

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lisa Badum, Dieter Janecek, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/23339 –**

Stand zur Umsetzung der Transformationsdialoge Automobilindustrie

Vorbemerkung der Fragesteller

Die deutsche Automobilindustrie und die vor- und nachgelagerten Branchen der Zulieferer und Händler geraten zunehmend unter Druck. Die strukturelle Krise der Automobilindustrie ist jedoch nicht neu. Spätestens seit dem Übereinkommen von Paris 2015 war nach Ansicht der Fragesteller ersichtlich, dass das Zeitalter des Verbrenners schon bald der Vergangenheit angehören würde und eine Neuausrichtung und Neuaufstellung der Automobilindustrie unausweichlich ist.

Fast fünf Jahre später, am 29. Januar 2020 wurde im Koalitionsausschuss der Prozess „Transformationsdialoge Automobilindustrie“ beschlossen. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) will damit nun auf den Veränderungsdruck in der Branche reagieren, indem in betroffenen Regionen „Transformationsdialoge“ eingerichtet werden sollen (<https://www.cdusu.de/t-hemen/innen-recht-sport-und-ehrenamt/koalitionsausschuss-mit-massnahmenpaket>). Um nur ein Beispiel zu nennen: In ganz Oberfranken sind in enger regionaler Konzentration über 40 000 Menschen in der Zuliefererindustrie tätig – das entspricht jedem sechsten bayerischen Arbeitsplatz in der Autoindustrie (<https://docplayer.org/73152074-Strukturwandel-in-der-oberfraenkischen-automobilindustrie-die-sicht-der-ihk-zu-coburg-12-dialog-strukturwandel-in-oberfranken.html>).

Spätestens jetzt in der durch die Corona-Pandemie zusätzlich verschärften Krise muss nach Ansicht der Fragesteller die Chance ergriffen werden, den nachhaltigen und sozialen Strukturwandel der Branche zu gestalten, zukunftsfähige Arbeitsplätze aufzubauen und in die Zukunft der nachhaltigen Mobilität aufzubrechen.

Aufgabe der Transformationsdialoge sei es, „[...] insbesondere zu identifizieren, wie die Unternehmen und Regionen dabei unterstützt werden können, vorhandene Kompetenzen stärker zu bündeln und neue Kompetenzen und Netzwerke aufzubauen, um zukunftsfähige Wertschöpfungschancen zu erschließen.“ (Ausschussdrucksache 19(9)743 – Bericht des BMWi).

Aus einer Auftaktveranstaltung am 16. Juni 2020 (<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2020/20200616-transformationsdialog-automobi>

industrie-gestartet.html) sind vier Regionaldialoge erwachsen, welche bereits zum Teil stattgefunden haben, sowie ein Steuerungskreis, der sich bereits am 11. August 2020 getroffen hat. Aus dem Bericht des BMWi geht ebenfalls hervor, dass flankierend bestehende Maßnahmenbündel zur Förderung von Innovation und Technologieentwicklung, zur Unternehmensfinanzierung und zur regional- und strukturpolitischen Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung auf den Prüfstand gestellt werden sollen, um „systematische Hemmnisse“ zu beseitigen. Zudem plant das BMWi, eine wissenschaftliche Begleitstudie in Auftrag zu geben, die „... anhand von objektiven Kriterien die „besonders betroffenen“ regionalen Automobilcluster ...“ identifizieren soll.

Ergebnisse der Transformationsdialoge und der jeweiligen Regionaldialoge sollen in einen Abschlussberichtsentswurf fließen, der am 3. November 2020 vorgestellt werden soll.

1. Inwiefern wird durch die Bundesregierung auf eine Ausgewogenheit der Zusammensetzung der Transformationsdialoge geachtet zwischen kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU) und großen Unternehmen – vor allem im Hinblick auf die Zuliefererindustrie?

Der „Transformationsdialog Automobilindustrie“ wurde als Dialogplattform eingerichtet, um gemeinsam mit relevanten Akteuren aus der Wirtschaft, den Ländern und besonders betroffenen Regionen die Auswirkungen des Strukturwandels in der Automobilindustrie zu erörtern. Unter Wahrung der grundsätzlichen Verteilung von Aufgaben, Möglichkeiten und Verantwortlichkeiten zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen sowie zwischen dem Staat, den Unternehmen und den Sozialpartnern soll identifiziert werden, ob und ggf. wie das bestehende Instrumentenbündel zur Flankierung des Strukturwandels weiter verbessert oder ergänzt werden könnte.

