Regionen berücksichtigen**
- 3. Transformation in der EU-Beihilfepolitik stärker berücksichtigen**

Handlungsbedarf: Transformation betrifft Automobilwirtschaft fundamental

Die Europäische Union und Baden-Württemberg gehen gemeinsam einen klaren Weg in der Klimapolitik. Die EU möchte ab 2050 klimaneutral wirtschaften, Baden-Württemberg bereits ab 2040. Da der Verkehrssektor für einen sehr großen Teil der CO₂-Emissionen verantwortlich ist (in der EU ca. 25 Prozent; in BW ca. 27 Prozent), sind hier besonders große Anstrengungen notwendig. Auf europäischer Ebene wurde deshalb im Rahmen des European Green Deal ein Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr geschaffen sowie entschieden, dass ab 2035 nur noch emissionsfreie PKW und leichte Nutzfahrzeuge neu in der EU zugelassen werden dürfen. Dies zeigt insbesondere, dass die Transformation nicht nur Sektoren betrifft, deren Produktion unmittelbar von fossilen Brennstoffen abhängig ist und somit viel CO₂ emittiert (bspw. Kohle-, Stahl- und Chemieindustrie), sondern insbesondere auch Sektoren, deren Produkte und Technologien im Wesentlichen noch auf fossilen Brennstoffen beruhen (bspw. Automobilwirtschaft).

Die umfassende Transformation der Automobilwirtschaft ist in den nächsten Jahren eine große Herausforderung in der EU. Die Geschäftsgrundlage für viele Unternehmen – vor allem kleine und mittelständische auf den Verbrennungsmotor spezialisierte Zuliefererunternehmen – verändert sich drastisch oder bricht sogar ganz weg. So zeigt bereits ein Vergleich von Lieferstrukturen und Produktionsnetzwerken von Verbrenner- versus Elektromodellen, dass eine massive geografische Verschiebung der Wertschöpfung am Antriebsstrang weg von europäischen hin zu asiatischen, aber auch US-amerikanischen Standorten und Unternehmen erfolgt. Durch die Transformation der Automobilwirtschaft ist somit ein großer Teil der Arbeitsplätze in diesem Sektor in Baden-Württemberg und in der EU gefährdet.

Es sind vier grundlegende Veränderungen, die zeitgleich die Herausforderung für die Automobilwirtschaft bilden.

- a. Der Kampf gegen den Klimawandel erfordert eine Nutzung regenerativer Energieformen auch im Automobil. Um neue Energieformen wie Strom, Wasserstoff oder synthetische Kraftstoffe in der Mobilität nutzbar zu machen, bedarf es anderer technischer Antriebe.
- b. In der Digitalisierung wird das Fahrzeug der Zukunft ein Device im Internet of Things. Neue elektronische Hardware und Software bestimmen die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Anbieter auf dem Weltmarkt.
- c. Die Fahrzeugproduktion wird zunehmend häufiger im Verbrauchermarkt Europa, Asien, Nordamerika angesiedelt. Das wird durch staatliche Maßnahmen wie den US Inflation Reduction Act (IRA) weiter verstärkt.
- d. Aufgrund der fortschreitenden Fertigungstechnologie im Bereich der Automatisierung reduziert sich der relative Personaleinsatz in der Fahrzeug- und Komponentenfertigung.

Baden-Württemberg: Automobiles Ökosystem von Weltrang

Die multisektorale und gleichzeitige Transformation betrifft die Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg, wo sich in den vergangenen 130 Jahren regional konzentriert eines der innovativsten Automobilcluster der Welt mit rund 500.000 Beschäftigten entwickelt hat, fundamental. In Baden-Württemberg besteht ein europaweit einzigartiges automobiles Ökosystem mit großen Herstellern, kleinen und mittelständischen Zuliefererbetrieben, einem starken Kfz-Gewerbe sowie hochinnovativen Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen. Knapp ein Drittel des Gesamtumsatzes der deutschen Automobilindustrie wird in Baden-Württemberg erwirtschaftet.

Rund 225.000 Beschäftigte sind direkt der Automobilindustrie (d. h. Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen) zuzurechnen. Die Automobilindustrie ist der zweitgrößte industrielle Arbeitgeber in Baden-Württemberg und stellt jeden vierten Arbeitsplatz in der deutschen Automobilindustrie. Mit einem Umsatz von rund 135 Milliarden Euro (2022) ist sie auch die umsatzstärkste Branche.

