

**Stellungnahme zu dem Beratungsgegenstand
Automobilindustrie in Thüringen erfolgreich gestalten:
nachhaltig, innovativ und zukunftsfähig
Antrag der Fraktionen der CDU, des BSW und der SPD
- Drucksache 8/1104 –**

- 1. Wie bewerten Sie die Aussage in Punkt 1.3 des Alternativantrags, wonach die Entwicklung der Automobilindustrie weitgehend von Faktoren abhängig sei, auf die das Land keinen Einfluss habe? Halten Sie diese Darstellung für realistisch oder erkennen die Antragsteller damit mögliche landespolitische Handlungsspielräume?**

Tatsächlich wird der wesentliche Rahmen für die Automobil- und andere Industrien im Wesentlichen durch die Europa- und Bundespolitik sowie die internationalen Märkte abgesteckt. Die Thüringer Landespolitik sollte sich aus der Gestaltung von Märkten weitgehend heraushalten. Eine landespolitisch-ideologische Überformung wie in den Jahren unter rot-rot-grün hilft nicht bei der Bewältigung der Herausforderungen. Was allerdings helfen kann, ist ein investitions- und arbeitsfreundliches Gesamtklima im Freistaat zu fördern.

Dazu gehören:

eine *Bildungspolitik*, die langfristig dazu beiträgt, das Fachkräftepotential zu sichern;
eine *Arbeitsmarktpolitik*, die betriebliche Abläufe unterstützt, statt sie zu hemmen (Stichwort: Genehmigung von Sonn- und Feiertagsarbeit)
und eine *Landesplanung und -verwaltung*, welche Ansiedlungen, An-, Um- und Ausbauten von Produktionsanlagen ebenso fördert und ermöglicht wie den Ausbau von Erzeugungs- und Speicherkapazitäten im Energiebereich.

- 2. In Punkt 1.10 des Alternativantrags wird vor einer politisch motivierten Blockade der Elektromobilität gewarnt. Sehen Sie aktuell in Deutschland oder Thüringen eine solche Blockade – oder nicht vielmehr eine politische Bevorzugung der Elektromobilität bei gleichzeitiger Verdrängung des Verbrennungsmotors?**

Die bisherige Bundespolitik und in Teilen folgend die Politiken der Länder haben in der jüngeren Vergangenheit starkes Interesse an der Elektromobilität gezeigt. Dennoch war und ist parallel auch stets ehrliches Bemühen um den Erhalt der Wertschöpfung im Verbrennerbereich im Rahmen der rechtlichen und politischen Möglichkeiten zu registrieren. Markteingriffe sollten, wenn sich die Politik schon dazu entscheidet, konsequent bleiben. Insofern war der überraschende Wegfall des sog. Umweltbonus nicht hilfreich. Die gegenwärtige Lage erzeugt vor allem Unsicherheit, welche die Planungen sowohl von Herstellern als auch von Kunden massiv erschwert.

In der Diskussion um die Zukunft der Automobilindustrie wird oft nicht ausreichend akzentuiert, dass sie letzten Endes auf die Entscheidungen der Kunden, also Autokäufer und -fahrer angewiesen ist. Diese eher langfristigen Anschaffungsentscheidungen werden durch sich wandelnde Politik erschwert. Dies wiederum beeinflusst die mittel- und langfristigen Planungen der OEM und damit nahezu unmittelbar auch die von Zulieferern.

- 3. Wie bewerten Sie das EU-weite Verbot der Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ab 2035 (mit Ausnahme synthetischer Kraftstoffe)? Welche Auswirkungen erwarten Sie für die Automobil- und Zuliefererindustrie in Thüringen?**

Ein solches Verbot widerspricht aus unserer Sicht dem von uns geforderten Grundsatz der Technologieoffenheit (siehe hierzu weiter unten). Damit werden Forschung und

Entwicklung in diesem Bereich ausgebremst. Dies ist insofern bedauerlich, als die fortlaufende Forschung hier deutliche Effizienzgewinne erbracht hat. Bekannterweise waren damit Einsparungen im Kraftstoffverbrauch verbunden, die Einsparungen für die Fahrer ebenso ermöglicht haben wie deutlich reduzierte Beiträge von CO₂ und anderen Stoffen. Es sei hier daran erinnert, dass moderne Motoren beispielsweise zum vollständigen Wegfall von Blei in den Kraftstoffen ebenso beigetragen haben, wie einer deutlichen Reduktion von Stickstoffen etc.