Der „Transformationsdialog“ ist zweistufig aufgebaut („hochrangiger Transformationsdialog“ und „Regionaldialoge“). Zu den Sitzungen unter Leitung von Staatssekretär Dr. Ulrich Nußbaum sind die Wirtschaftsministerinnen und Wirtschaftsminister der Länder sowie Vertretungen des Verbands der Automobilindustrie (VDA), der IG Metall, der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA), des Gesamtverbands der Arbeitgeberverbände der Metall- und Elektro-Industrie e. V. (Gesamtmetall), des Deutschen Industrie- und Handelskammertag e. V. (DIHK), der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB), des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO), des Zentralverbands Elektrotechnik- und Elektronikindustrie (ZVEI), des Verbands Deutscher Maschinen und Anlagenbau (VDMA) und des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) sowie der Vorsitzende des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) eingeladen worden. Vertreterinnen und Vertreter von Einzelunternehmen wurden zu den Sitzungen nicht eingeladen.

Im September/Oktober 2020 wurden vier Regionaldialoge mit jeweils Sitzungen zu den Themen „Strategien der Länder und Unternehmen“, „Innovationsnetzwerke“, „Weiterbildung und Qualifizierung“ und „Unternehmensfinanzierung, Steuerrecht und Förderinstrumente“ auf Arbeitsebene durchgeführt. Die Wirtschaftsministerien der Länder haben unter Berücksichtigung der jeweiligen regionalen Begebenheiten Expertinnen und Experten für die Regionaldialoge gegenüber dem BMWi benannt. Die von den Ländern vorgeschlagenen Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen Expertise zu den einzelnen Themenblöcken der Regionaldialoge mitbringen. An den Regionaldialogen haben Einzelpersonen, Vertretungen von Unternehmen, Netzwerken, Automobilclustern und anderen Formaten sowie Vertretungen der Wirtschaftsministerien der Länder und Vertretungen der bereits oben genannten Institutionen teilgenommen. Ein-

zelne Fahrzeughersteller haben sich mit Präsentationen oder Vorträgen an den Regionaldialogen beteiligt, waren aber nicht an der Erstellung der Ergebnisprotokolle beteiligt. Nach Auffassung der Bundesregierung waren die Teilnehmerkreise der Regionaldialoge ausgewogen zusammengesetzt und haben insbesondere die in den Regionen aktiven Netzwerke, Verbände und anderen Formate angemessen repräsentiert.

2. Wie unterscheidet das vorgelegte Programm der Bundesregierung Förderungsbedarf von Erstausrüstern (OEMs), von den verschiedenen Zuliefererstufen als auch zwischen großen Unternehmen und KMUs?

Das Konjunkturpaket der Bundesregierung sieht in Ziffer 35c bis zu 2 Mrd. Euro für „Zukunftsinvestitionen in die Fahrzeugbranche“ vor. Das Förderkonzept, das das BMWi derzeit zur Umsetzung von Ziffer 35c entwickelt, zielt auf die umfassende Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Fahrzeugindustrie und wird die Unternehmen in der Transformation dieser Industrie unterstützen. Zukunftsinvestitionen in Digitalisierung, Industrie 4.0, neue Technologien und Produkte sowie die Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden Schlüsselemente sein, um die Fahrzeugbranche in Deutschland zu stärken und resiliente Wertschöpfungsnetzwerke aufzubauen. Auf die Einbindung insbesondere der KMU-Zulieferindustrie und die Förderung des Wissenstransfers wird besonderes Augenmerk gelegt. Eine grundsätzliche Unterscheidung bei den Förderbedarfen entlang der Wertschöpfungskette ist nicht vorgesehen. Bei der Förderquote gibt es Unterschiede z. B. nach Unternehmensgröße oder Firmensitz. Die Förderung richtet sich dabei nach der EU-beihilferechtlichen Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung.