Die rund 300 Unternehmen des direkten Fahrzeugbaus erwirtschaften rund 75 Prozent ihres Umsatzes im Ausland (81 Prozent OEM, 51 Prozent Zulieferer); kaum eine andere Branche ist so exportorientiert. Die Branche zählt zu den innovativsten in Deutschland und investiert jährlich mehr als 13 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung neuer Technologien. Das ist fast die Hälfte aller FuE-Ausgaben in Baden-Württemberg. Als Zentrum der deutschen Automobilindustrie ist Baden-Württemberg auch wichtiger Standort der Zentralen von über 1.000 Zulieferbetrieben.

Baden-Württembergs Automobilindustrie ist von den Fahrzeugherstellern sowie von Zulieferern, darunter viele kleine und mittlere Unternehmen, geprägt. Hersteller im Pkw-Bereich sind Mercedes-Benz, Porsche und Audi. Große baden-württembergische Nutzfahrzeughersteller sind die Daimler Truck Holding AG und die Iveco-Magirus AG in Ulm.

Bei den Zulieferern sind sowohl die Konzerne mit weltweiter Präsenz wie zum Beispiel Bosch, ZF Friedrichshafen, Mann+Hummel, Mahle oder Schaeffler als auch zahlreiche Mittelständler wie zum Beispiel ElringKlinger, Eberspächer, Handtmann, Rheinmetall Automotive oder Rolls Royce Power Systems (früher MTU Friedrichshafen) mit jeweils mehreren Tausend Beschäftigten sowie eine Vielzahl kleinerer Firmen vertreten. Dienstleistungsunternehmen wie Entwicklungsdienstleister, das Kfz-Gewerbe, Forschungseinrichtungen, Hochschulen und andere Ausbildungseinrichtungen, sowie Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus, die sich als Ausrüster für die Automobilindustrie profiliert haben, ergänzen die Automobilindustrie zu einem umfassenden Wertschöpfungscluster. Darunter befinden sich fast 3.000 Firmen mit jeweils weniger als 10.000 Beschäftigten.

Relevanz für Europa: Beschäftigung und Zukunft in der gesamten EU

Die Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg ist kein regional abgeschlossenes Öko-System, sondern ist mit anderen EU-Regionen über europaweite Wertschöpfungsketten eng verwoben und für die EU von strategischer Bedeutung. Aufgrund der Zug- und Schubkraft der baden-württembergischen Automobilwirtschaft droht bei einer nicht erfolgreichen Transformation ein Rückgang der gesamten europäischen Wertschöpfung im Automobilsektor und damit der europäischen Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Vergleich. Zahlreiche Wirtschaftsstandorte in anderen Mitgliedstaaten der EU sind direkt vom Automobilcluster in Baden-Württemberg abhängig, auch im Hinblick auf die Kohäsion in der EU ist die Relevanz enorm:

- **Beschäftigungsmotor in Europa:** Die Automobilwirtschaft hat einen großen Anteil an der Kohäsion und der Steigerung des Wohlstandes in vielen europäischen Regionen und Staaten. Die Unternehmen Baden-Württembergs im Automobilsektor schaffen über Niederlassungen und Produktionsstätten eine Vielzahl von Arbeitsplätzen in anderen europäischen Regionen. In der EU sind rund 2,5 Millionen Beschäftigte und weitere 900.000 Beschäftigte indirekt in der Kraftwagenfertigung beschäftigt. Laut Zulieferer-Verband CLEPA sind 1,7 Millionen dieser Stellen den Zuliefererbetrieben zuzurechnen. Der Branchenverband ACEA rechnet der automobilen Beschäftigung knapp 13 Millionen Beschäftigte in Europa (7 Prozent der gesamten Beschäftigung) zu. Die Automobilbranche hat auch engste Verflechtungen mit dem Maschinenbau, der Chemieindustrie, der Energiewirtschaft und (industriellen) Dienstleistungen bis hin zum (zuliefernden) Handwerk. Neben den 1,7 Millionen Beschäftigten bei Automobilzulieferern weist CLEPA beispielhaft weitere 363.000 Beschäftigte alleine in den Zuliefererbereichen Stahl, Industrietextilien, Chemie, Halbleiter und Maschinenbau aus.
- **Treiber der Zukunftsfähigkeit der EU:** Wichtige Zukunftstechnologien in der EU werden von der Automobilindustrie massiv getrieben. Die Automobilindustrie ist der größte Investor in Forschung und Entwicklung in der EU und gibt jährlich fast 59 Milliarden Euro für Innovationen aus. So bestehen enge Verknüpfungen zu den Entwicklungen in den Bereichen Künstliche Intelligenz, Quanten-Anwendung, Wasserstoff oder auch der Brennstoffzellenanwendung. Ohne den europäischen Automobilsektor als Zugkraft bei der Anwendung dieser Technologien wäre die internationale technologische Abhängigkeit Europas bei Zukunftstechnologien noch höher. Diese Entwicklungen haben positive Auswirkungen auf die Umwelt, die Gesellschaft und auch auf andere Sektoren, die von der Automobilindustrie abhängig sind. So schaffen beispielsweise digitalisierte und vernetzte Fahrzeuge sowie neue Mobilitätsdienstleistungen ganz neue Geschäftsmodelle und Wertschöpfungsketten in Europa, die auch für andere Branchen sowie Start-ups relevant sind.
- **Strategische Bedeutung für den Green Deal:** Der Green Deal der EU ist ein ehrgeiziges und einzigartiges Innovationsprogramm, um die Treibhausgasemissionen bis 2030 um