Nicht ohne Grund beforscht und entwickelt der nach Stückzahl weltgrößte Autohersteller Toyota alle Antriebsarten parallel.

Bei den synthetischen Kraftstoffen ist festzuhalten, dass deren Zulassung in Deutschland erst im Mai 2024 erfolgte und damit im europäischen Vergleich eher spät. Aktuell führen zwar etliche hundert Tankstellen in Deutschland entsprechende Produkte komplett oder als Beimischung. Dennoch sind sie noch nicht flächendeckend verfügbar. Die an sich richtige Ausnahmeregelung kann damit im Moment nur begrenzt wirken.

Wir bewerten ein Verbot daher negativ und erwarten für den Fall einer tatsächlichen Umsetzung auch zumindest in Teilen negative Auswirkungen auf die Automobil- und Zuliefererindustrie in Thüringen.

4. Halten Sie die von den Antragstellern formulierte „Technologieoffenheit“ für gegeben, obwohl das EU-Verbrennerverbot einen konkreten Antrieb (Verbrenner) politisch ausschließt?

Mit den Vorgaben der Europäischen Union aus Brüssel ist der Verbrenner derzeit ein Modell mit politisch festgelegtem Enddatum. Bei tatsächlicher Umsetzung wäre spätestens ab diesem Zeitpunkt die Technologieoffenheit nicht mehr gegeben.

5. Welche Rückwirkungen auf Forschung, Entwicklung und Investitionen in Thüringer Unternehmen sehen Sie durch das absehbare Auslaufen des Verbrennungsmotors in Europa?

Aus unseren obigen Ausführungen sollte bereits klar geworden sein, dass wir zumindest in Teilen negative Auswirkungen erwarten. Gerade für Thüringen, dessen Industrie bisher stark durch Auftragsfertigung im Verbrennerbereich getragen wurde, wird damit eine Chance verbaut, sich mit eigenen Entwicklungen im Markt zu positionieren.

6. Ist Ihrer Einschätzung nach ein industriell und ökonomisch tragfähiger Übergang zur Elektromobilität unter den gegebenen Standortbedingungen (Energiepreise, Infrastruktur, Material- und Rohstoffverfügbarkeit und -abhängigkeit) in Thüringen realistisch?

Selbst bei einer angenommen idealen Industrie- und Energiepolitik des Landes wird diesdurch die Vorgaben von Europa- und Bundespolitik sowie vor allem rohstoffpolitische Entwicklungen kaum möglich sein. Hinzu kommen die erheblichen Engpässe in allen Bereichen des hierfür nötigen Aus- und Umbau des Energiesystems.

7. Können aus Ihrer Sicht die bestehende Ladeinfrastruktur sowie das deutsche Stromnetz in den kommenden Jahren eine flächendeckende und zuverlässige Versorgung einer wachsenden E-Flotte gewährleisten?

Voraussichtlich nur begrenzt. Wohlgemerkt liegt dies nicht am bilanziellen Stromangebot, sondern an der Verfügbarkeit zum jeweiligen Zeitpunkt und am jeweiligen Ort. Neben dem oft betrachteten Übertragungsnetz („Stromautobahnen“) ist es vor allem das

Verteilnetz, welches die generelle Umstellung des Energiesystems derzeit nur in Ansätzen zu bewältigen vermag. Eine Engstelle sind dabei die Straßen- oder Hausanschlüsse, welche selbst in Neubauten in der Regel nicht auf die entsprechenden Lastabnahmen ausgelegt sind.

Wir betonen dabei aber: das Bild der „Zahnarztallee“ ist technisch nachvollziehbar, wird aber in der Realität kaum auftreten. Geht man davon aus, dass das Mobilitätsverhalten des Nutzers weitgehend unabhängig vom Antrieb ist, wird das BEV so wenig jeden Abend geladen werden, wie der Verbrenner jeden Abend getankt wird. Die verbesserten Reichweiten der Batterien haben hier einen Effekt, der dem der effizienteren Verbrenner ähnlich ist.