3. Was versteht die Bundesregierung unter „relevanten Akteuren“ aus den betroffenen Regionen, die an den Transformationsdialogen beteiligt werden sollen (Bericht auf Ausschussdrucksache 19(9)588), und welche dieser Akteure hat die Bundesregierung bisher wie einbezogen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Wie sollen diese „relevanten Akteure“ aus der Region miteinbezogen werden, wenn die Bundesregierung keine Dialoge in den Regionen selbst abhält (Antwort auf die Schriftliche Frage 48 der Abgeordneten Lisa Badum auf Bundestagsdrucksache 19/22831)?

Im Rahmen des Transformationsdialogs Automobilindustrie werden Dialogformate zu vier übergreifenden Handlungs- bzw. Themenfeldern veranstaltet. Diese sog. Regionaldialoge finden nicht in bestimmten Regionen statt, sondern werden infolge der COVID-19-Pandemie als Videokonferenzen durchgeführt. Mit Vertretungen aus den Ländern und betroffenen Regionen werden die Themen „Strategien der Länder und der Unternehmen“, „Innovations-Netzwerke“, „Weiterbildung und Qualifizierung“ sowie „Unternehmensfinanzierung, Steuerrecht und Förderinstrumente“ diskutiert. Ziel ist der Erfahrungsaustausch zwischen den Regionen und die Identifizierung von für alle Regionen in der Transformation in gleicher Weise relevanten Problemlagen und Handlungsmöglichkeiten. Daher wurde der Begriff „Regionaldialoge“ gewählt. Sie finden aber nicht in den Regionen statt.

5. Warum wurden Institutionen bzw. Nichtregierungsorganisationen (NGO) der Umwelt und Verkehrspolitik nicht an den Gesprächen der Auftaktveranstaltung am 16. Juni 2020 beteiligt?

Der „Transformationsdialog Automobilindustrie“ befasst sich mit Fragestellungen der Transformation in den Betrieben und Unternehmen sowie des wirtschaftlichen Strukturwandels und der Förderpolitik in den betroffenen Regionen. Daher wurden Expertinnen und Experten mit entsprechender Expertise eingeladen. Fragestellungen der Mobilität der Zukunft und der Entwicklung des künftigen Antriebsmix werden im Rahmen der „Nationalen Plattform Mobilität der Zukunft“ (NPM) diskutiert, in der auch Vertreterinnen und Vertreter von Nichtregierungsorganisationen aus dem Umwelt- und Verkehrsbereich vertreten sind.

6. Plant die Bundesregierung, für den „hochrangigen Transformationsdialog“ am 3. November 2020 (Bericht auf Ausschussdrucksache 19(9)743) auf die Expertise von Umwelt- und Verkehrs-NGOs, sowie neben der IG Metall auf weitere Sozialpartnerinnen und Sozialpartner und auf die Expertise von Beschäftigten zurückzugreifen?

Wenn ja, welche konkreten Akteure sind für die Mitarbeit eingeplant?

Wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?

Zu der Sitzung am 3. November 2020 wurde im Wesentlichen der gleiche Kreis an Teilnehmerinnen und Teilnehmern eingeladen, der auch schon an der hochrangigen Sitzung des Transformationsdialogs am 16. Juni 2020 teilgenommen hat (vgl. Antwort zu Frage 1). Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. Aus welchen Mitgliedern besteht der Steuerungskreis, wie regelmäßig wird dieser zusammenkommen, und welches konkrete Aufgabenprofil hat der Steuerungskreis?

Der Steuerungskreis setzte sich aus Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Regionaldialoge bzw. Vertreterinnen und Vertretern der teilnehmenden Institutionen zusammen. Die Mitarbeit im Steuerungskreis stand allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern offen, die Mitglieder wurden im Konsens bestätigt. Im Steuerungskreis haben Vertreterinnen und Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg, des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie, des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, des Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen, des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes, des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, des Verbands der Automobilindustrie (VDA), der IG Metall, des Gesamtverbands der Arbeitgeberverbände der Metall- und Elektro-Industrie (Gesamtmetall), des Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK) und dem Netzwerk Automobilzulieferer Sachsen (AMZ) mitgearbeitet. Die Arbeit des Steuerungskreises wurde von Vertreterinnen und Vertretern des BMWi und des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) unterstützt. Der Steuerungskreis hat sich insgesamt viermal getroffen. Aufgabe des Steuerungskreises war es, auf der Grundlage der aus den Diskussionen in den Regionaldialogen resultierenden Ergebnisprotokolle einen zusammenfassenden „Bericht über den Transformationsdialog Automobilindustrie“ zu entwerfen. Dieser Berichtsentwurf soll in der hochrangigen Sitzung

des Transformationsdialogs am 3. November 2020 diskutiert und angenommen werden.