mindestens 55 Prozent zu reduzieren und bis 2050 klimaneutral zu werden. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die industriellen Arbeitsplätze in der Automobilindustrie, die sowohl auf der Produkt- als auch auf der Produktionsseite betroffen ist. Die Umstellung auf Elektroantriebe mit weniger notwendigen Fahrzeugkomponenten verändert wesentliche Teile der mittelständischen Zulieferindustrie. Zum Gelingen des europäischen Green Deals ist eine erfolgreiche Transformation der Automobilwirtschaft ganz entscheidend. Anderenfalls drohen Verlagerungen ins Nicht-EU-Ausland (mit geringeren Umweltauflagen) mit negativen Folgen für den globalen Klima- und Umweltschutz sowie ein Abbremsen der technologischen Schubwirkung für Umwelttechnologien insgesamt (Batterien, Brennstoffzelle etc.).

- **Höchste politische Relevanz für die EU:** Der hohe Internationalisierungsgrad der global agierenden baden-württembergischen Automobilwirtschaft trägt zur internationalen Bedeutung und Wettbewerbsfähigkeit der EU maßgeblich bei. Die Automobilindustrie erwirtschaftet einen Handelsüberschuss von 84,4 Milliarden Euro für die EU. Der von der Automobilindustrie erwirtschaftete Umsatz entspricht über 7 Prozent des BIP der EU. Im Wettbewerb der Weltregionen ist die europäische Automobilbranche (noch) eine der Stärken Europas.

Die überaus positiven Ausstrahlungen des Ökosystems Automobilwirtschaft Baden-Württemberg für die gesamte EU basiert im hohem Maß von der **Konzentration der Stärken in einer Region!** Die hohe Symbiose auf engstem Raum von Forschung und Serienfertigung, großen und kleinen Unternehmen, verschiedenen Branchen und Clustern, der engen Verflechtung mit den Zukunftstechnologien sowie den hochqualifizierten Beschäftigten ist Garant für einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess, der in viele europäische Regionen ausstrahlt. Dieses Ökosystem darf nicht an entscheidenden Stellen verletzt oder auseinandergebrochen werden. Die Folge wäre eine insgesamt niedrigere Wirtschaftskraft (und damit Beschäftigung) in Europa.

Transformation: Aktivitäten in Baden-Württemberg

Die Transformation wird zuallererst von den Unternehmen selbst und deren Beschäftigten in Angriff genommen. Das Land Baden-Württemberg begleitet und unterstützt diesen Prozess seit Jahren engagiert:

- **[Strategiedialog Automobilwirtschaft BW](#):** Die Landesregierung Baden-Württemberg setzt zusammen mit relevanten Stakeholdern aus dem Automobilssektor, der Wissenschaft, der Politik und der Zivilgesellschaft im Rahmen des **Strategiedialogs Automobilwirtschaft BW** alles daran, den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen vor den Folgen des Klimawandels mit dem Erhalt von Wirtschaftskraft, Wertschöpfung und Beschäftigung in Einklang zu bringen. (www.sda-bw.de)
- **[e-mobil BW – Landesagentur für neue Mobilitätstechnologien und Automotive Baden-Württemberg](#):** Seit 2010 treibt die e-mobil BW im Netzwerk mit Partnern aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand die Industrialisierung und