Dennoch wird jeder steigende, nicht zeitlich kalkulierbare Verbrauch in Verbindung mit der zunehmend schwankenden Stromerzeugung und fehlenden Speichern zu Problemen in der Stromversorgung führen müssen. Jeder Blick in die tagesaktuellen Daten von Stromerzeugung und -verbrauch verdeutlicht dies.

8. Welche ökologischen und wirtschaftlichen Herausforderungen sehen Sie im Zusammenhang mit Batterie-Recycling infolge der politisch angestrebten Umstellung auf Elektromobilität?

Angesichts der hohen Umweltstandards in Deutschland ist diese Frage für uns nur bedingt nachvollziehbar. Wir sehen die Herausforderung eher im gesellschaftlichen und administrativen Bereich im Sinne einer generellen Skepsis in Teilen der Bevölkerung und Verwaltung gegenüber der Industrie, unabhängig vom jeweiligen Zweig.

Allzu oft gilt hier das NIMBY-Prinzip: gut bezahlte, sichere Arbeitsplätze will jeder - das Industriegebiet in der Nachbarschaft will keiner.

9. Welches Risiko sehen Sie für die mittelständisch geprägte Zulieferindustrie in Thüringen, wenn der komplexe Produktionscluster für den Verbrennungsmotor entfällt und der Elektromotor weniger differenzierte Fertigungstiefe benötigt?

Wir verweisen hier auf unsere Antworten zu den Fragen 2 bis 5.

Wir halten fest, dass der Abbau von Produktionskapazitäten bereits Realität ist. Daraus ergibt sich für uns, dass die mittelständische Zulieferindustrie schon jetzt existentiell herausfordert ist. Sorgen bereitet uns eine Art Dominoeffekt, der sich entwickeln könnte: unklare politische Vorgaben führen zu Anschaffungszurückhaltung, diese wiederum zu vorläufig sinkenden Stückzahlen, diese wiederum zu Investitionszurückhaltung in der Branche, diese wiederum zu Zurückhaltung bei der Berufswahl. So könnte ein negativer Kreislauf entstehen, in dem sich Kapazitätsabbau, Forschungszurückhaltung und Fachkräftemangel gegenseitig verstärken. Dies gilt allerdings nur bedingt abhängig von der Antriebsart. Die Automobilindustrie nur auf die Antriebsart zu reduzieren, wäre zu kurz gegriffen.

10. Welche Erfahrungen bestehen in Thüringen mit dem Förderprogramm „Thüringen MOTIVation“ sowie dem Branchendialog „Automobil“? Halten Sie diese Formate für ausreichend, um die strukturellen Herausforderungen der Branche zu adressieren?

Als Verbände können wir keine Erfahrungen mit dem Förderprogramm vorweisen. Der Branchendialog hingegen ist ein aus unserer Sicht grundsätzlich richtiges Instrument, welches fortgesetzt werden sollte. Allerdings sollten hierbei zwei Dinge beachtet werden: Erstens, die strukturellen Herausforderungen sind hinlänglich bekannt. Aus unserer Sicht ist die Analyse abgeschlossen und die Diskussion zeigt Tendenzen zu Wiederholungen. Insofern sollte der Branchendialog sich stärker auf die Lösungsfindung und vor

allem Umsetzung konzentrieren. Das heißt u. a. im Dialog aktiv die Maßnahmen zu politischen Rahmensetzung zu diskutieren, um Legislative und Exekutive klare Empfehlungen an die Hand geben zu können.

Zweitens müssen die wirtschaftlichen Herausforderungen unternehmerisch bewältigt werden. In der landespolitischen Vergangenheit empfanden wir die Ausrichtung auf eher sozialpartnerschaftliche Fragen als nur bedingt hilfreich. Die Entscheidungen müssen von denen getroffen werden, die sie auf dem Markt zu verantworten haben.

11. Wie bewerten Sie den aktuellen Rückgang der Neuzulassungen batterieelektrischer Fahrzeuge in Deutschland nach dem Wegfall der Kaufprämien?