8. Aus welchen Regionen wird bereits Gesprächsbedarf bezüglich der Transformation der Automobilbranche angemeldet, und welche Regionen (bitte die Landkreise nennen) sieht die Bundesregierung als besonders unterstützenswert und damit förderungswürdig an?

Die Bundesregierung hat aus mehreren Ländern, Regionen und regionalen Räumen Gesprächsanfragen, Briefe und Hinweise auf transformatorische Veränderungen erhalten. Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Länder und der Kommunen im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Zuständigkeit für die Regionalpolitik, die strukturellen Veränderungen durch geeignete Maßnahmen und Strategien zu unterstützen. Sie haben auch die besten Kenntnisse über die in den Regionen vorhandenen Kompetenzen und Bedarfe. Der Bund kann nur in einem verfassungsrechtlich eng begrenzten Rahmen tätig werden. Insbesondere unterstützt er die Länder im Rahmen der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) bei der Förderung besonders strukturschwacher Regionen. Die Förderung strukturschwacher Regionen ist dabei branchenunabhängig.

Aktuell unterstützt der Bund über verschiedene Maßnahmen des Konjunktursowie des Zukunftspakets auch die Automobilindustrie darin, die Corona-Krise zu bewältigen und sich für die Zukunft noch besser aufzustellen. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

Die wissenschaftliche Begleitstudie zum Transformationsdialog (vgl. Frage 12 und 13) zielt darauf ab, Transparenz zu den betroffenen Automobilclustern zu gewinnen.

9. Nach welchen Kriterien wird die Förderungswürdigkeit bewertet, nach denen Zukunftstechnologien auf marktwirtschaftlicher Basis in den regionalen Räumen verankert werden sollen (Bericht auf Ausschussdrucksache 19(9)588), und auf welcher Grundlage sind diese Kriterien zustande gekommen?

In der Ausschussdrucksache 19(9)588 wird das Ziel des Transformationsdialogs Automobilindustrie wie folgt beschrieben: „[...] Konkret sollen die perspektivisch relevanten Konsequenzen des Strukturwandels gemeinsam mit den Ländern und relevanten Akteuren aus den betroffenen Regionen erörtert werden. Leitendes Ziel dabei ist, Zukunftstechnologien auf marktwirtschaftlicher Basis in den regionalen Räumen zu verankern, um dort neue Perspektiven und neue Arbeitsplätze zu schaffen.“ In den Regionaldialogen wurden unterschiedliche Aspekte diskutiert, die dabei helfen können, dieses Ziel zu erreichen. Zu nennen sind hier z. B. die Zusammenarbeit in Innovationsnetzwerken bzw. Clustern, förderliche und verlässliche Rahmenbedingungen (u. a. im Bereich der Unternehmensfinanzierung, des Steuerrechts, der Infrastruktur), Beratung von kleinen und mittelständischen Unternehmen, aber auch Fördermaßnahmen. Konkrete Kriterien für eine „Förderungswürdigkeit“ wurden in den Regionaldialogen nicht diskutiert. Es wurden aber zum Beispiel Erfolgsfaktoren von Innovationsnetzwerken diskutiert, wie zum Beispiel eine Zusammenarbeit über die gesamte Wertschöpfungskette und branchenübergreifende Kooperationen.

10. Welche weiteren Anwendungsfelder (beispielsweise Unternehmensförderung, Beschäftigungssicherheit, Fort- und Weiterbildung und Umschulung) plant die Bundesregierung, neben dem regionalen Wissenstransfer und der Entwicklung von Zukunftstechnologien im Rahmen der Transformationsdialoge zu fördern?