Markteinführung zukunftsfähiger Mobilitätslösungen voran. Damit stärkt sie langfristig den Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort Baden-Württemberg und verfolgt damit eine regionale Strategie zur flächendeckenden Etablierung klimafreundlicher und vernetzter Mobilität in Baden-Württemberg. Zu ihren Aufgaben zählt u. a. das Management der regionalen Innovationscluster Elektromobilität Süd-West und Brennstoffzelle BW sowie die Koordination der Plattform H2BW und der Initiative Transformationswissen BW. (<https://www.e-mobilbw.de/>)

- **Cluster Elektromobilität Süd-West:** Der Cluster Elektromobilität Süd-West ist einer der größten Forschungsverbände für die Mobilität der Zukunft. In Baden-Württemberg führt er alle relevanten Player der Elektromobilität entlang der gesamten Wertschöpfungskette zusammen und bringt die Industrialisierung voran. Durch die Kooperation von Automobilherstellern, Zulieferern und zahlreicher mittelständischer Unternehmen mit exzellenten Forschungseinrichtungen und Universitäten wird die gesamte Wertschöpfungskette der Mobilitätsbranche im Land abgedeckt. Im Fokus stehen innovative Ansätze für Fahrzeuge, Antriebs- und Ladesysteme sowie Mobilitätsformen. Ziel des Clusternetzwerks ist es, die Industrialisierung der Elektromobilität in Deutschland voranzubringen und Baden-Württemberg als integrierten Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsstandort innovativer Mobilitätslösungen auf dem Weltmarkt zu positionieren. (<https://www.emobil-sw.de/>)
- **Cluster Brennstoffzelle BW:** Der Cluster Brennstoffzelle BW bündelt und strukturiert die vielfältigen Aktivitäten und Kompetenzen im Bereich der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie in Baden-Württemberg und stärkt damit die Zusammenarbeit der Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden und Politik im Land. Ziel der Aktivitäten im Cluster ist es, eine tragfähige Wasserstoffwirtschaft zu etablieren, die in Baden-Württemberg nachhaltig Arbeitsplätze schafft und Wirtschaftskraft sichert. (<https://www.e-mobilbw.de/netzwerke/cluster-brennstoffzelle>)
- **Transformationswissen BW:** Insbesondere kleine und mittelständische Zulieferer sowie das Kfz-Gewerbe sind von den Entwicklungen hin zur Elektrifizierung, Digitalisierung und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Geschäftsmodelle, Prozesse und benötigten Kompetenzen der Mitarbeitenden betroffen und sollen in diesem Strukturwandel durch Transformationswissen BW gezielt unterstützt werden. Die Grundidee der Lotsenstelle Transformationswissen BW ist es, basierend auf einem kooperativen Ansatz, die Angebote einer Vielzahl beteiligter Partner zu bündeln und darzustellen. (<https://www.transformationswissen-bw.de/>)
- **Beratungsgutschein „Transformation Automobilwirtschaft“:** Das Angebot richtet sich an mittelständische Unternehmen der Fahrzeugzuliefererindustrie und des Kfz-Gewerbes mit Hauptsitz in Baden-Württemberg mit bis zu 3.000 Mitarbeitern. Dabei können Unternehmen in den drei Bereichen strategische Unternehmensausrichtung, strategische Umsetzungsbegleitung sowie strategische Personal- und Qualifizierungsplanung jeweils einen Gutschein je Themenfeld in Anspruch nehmen. Gefördert werden jeweils bis zu zehn Beratertage, insgesamt stehen bis zu 30.000 Euro Förderung pro Unternehmen zur Verfügung. Bis Februar 2023 gingen 215 Anträge für

die Beratungsgutscheine ein, weit über drei Viertel der Unternehmen haben unter 250 Mitarbeitende. (<https://wm.baden-wuerttemberg.de/de/innovation/innovationsgutscheine/>)

- **Weiterbildungsoffensive des Landes:** Dieser strukturelle Wandel kann nur mit gut qualifizierten Beschäftigten gelingen. Weiterbildung ist der Chancenmotor für Beschäftigte und Unternehmen. Baden-Württemberg hat daher eine Weiterbildungsoffensive auf den Weg gebracht und investiert bis Ende 2024 rund 40 Millionen Euro. (<https://www.fortbildung-bw.de/>)
- **InvestBW:** InvestBW ist mit 300 Millionen Euro das größte einzelbetriebliche Förderprogramm in der Geschichte Baden-Württembergs und hat die Innovationstätigkeit gerade auch im Transformationsprozess der Wirtschaft massiv vorangetrieben. Einzelnen Ausschreibungstranchen betreffen speziell die Ausrichtung zur nachhaltigen Wirtschaftsweise bzw. zur Förderung von GreenTech. (<https://invest-bw.de/>)