Die Förderung der BEV durch Kaufprämien hat zu einem marktverzerrenden Vorteil geführt, der kurzfristige Mitnahmeeffekte begünstigt hat. Fallen diese und andere Effekte weg (0,5%-Regel; Privilegierte Regelungen im Straßenverkehr wie die Nutzung von Busspuren; subventionierter bis kostenloser Ladestrom bei einigen Anbietern o. ä.), müssen sich die BEV unter normalen Marktbedingungen behaupten. Dies scheint nur bedingt zu gelingen, wenn der Anteil an den Zulassungen mit dem Prämienwegfall wieder sinkt. Insofern bewerten wir diesen Rückgang als erwartbar.

12. Sehen Sie die Gefahr, dass eine durch politische Vorgaben beschleunigte Umstellung auf Elektromobilität die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Hersteller gegenüber chinesischen Anbietern schwächt?

Diese Frage greift aus unserer Sicht zu kurz. Der Rückstand gegenüber chinesischen Anbietern ist – auf dem heimischen oder internationalen Markt - in erster Linie eine Frage der Wettbewerbsfähigkeit. Auf dem chinesischen Markt hingegen dominieren inzwischen kundenseitig neben den Kosten- auch weitere Erwägungen wie Design, Bedienbarkeit/ Multimedia-Funktionen und nicht zuletzt die Bevorzugung nationaler Produkte eine Rolle.

Die wettbewerbsseitigen Hauptprobleme sind Energiekosten, Arbeitskosten und bürokratische Belastungen. Hinzu kommen Rohstoffpreise und -verfügbarkeit, die aber in nur geringem Maß von der deutschen Politik beeinflusst werden können.

Wir möchten ergänzen, dass dies keineswegs nur ein Problem der Elektromobilität ist. Auch andere Branchen außerhalb der Automobilindustrie sind davon betroffen.

13. Welche Auswirkungen haben nach Ihrer Ansicht die derzeitigen Handelsbedingungen — etwa die künstliche Verteuerung (Zoll) von EU-Pkw beim Export in die USA um 12,5 Prozent und umgekehrt 0 Prozent Zoll auf US-Pkw, die in die EU exportiert werden?

Hierzu verfügen wir nicht über ausreichende Zahlen und verweisen auf die zu erwartenden Stellungnahmen der Fachverbände. Wir vermuten allerdings klassische Vorzieheeffekte, also den Kauf vor Inkraftsetzung der Zölle. Insofern ist schwer abschätzbar, ob sinkende Absatzzahlen eine Folge der Zölle sind oder Folge der vorher gekauften Pkw. Kommt beides zusammen, also Vorzieheffekt und sinkende Absatzzahl, wird der Effekt zusätzlich überzeichnet.

Eine Konkurrenzsituation durch US-amerikanische Pkw sehen wir aufgrund der Nutzerpräferenzen noch nicht.

14. Halten Sie es für volkswirtschaftlich sinnvoll, Schlüsselindustrien wie die Automobilindustrie zu transformieren, obwohl diese Transformation weltweit nur einen geringen Effekt auf den globalen CO2-Ausstoß hat?

Wir betonen eingangs: der vom Menschen mit verursachte Klimawandel ist eine globale

Herausforderung, die wir im Interesse unserer eigenen Lebensqualität bewältigen müssen.

Dies muss allerdings so gestaltet werden, dass der technische, wirtschaftliche und gesellschaftlich-soziale Standard im Wesentlichen erhalten werden kann. Dies sehen wir derzeit ernsthaft gefährdet. Die Insolvenzen und der damit verbundene Wegfall von gut entlohnten Arbeitsplätzen auch in Thüringen zeigen dies deutlich. Die anhaltende Rezession in der Industrie, die Rückgänge im Gesamt-BIP – all dies zeigt, dass die oben umrissenen Herausforderungen eben nicht mit den politischen Maßnahmen der jüngeren Vergangenheit und Gegenwart bewältigt werden konnten.

Wir fassen zusammen: wir halten die Transformation unserer gegenwärtigen Schlüsselindustrien durchaus für sinnvoll. Transformation an sich ist auch nichts Neues. Allerdings sind die bisherigen industriellen Transformationen langfristig mit steigender Beschäftigung, steigenden Entgelten und einer generell verbesserten Lebensqualität einher gegangen. Dies scheint aktuell nicht der Fall zu sein.