Bei der Entscheidung, ob und ggf. welche weiteren Maßnahmen erforderlich sind, um den Strukturwandel in den Unternehmen, bei den Beschäftigten und in den Regionen zu flankieren und zukunftsorientiert zu unterstützen, wird die Bundesregierung auch die Ergebnisse und Empfehlungen des „Transformationsdialogs Automobilindustrie“ mitberücksichtigen.

11. Inwieweit werden regional betroffene Unternehmen und die Zivilbevölkerung vor Ort in die jeweiligen der vier Transformationsdialoge einbezogen?

Eine unmittelbare Einbeziehung von regional betroffenen Einzelunternehmen und der örtlichen Bevölkerung in den „Transformationsdialog Automobilindustrie“ und die Regionaldialoge wurde nicht vorgesehen. Die Länder haben Expertinnen und Experten für die Teilnahme an den Regionaldialogen benannt, dabei wurde auf eine ausgewogene Zusammensetzung und – um eine tatsächliche Diskussion zu ermöglichen – eine zahlenmäßige Begrenzung der Vorschläge geachtet (vgl. hierzu die Antwort zu Frage 1).

12. Bis spätestens wann soll die wissenschaftliche Begleitstudie zu den besonders betroffenen regionalen Automobilclustern veröffentlicht werden, und welche Forschungsinstitute werden an der Studienerarbeitung beteiligt sein?

Für die Identifizierung der betroffenen Automobilcluster hat das BMWi am 28. April 2020 einen Forschungsauftrag mit dem Titel „Wirtschaftliche Bedeutung regionaler Automobilnetzwerke in Deutschland“ öffentlich ausgeschrieben. Das Vorhaben wurde an das Institut der deutschen Wirtschaft Köln Consult GmbH (IW Consult) vergeben, die einen Unterauftrag an das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) vergeben hat. Der Schlussbericht zu der Studie soll im Spätsommer des kommenden Jahres vorgelegt werden.

13. Wie lautet die konkrete Forschungsfrage bzw. wie lauten die konkreten Forschungsfragen für die Erarbeitung der Begleitstudie?

Mit dem BMWi-Forschungsvorhaben „Wirtschaftliche Bedeutung regionaler Automobilnetzwerke in Deutschland“ sollen die Automobilregionen in Deutschland identifiziert und die Spezifika automobiler Netzwerkstrukturen in den identifizierten Regionen herausgearbeitet werden. Die wirtschaftliche und technologische Bedeutung der Automobilwirtschaft für diese Regionen soll dabei umfassend und über die Abgrenzung der amtlichen Statistik (WZ 2008-29) hinausgehend analysiert werden. Ausgehend vom aktuellen Trend des Antriebswechsels soll mittels einer Metanalyse vorhandener Studien und Analysen ermittelt werden, wie sich die Betroffenheit von Unternehmen der Automobilwirtschaft und den damit verbundenen Wertschöpfungsketten in Regionen auswirken kann. Neben möglichen Risiken und Herausforderungen sollen dabei auch sich bietende Chancen des Strukturwandels in der Automobilindustrie analysiert werden.

14. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass es nicht zu einer Doppelarbeit des Transformationsdialog-Prozesses und der Tätigkeit der Arbeitsgruppe, die nach dem Autogipfel Anfang September entstanden ist (<https://www.n-tv.de/wirtschaft/Autogipfel-vertagt-Entscheidung-zu-Hilfen-article22023793.html>), kommt?

Der „Transformationsdialog Automobilindustrie“ wurde als Dialogplattform eingerichtet, um gemeinsam mit relevanten Akteuren aus der Wirtschaft, den Ländern und besonders betroffenen Regionen die Auswirkungen des Strukturwandels in der Automobilindustrie zu erörtern. In der Sitzung der „Konzertierten Aktion Mobilität“ (KAM) am 8. September 2020 unter Leitung von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel wurde die Einsetzung einer Arbeitsgruppe beschlossen, die bis zum November 2020 prüfen soll, ob und gegebenenfalls wie ein marktwirtschaftliches Konzept zur Stärkung des Eigenkapitals insbesondere von Zulieferunternehmen entwickelt werden könnte. Dieses Thema wurde auch im Regionaldialog „Unternehmensfinanzierung, Steuerrecht, Förderinstrumente“ des Transformationsdialoges diskutiert. Die Diskussion konnte aber nicht zu Ende geführt werden. Unter Berücksichtigung der Diskussionsergebnisse im Transformationsdialog wird die vorgenannte Arbeitsgruppe sich mit dem genannten spezifischen Arbeitsauftrag befassen.