Transformation: Unterstützung durch die EU-Strukturpolitik nötig

Die EU unterstützt den Transformationsprozess über ihre Forschungs- und Industriepolitik bei Grundlagenforschung und Innovation hin zu neuen Produkten und Prozessen. Zusätzlich ist die EU-Strukturpolitik ein wichtiger Baustein in den Bereichen Qualifizierung und strukturelle Anpassungen und deshalb für Baden-Württemberg als Transformationsregion unabdingbar. Unternehmen muss im Strukturwandel geholfen werden, auch um diese innerhalb der EU zu halten sowie um unterstützende Strukturen aufzubauen und Beschäftigte zu qualifizieren. Aus diesen Gründen möchte die Landesregierung Baden-Württemberg folgende Impulse für die zukünftige Struktur- und Kohäsionspolitik auf europäischer Ebene geben, um den Transformationsprozess aktuell und im kommenden Förderzeitraum ab 2028 aktiv zu unterstützen:

1. Europäische Stärken stärken

Auch die stärker entwickelten Regionen – und hier oftmals insbesondere die „Innovation Leaders“ – sind aufgrund ihrer Wirtschaftsstruktur von Transformationsherausforderungen in besonderem Maß betroffen („Transformationsregionen“). Europäische Innovationsregionen strahlen auf die gesamte EU aus. Sie schaffen Beschäftigung in ganz Europa und stärken die EU über den Transfer von Innovation in alle europäische Regionen. Eine sinnvolle Kohäsionspolitik muss somit die gesamte Wirkungsweise beachten. Zudem werden Transformationsregionen vom European Green Deal nicht nur vor besonders große Herausforderungen gestellt, sondern sind zugleich dessen Treibkraft und tragen maßgeblich zu seinem Erfolg bei. Die hergebrachten Regionenkategorien der EU-Strukturförderung und die sich daraus ergebenden Kofinanzierungssätze bilden diese Herausforderungen nicht mehr adäquat ab und tragen dazu bei, dass Investitionen nicht mehr in Baden-Württemberg bzw. Deutschland oder der EU durchgeführt werden. Ansiedlungsinteressierte Unternehmen blicken eher in die USA oder Asien.

Konkret:

- Auch in einer Förderperiode nach 2027 müssen alle europäischen Regionen – also auch die stärker entwickelten Regionen – in die Strukturförderung der EU einbezogen sein, denn die EU-Strukturpolitik kann nur dann erfolgreich sein, wenn alle Regionen gemeinsam dieselben Ziele verfolgen.
- Die Anpassung an industrielle Transformationsprozesse muss dabei stärker, gerade für hochinnovative und wirtschaftsstarke Regionen, in den Fokus der EU-Strukturförderung rücken. Dies kann sich direkt im Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) als auch durch einen weiterentwickelten „Just Transition Fund“, der alle Transformationsregionen berücksichtigt, abbilden.
- Es empfiehlt sich zudem aufgrund der Transformationsherausforderungen auch den stärker entwickelten Regionen für Transformationsvorhaben höhere Kofinanzierungssätze, verbunden mit einem höheren Gesamtbudget aus der Strukturförderung der EU, zu ermöglichen (Anlehnung an Kofinanzierungssätze der Übergangsregionen).
- Als Förderkriterium für die Mittelzuweisung aus der Strukturförderung der EU sollte neben bestehenden Indikatoren auch die Industriedichte und die Anzahl sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter (mit Bezug auf die relevanten Transformationsbranchen) herangezogen werden, da diese in der Transformation besonders betroffen sind. Gefördert werden sollten mit besonderem Fokus auf die grüne und digitale Transformation nicht nur energieintensive Industrien, sondern auch Industrien, deren Produkte und Technologien im Wesentlichen noch auf fossilen Brennstoffen beruhen und die deshalb einen besonders hohen Beitrag zum Erreichen der Ziele des European Green Deals leisten können.
- Der Europäische Sozialfonds Plus (ESF Plus) ist das wichtigste Finanzierungs- und Förderinstrument der Europäischen Union für Investitionen in Menschen. Er zielt darauf ab, die Beschäftigungs- und Bildungschancen in der EU zu verbessern. Damit leistet er einen wichtigen Beitrag, um das Fachkräftepotenzial zu entwickeln. Die Transformation kann nur gelingen, wenn sie auch die Menschen mitnimmt.