15. Welche industriepolitischen Maßnahmen halten Sie für erforderlich, um in Thüringen einen substanzialen Strukturbruch mit Arbeitsplatzverlusten in der Automobilindustrie zu vermeiden?

Hierzu haben wir uns an verschiedenen Stellen bereits ausführlich geäußert und fassen zusammen:

Bildungspolitische Maßnahmen, welche mittel- und langfristig die Fachkräfteverfügbarkeit im Land sichern helfen. Dazu zählen die Bekämpfung des Unterrichtsausfalls und fehlender Abschlüsse allgemein, so wie ausreichenden Kernkompetenzen am Ende der Schullaufbahn vor allem im Bereich MINT und Deutsch;

Industrie- und wirtschaftspolitische Maßnahmen, welche den Erhalt der Betriebe sichern und Neuansiedlungen ermöglichen;

Umwelt- und energiepolitische Maßnahmen, die helfen, die Energieversorgung der Industrie zu sichern;

Bürokratieabbau und wirtschaftsfreundliche Verwaltung, die unterstützt und ermöglicht, statt zu bremsen und zu verhindern;

Wissens- und Ergebnistransfer, durch den die Forschungsergebnisse der Thüringer Forschungslandschaft v. a. in Bereichen wie Speicherlösungen breit verfügbar werden;

Zukunftstechnologien wie autonomes Fahren fördern, um Mobilität auch in Zukunft abzusichern;

und die Förderung eines Bildes von Wirtschaft und Unternehmertum, das bei aller berechtigten Kritik in Einzelfällen Wirtschaft als Grundlage von sinnstiftender Arbeit, Basis eines guten Lebens und gesellschaftlichen Fortschrittes zeigt.

16. Welche Ursachen sehen Sie für die zuletzt zunehmenden Insolvenzen und Schließungen von Automobilzulieferbetrieben in Thüringen (u. a. Samag, AE Group, Vitesco, Marelli, Eissmann, Bohai Trimet etc.)?

Die politischen Rahmenbedingungen der jüngeren Vergangenheit und Gegenwart haben sich als deutlich nachteilig für die Wettbewerbsfähigkeit erwiesen. Dies ist kein spezifisches Thüringer Problem, sondern betrifft seit Jahren das ganze Land. Noch sind hierfür vor allem die Bereiche Forschung und Entwicklung sowie Verwaltung vor allem in den südwestdeutschen Ländern vorrangig betroffen. Dennoch ist der Rückgang auch in den produktiven Bereichen in Thüringen spürbar. Dem können sich auf Dauer auch die gut aufgestellten Thüringer Unternehmen nicht entziehen, insbesondere wenn sie im konzerninternen Wettbewerb mit anderen Standorten vergleichbare Qualität nur zu höheren Preisen anbieten können.

17. Welche politischen Maßnahmen wären aus Ihrer Sicht geeignet, die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie am Standort Thüringen langfristig zu sichern?

Wir interpretieren diese Frage als eine v. a. industriepolitische und verweisen auf unsere Antwort zu Frage 15.

18. Wie beurteilen Sie die Lage der Automobilindustrie in Thüringen? Sehen Sie die Gefahr einer bevorstehenden Deindustrialisierung Thüringens?

Bedauerlicherweise sehen wir die Deindustrialisierung bereits jetzt. Die Insolvenzen, welche in Frage 16 weder abschließend noch endgültig aufgelistet wurden, belegen dies zur Genüge.

19. Welche konkreten landespolitischen Instrumente braucht es, um die Automobilindustrie in Thüringen zu unterstützen und ihre Arbeitsplätze zu erhalten?

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 15. Die dort empfohlenen Maßnahmen sollten wo möglich auf Landesebene rechtlich verankert und umgesetzt werden, etwa in der Landesplanung, dem angekündigten Thüringer Energiegesetz und den gleichfalls angekündigten Thüringer Bürokratierückbaugesetzen – hier legen wir auf den Plural besonderen Wert.

20. Wie bewerten Sie die Möglichkeit, dass das Land Thüringen durch eine aktive Industriepolitik Unternehmen gezielt dabei unterstützt, Investitionen in Dekarbonisierung, Digitalisierung und innovative Zukunftstechnologien zu realisieren?