15. Welche konkreten neuen Geschäftsmodelle und Wachstumspotenziale hat die Bundesregierung identifiziert, welche im Zuge der Transformation im Bereich der Zuliefererbranche entstehen?

Die Gestaltung der Transformation ist zuvorderst Aufgabe der Unternehmen. Sie können die vorhandenen Kompetenzen und die Chancenpotenziale neuer Technologien und Geschäftsfelder am besten einschätzen. Die Elektromobilität ist aktuell wichtigster Treiber der Veränderungen in der Branche. Bei den Pkw zeichnen sich derzeit rein batterieelektrische Antriebe als zentrale alternative Technologieoption ab, insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen sind auch Wasserstofftechnologien perspektivisch eine vielversprechende Option. Elektromobilität benötigt neue Komponenten und Lösungsansätze (z. B. Bordelektronik, Heizsysteme für Innenraum) und erfordert einen Infrastrukturwandel (Ladeinfrastruktur, neue Treibstoffe, z. B. Wasserstoff). Zudem wurde im Transformationsdialog identifiziert, dass die Trends der Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung das Entstehen neuer Mobilitätskonzepte und -dienstleistungen und damit verbundener neuer Geschäftsfelder begünstigt.

16. Hat die Bundesregierung bereits vor der Corona-Krise Strategien für die sozial-ökologische Transformation der Zuliefererbranche erarbeitet?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Der Bund hat bereits vor der Corona-Krise ein breites Maßnahmenbündel erarbeitet, um die Unternehmen und die Regionen bei der erfolgreichen Gestaltung des Strukturwandels zu unterstützen. Wichtige Elemente sind das Umweltbonus-Förderprogramm für Elektrofahrzeuge und der Masterplan Ladeinfrastruktur. Bezüglich der Batteriezellfertigung hat Deutschland zwei sog. IPCEIs (Important Project of Common European Interest) auf den Weg gebracht, in beiden Großprojekten spielen deutsche Unternehmen tragende Rollen. Die Batterieforschung und der Transfer der Ergebnisse in die industrielle Anwendung werden im Rahmen des Dachkonzepts „Forschungsfabrik Batterie“ gefördert. Die Entwicklung im Bereich Wasserstoff und andere synthetische Kraftstoffe wird durch die Bundesregierung mit der Nationalen Wasserstoffstrategie vorange-

trieben. Im Bereich der beruflichen Weiterbildung hat die Bundesregierung insbesondere zur Flankierung des Strukturwandels übergreifende Initiativen wie das bereits zum 1. Januar 2019 in Kraft getretene Qualifizierungschancengesetz, die am 12. Juni 2019 von Bund, Ländern und Verbänden vereinbarte Nationale Weiterbildungsstrategie und das bereits im Wesentlichen am 29. Mai 2020 in Kraft getretene Arbeit-von-Morgen-Gesetz auf den Weg gebracht. Auch die Forschung und Entwicklung im Bereich Fahrzeugtechnologien wird von der Bundesregierung seit langem mit einem breiten Maßnahmenbündel gefördert (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/14691).

17. Welche Maßnahmen zur Sicherung der Fachkräfte der Branche hat die Bundesregierung bislang umgesetzt?

Wie wird mit diesen Bemühungen weiter verfahren?