2. Kompetenz der Regionen berücksichtigen

Die Regionen, und nicht nur die nationalstaatlichen Ebenen, haben die Expertise über den zielgenauen Einsatz von EU-Fördermitteln.

Konkret:

- Der Prozess zur Mittelverteilung innerhalb der Mitgliedstaaten sowie zur Programmierung und zur Festlegung des Mitteleinsatzes muss auf die Regionen und ihre Kompetenzen ausgerichtet werden.

- Eine reine Refinanzierung nationalstaatlicher Programme durch Mittel der EU-Strukturförderung sollte seitens der EU verhindert werden.
- Dafür ist es notwendig, analog zur bestehenden Praxis der EU-Strukturfonds eine Beteiligung der Regionen bei der Programmierung der entsprechenden Fördermittel in den europäischen Rechtstexten vorzusehen.

3. Transformation in der EU-Beihilfepolitik stärker berücksichtigen

Wichtig sind Spielräume zur Unterstützung von Transformationsvorhaben durch Flexibilisierungen im EU-Beihilferecht sowie durch Interventionen aus den EU-Strukturfonds. Wir brauchen dafür aber ein „innereuropäisches Level Playing Field“. Im Rahmen der bisherigen Regionalbeihilfe haben vor allem strukturschwächere EU-Regionen Freiräume, Ansiedlungen finanziell zu unterstützen. Wichtig ist, dass auch starke und innovative Transformationsregionen die Möglichkeit bekommen, ihre industriellen Ökosysteme spezifisch und gezielt zu unterstützen. Gerade der Temporary Crisis and Transition Framework (TCTF) wirkt in diesem Bereich kontraproduktiv und schränkt die Möglichkeiten von Transformationsregionen wie Baden-Württemberg bei Zukunftstechnologien massiv ein. Nur wenn die hochinnovativen Industrie- und Wirtschaftskluster in diesen Regionen erhalten bleiben, können auch andere Regionen durch die europäischen Wertschöpfungsketten profitieren. Zudem wird die globale Wettbewerbsfähigkeit der EU dadurch insgesamt gestärkt.

Konkret:

- Die bisherige Unterscheidung zwischen strukturstarken und strukturschwachen Regionen passt nicht mehr in die Zeit epochaler Umbrüche und globaler Herausforderungen. Im europäischen Beihilferecht sollte auch stärker den Transformationsbedürfnissen innovativer industrieller Ökosysteme Rechnung getragen werden.
- Die Aufsplittung der beihilferechtlichen Zuwendungen nach Fördergebieten wird im befristeten Krisenrahmen als nicht zielführend erachtet. Auch für Transformationsregionen sollte zumindest die Möglichkeit bestehen, Beihilfehöchstbeträge in spezifischen Bereichen analog zu den C-Fördergebieten zu erhalten.
- Beim neuen TCTF-Förderrahmen wird Baden-Württemberg bei Zukunftstechnologien mit deutlich schlechteren Förderkonditionen als Länder mit strukturschwachen Gebieten benachteiligt. Im Vergleich zum IPCEI bedeutet der TCTF eine deutliche Verschlechterung der Rahmenbedingungen in Baden-Württemberg bei Ansiedlungen. Unter diesen Rahmenbedingungen finden Ansiedlungen bei Zukunftstechnologien künftig faktisch außerhalb von Baden-Württemberg statt. Erste Auswirkungen der Benachteiligung sind spürbar.

Die Automobilwirtschaft in der EU ist heute eine Leitindustrie, deren Forschungs- und Entwicklungstätigkeit auf viele Aktivitäten und Branchen abstrahlt. Viele Betriebe sind in bedeutenden europäischen Wirtschaftsregionen angesiedelt und stellen sich den Herausforderungen der von Elektrifizierung und Digitalisierung bestimmten Transformation. Es ist für die gesamte EU von grundlegender Bedeutung, dass die Wirtschaftskraft der führenden Automobilregionen in und nach der Transformation erhalten bleibt. Um diesen Weg zu stimulieren und zu stützen, wird ein fokussiertes Handeln der Institutionen der EU als auch der Kooperation der Regionen notwendig.