Als grundsätzlich hoch, allerdings müssen wir hier erneut den Punkt Technologieoffenheit betonen. Eine Landesindustriepolitik sollte Erhalt und Ausbau von industrieller Produktion fördern, nicht einzelne politisch gewünschte Sektoren oder Verfahren. In den Unternehmen verbieten sich Investitionen in überholte Technologien letztlich von selbst. Wir möchten in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass die bestehenden Potentiale und Kompetenzen im Verbrennersektor absehbar benötigt werden. Dies betrifft z. B. die Bereiche schwerer Nutzfahrzeuge und die Mobilität im defence-Sektor.

Grundsätzlich sehen wir im Bereich defence wie auch in der Digitalisierung und damit den anverwandten Bereichen Sensorik/ Elektronik/ Optik/ Photonik Potentiale für zukünftige industrielle Wertschöpfung.

21. Unter welchen Voraussetzungen halten Sie öffentliche Beteiligungen an Unternehmen für ein geeignetes Mittel, um Standortschließungen oder Verlagerungen ins Ausland zu verhindern?

Die Grundvoraussetzung hierfür wäre der Beweis, dass der Staat der bessere Unternehmer ist. Dieser wurde aus unserer Sicht noch nicht erbracht, und wir sehen auch keine Entwicklungen, die das erwarten lassen.

So zeigt derzeit VW (mit seinen Beteiligungen durch das Land Niedersachsen) keine signifikant bessere Entwicklung als andere Marktteilnehmer. Der VW Golf soll ab 2027 ausschließlich im mexikanischen Werk in Puebla für den globalen Markt produziert werden, was eine Verlagerung von der aktuellen Produktion in Wolfsburg bedeutet. Diese Entscheidung ist Teil von Kostensenkungsmaßnahmen des Konzerns und soll eine lange Tradition der Golf-Produktion in Deutschland beenden.

Insofern sehen wir öffentliche Beteiligungen sehr kritisch. In einigen wenigen Ausnahmefällen mag es angezeigt sein, externe Schocks kurzfristig staatlich abzufedern, wenn das Geschäftsmodell bzw. jeweilige Unternehmen an sich trag- und zukunftsfähig ist.

22. Wäre ein landeseigener Transformationsfonds verbunden mit öffentlicher Unternehmensbeteiligung des Landes ein geeignetes Werkzeug, um sowohl Betriebe zu unterstützen als auch Innovationen zu fördern?

Ein Thüringer Transformationsfonds wäre ein zusätzliches aus Landesmitteln finanziertes Förderinstrument. Angesichts der oben dargelegten aktuell laufenden Neuordnung der Thüringer Förderlandschaft ist eine Bewertung aktuell schwierig.

Wir möchten aber anmerken: Angesichts der haushälterischen Herausforderungen des Freistaates sehen wir keine Spielräume für ein weiteres Förderprogramm. Auch ließe jedes weitere Programm dem Ziel entgegen, die Förderprogramme überschaubarer zu gestalten.

Der gelegentlich wahrzunehmenden Behauptung, dass andere Bundesländer bereits über milliardenschwere Transformationsfonds verfügen würden, widersprechen wir zumindest in Teilen. So reiht sich beispielsweise der Fonds in Bayern in die Hightech Agenda mit ein, in Hessen dient er primär als Instrument für günstige Finanzierungsbedingungen. Die Vorstellung, dass in den jeweiligen Fonds Milliardensummen ausschließlich für die Transformation der (Automobil)industrie zur Verfügung stünden, können wir daher nicht nachvollziehen.

Insofern ist der Thüringer Transformationsfonds gegenwärtig ein weitgehend unbestimmtes Instrument, dessen tatsächlicher Mehrwert gegenüber bereits bestehenden Förderprogrammen gut begründet werden müsste.

Weiters ist unklar, wie ein Fonds ausschließlich für die Automobilindustrie (sofern dies im Rahmen dieser Anhörung so zu verstehen ist) zu begründen und abzugrenzen wäre. Denn Transformation im Sinne einer Dekarbonisierung betrifft keineswegs nur die Automobilbranche im engeren Sinne. Sie betrifft auch zuliefernde Branchen. Das wären beispielsweise, ohne Anspruch auf Vollständigkeit: die Stahlindustrie, den Maschinenbau, die Textilbranche, die chemische Industrie und die Kunststoffindustrie, ...