Aus- und Weiterbildung sowie Qualifizierung sind die entscheidenden Instrumente, damit die Beschäftigten der Automobilbranche ihre Kompetenzen an die in Zukunft erforderlichen Anforderungen der neuen automobilen Wertschöpfungskette anpassen können. Dies gilt nicht nur für Beschäftigte der Automobilindustrie; jedoch ist diese Branche durch Digitalisierung und Dekarbonisierung im Verkehrssektor einem vergleichsweise starken Transformationsprozess ausgesetzt. Die Weiterbildung von Beschäftigten ist vorrangig Aufgabe der Unternehmen. Sie können die vorhandenen Kompetenzen und in Zukunft erforderlichen Qualifikationsanforderungen an Beschäftigte entlang der automobilen Wertschöpfungskette am besten einschätzen. Die Umsetzung von Weiterbildungsmaßnahmen kann jedoch durch gute Rahmenbedingungen maßgeblich beeinflusst werden. Diese müssen daher regelmäßig überprüft werden, um die Qualifizierung der Beschäftigten in der Transformation positiv zu unterstützen. Hier können Sozialpartner, Bund und Länder dazu beitragen, Weiterbildungsangebote und Fördermöglichkeiten für alle leichter zugänglich zu machen und Anreize für Kooperationen und Zusammenarbeit zu setzen. Die Bundesregierung fördert zahlreiche Maßnahmen, die zugänglich für die Branche sind zur Qualifizierung und Weiterbildung der Beschäftigten (vgl. die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/18518). Mit dem Ausbau der Qualifizierungsmöglichkeiten durch das Qualifizierungschancengesetz sowie das Arbeit-von-morgen-Gesetz hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode bereits die gesetzlichen Grundlagen dafür geschaffen, Weiterbildung und Qualifizierung für den Strukturwandel in der Automobilindustrie verstärkt zu fördern. Sie eröffnen insbesondere Beschäftigten in vom Strukturwandel betroffenen Betrieben unabhängig von Qualifikation, Alter und Betriebsgröße Zugang zu erweiterten Fördermöglichkeiten, die auch für Qualifizierungen während der Kurzarbeit genutzt werden können. Seitens der Länder stehen weitere Fördermöglichkeiten aus Landes- und/oder ESF-Mitteln für die Qualifizierung von Beschäftigten zur Verfügung, die neben den gesetzlichen Fördermöglichkeiten des Bundes genutzt werden können.

Mit der Nationalen Weiterbildungsstrategie haben das BMAS und das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) in gemeinsamer Federführung zusammen mit dem BMWi, der Bundesagentur für Arbeit sowie den Ländern und den Sozialpartnern in einem breiten Prozess in insgesamt 10 Handlungsfeldern Vereinbarungen getroffen, um insbesondere Antworten auf die durch die digitale Transformation veränderten Bedingungen in der Arbeits- und Berufswelt zu geben. Ziel ist die Systematisierung und Stärkung einer Weiterbildungspolitik, die lebensbegleitendes (Weiter-)Lernen unterstützt und somit zu einer neuen Weiterbildungskultur beiträgt.

Eine erfolgreiche Bewältigung des Strukturwandels entscheidet sich nicht zuletzt aufgrund der unterschiedlichen regionalen Betroffenheit und Profile mehr denn je vor Ort. Um beim notwendigen Kompetenzaufbau im Transformationsprozess zu unterstützen, stehen in den Regionen weitere Maßnahmen der Bundesregierung zur Verfügung. Dazu zählen z. B. Investitionen in überbetriebliche Berufsbildungsstätten (ÜBS), insbesondere die beiden Sonderprogramme „ÜBS-Digitalisierung“ des BMBF und des BMWi; die BMBF-Programme „Digitale Medien in der beruflichen Bildung“, JOBSTARTER plus „Ausbilden für die Wirtschaft 4.0“; „InnoVET – Zukunft gestalten – Innovationen für eine exzellente berufliche Bildung“, das durch den ESF kofinanzierte Förderprogramm „Passgenaue Besetzung“ des BMWi sowie die BMBF-Qualifizierungsinitiative für das Berufsbildungspersonal im Digitalen Wandel „Q 4.0“.

Zudem unterstützt das BMWi Unternehmen – im Sinne einer Hilfe zur Selbsthilfe – beim Finden, Binden und Qualifizieren von Fachkräften durch das Kompetenzzentrum für Fachkräftesicherung (KOFA). Das KOFA adressiert die speziellen Herausforderungen von KMU, die anders als große Unternehmen häufig nicht über die notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen verfügen, um eine vorausschauende und strategische Fachkräftesicherung zu betreiben. Im Jahr 2021 wird das Unterstützungsangebot des KOFA dahingehend weiterentwickelt, dass neben dem bisherigen Informationsangebot die Unterstützungsinstrumente noch gezielter in den unternehmerischen Alltag eingepasst werden sollen.