Zur Frage nach öffentlichen Beteiligungen verweisen wir auf unsere Antwort zur Frage 21.

23. Welche bestehenden Förderinstrumente des Landes müssten wie angepasst werden, damit sie für kleine und mittlere Automobil-Zulieferbetriebe realistisch nutzbar sind?

Nach unserem Kenntnisstand setzt die Thüringer Regierung derzeit ihr Versprechen um, die Förderprogramme des Landes einer Analyse und Bewertung zu unterziehen. Wir erwarten, dass wir als Vertreter der Wirtschaft nach Abschluss dieser Analyse und einer ersten Bewertung in die endgültige Bewertung und Entscheidung im Rahmen geordneter Verfahren mit eingebunden werden. Doch bis dahin sehen wir von einer eigenen, notwendigerweise unvollständigen Bewertung ab.

24. Welche (Förder-) Instrumente bzw. wirtschaftspolitische Weichenstellungen sollte Thüringen auf Bundesebene einfordern, um die Transformation der Automotive-Industrie hierzulande zu unterstützen und die Deindustrialisierung zu verhindern?

Wir verweisen auf unsere Antwort zur Frage 15.

Darüber hinaus empfehlen wir mit Blick auf die Herausforderung durch und die Aktivitäten der Landesregierung in China, stets mitzudenken, dass China „gleichzeitig Partner, Wettbewerber und systemischer Rivale [ist]“, wie die China-Strategie der Bundesregierung 2023 zusammengefasst hat. Eine konsistente realpolitische Strategie muss den Gedanken beinhalten, dass China, wenn auch in geringerem Maße, auf Europa angewiesen ist und dies zu nutzen.

Ähnliches gilt für die USA, die sich als zunehmend schwieriger und nur noch bedingt verlässlicher Partner erwiesen haben.

Die wirtschaftspolitischen Weichenstellungen auf Bundesebene müssen darauf ausgerichtet sein, sich durch Stärkung der eigenen Wettbewerbsfähigkeit gegenüber diesen schwierigen Partnern im von ihnen gestalteten weltwirtschaftlichen Umfeld behaupten zu können.

25. Sind Betriebsräte und Gewerkschaften ausreichend eingebunden in den Thüringer Branchendialog Automobilindustrie?

Wir verweisen auf unsere Antwort zur Frage 10. Darüber hinaus betonen wir: als Arbeitgebervertreter fühlen wir uns bei aller Unterschiedlichkeit der Positionen stets dem gemeinschaftlichen sozialpartnerschaftlichen Handeln im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit inner- und außerhalb des Branchendialogs verpflichtet.

26. Wie können Beschäftigte, Betriebsräte und Gewerkschaften aktiv in Transformationsprozesse einbezogen werden?

Wir verweisen auf unsere Antwort zur Frage 10.

27. Sehen Sie eine Gefahr darin, dass „Technologieoffenheit“ in der Praxis zu Verzögerungen beim Umstieg auf Elektromobilität führt?

Wir verweisen auf unsere Antwort zu den Fragen 11 und 12.

Wir möchten ergänzen, dass unsere dort dargelegten Ausführungen zu den Angebots- und versorgungsseitigen im Bereich Energie aus unserer Sicht eines der wesentlichen Probleme hinreichend beschreiben.

Weiters sind es Fragen der Anschaffungs-, und Betriebs-/Wartungskosten und des Wiederverkaufswertes unter dem Gesichtspunkt des Batterieverbrauchs. Diese müssen aber die Hersteller gegenüber den Kunden beantworten.

Kurz gesagt: Es ist die Aufgabe der Hersteller, ein attraktives Produkt zu entwickeln und zu Preisen anzubieten, die auf dem Markt zur Anschaffungsentscheidung führen. Und es ist die Aufgabe der Politik, einen Rahmen zu schaffen, der dies zu gleichen Bedingungen auf den Märkten ermöglicht.

Erfurt, 7. November 2025

Johannes Bräun
Leiter Wirtschafts- und Umweltpolitik