Seit gut zehn Jahren unterstützt das BMAS die Professionalisierung von regionenübergreifenden Fachkräftenetzwerken. Um insbesondere auch die zukunftsorientierte Weiterbildung von Beschäftigten in KMU sowie regionale Wirtschafts- und Innovationsnetzwerke zu stärken, wird das BMAS als ein Element der Umsetzung der Nationalen Weiterbildungsstrategie ab Ende des Jahres 2020 dezentrale Weiterbildungsverbände zwischen Unternehmen finanziell fördern. Dadurch sollen individuelle und passgenaue Lösungen für die Unternehmen einer Region oder Branche realisiert werden. Um dazu beizutragen, dass Beschäftigte, deren Tätigkeitsprofile sich in den kommenden Jahren stark verändern werden, für andere Jobprofile – ggf. auch bei anderen Unternehmen innerhalb oder außerhalb des Verbunds – zu qualifizieren, können Weiterbildungsverbände auch branchenübergreifend organisiert werden. Um dem Trend der zunehmenden Tertiarisierung und damit auch Höherqualifizierung gerecht zu werden, hat das BMBF gemeinsam mit den Ländern das Aufstiegsfortbildungsförderungsgesetz novelliert und die Förderleistungen angepasst. Ziel ist es, die berufliche Höherqualifizierung zu erweitern und auszubauen sowie die individuellen beruflichen Aufstiegsmöglichkeiten zu verbessern.

18. Inwiefern wird es eine Abstimmung zwischen den Transformationsdialogen und den Tätigkeiten der Nationalen Plattform Mobilität, Bündnis für moderne Mobilität geben?

Die Erkenntnisse der beiden Formate werden in die jeweiligen Arbeitsprozesse einfließen und diese befördern. Eine formale Abstimmung ist nicht vorgesehen.

19. Inwiefern soll das neu zu gründende „Zentrum Mobilität der Zukunft“ in München in die Transformationsdialoge eingebunden werden, und welche Aufgaben soll es hierbei ggf. übernehmen?

Derzeit wird ein Feinkonzept für das neu zu gründende „Deutsche Zentrum für Mobilität der Zukunft“ erarbeitet. Dies umfasst etwa Umsetzungsoptionen be-

züglich der Rechtsform, der Struktur und Steuerung. Im kommenden Jahr soll die Geschäftstätigkeit aufgenommen werden. Eine Einbindung der inhaltlichen Arbeit des Zentrums in die Transformationsdialoge ist aufgrund der zeitlichen Versetzung nicht vorgesehen.

20. Wird es eine Koordination mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geben, und wenn ja, wie soll die Zusammenarbeit konkret aussehen, bzw. welches Bundesministerium übernimmt welche Aufgaben?

Vertreterinnen und Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sind am Transformationsdialog Automobilindustrie beteiligt worden. Der Transformationsdialog ist als Dialogplattform konzipiert worden, dessen Ergebnisse die Bundesregierung und die Länder informieren soll, welche Maßnahmen und Initiativen zur politischen Flankierung und Unterstützung der Gestaltung des Strukturwandels sich besonders bewährt haben. Konkrete Arbeitsaufträge an einzelne Bundesministerien werden im Transformationsdialog nicht formuliert.

21. Inwiefern sollen bereits bestehende Sharingmodelle und Sharingprojekte (Carsharing, Ridepooling etc.) in die Transformationsdialoge einfließen, und wird auch auf das Thema des Teilens von Verkehrsmitteln ein besonderer Fokus gelegt werden?

Die in der Frage benannten Themen wurden in Regionaldialogen des Transformationsdialoges Automobilindustrie diskutiert und werden in den Ergebnispapieren adressiert werden. Der Fokus des Transformationsdialoges Automobilindustrie liegt auf Fragestellungen der Transformation von Werken, Beschäftigung und industrieller Wertschöpfung in den Regionen. Fragen der Mobilität der Zukunft und damit verbundener neuer Mobilitätskonzepte und Geschäftsmodelle werden in der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) behandelt. Auf eine Abgrenzung der Tätigkeiten beider Formate wurde Wert gelegt.

