

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Lisa Badum, Oliver Krischer, Dieter Janecek, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Transformation in der Automobilindustrie

Die deutsche Automobilindustrie und die vor- und nachgelagerten Branchen der Zulieferbetriebe und Händlerinnen und Händler befinden sich mitten in einer tiefgreifenden Transformation. Digitalisierung, die Automatisierung und die Antriebswende sind wesentliche Gründe. Spätestens seit dem Übereinkommen von Paris 2015 zum Klimaschutz ist nach Ansicht der Fragestellenden außerdem ersichtlich, dass das Zeitalter des Verbrenners seinem Ende entgegen geht und einige Automobilhersteller haben bereits ihre Strategien zum Umstieg auf Elektromobilität im PKW-Bereich vorgestellt. Die notwendige Transformation ist eine Herausforderung für Autohersteller, Zulieferer und die Beschäftigten und bedarf geeigneter politischer Rahmenbedingungen für Planungs- und Investitionssicherheit.

Im Januar 2020 initiierte die Bundesregierung die sogenannten „Transformationsdialoge Automobilindustrie“ (vgl. [Bundestagsdrucksache 19/23765](https://www.bundestag.de/Drucksachen/19/31430)). Auf dem Höhepunkt der konjunkturellen Krise infolge der Corona-Pandemie wurde ein 2 Mrd. Euro umfassendes Förderprogramm (Ziffer 35c des Corona-Konjunkturpakets, https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/E/eckpunkte-konjunkturpaket-35c.pdf?__blob=publicationFile&v=10) zur Unterstützung von Zukunftsinvestitionen und zur Stärkung der Fahrzeughersteller und Zulieferbetriebe verankert. Ergänzt wurde die Förderkulisse durch einen 1 Mrd. Euro umfassenden „Zukunftsfonds Automobilindustrie“, welche die Bundesregierung nach dem sogenannten Autogipfel im November 2020 verkündete. Unter der technischen Federführung des Bundeswirtschaftsministeriums sollen in einem Expertenausschuss Vorschläge erarbeitet werden, wie die Finanzmittel des Fonds investiert werden sollen. Ein Jahr ist seit der Bekanntgabe des Konjunkturprogramms und dessen Förderprogrammen vergangen und rund ein halbes Jahr seit dem Beschluss, einen Transformationsfonds einzurichten.

Der „Bericht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zum aktuellen Stand der Ausgestaltung des "Zukunftsfonds Automobilindustrie" und der Umsetzung des Programms "Zukunftsinvestitionen in der Fahrzeugindustrie" (Ziffer 35c)“ (Ausschussdrucksache 19 (9)1113) lässt nach Ansicht der Fragestellenden vermuten, dass die Umsetzung des Programms bisher schleppend erfolgt und die Auszahlung der Fördergelder nicht in den betroffenen Regionen, bei den Unternehmen und den Beschäftigten ankommt.

Wir fragen die Bundesregierung:

Frage 1:

Wer sind die 12 in dem „Bericht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zum aktuellen Stand der Ausgestaltung des "Zukunftsfonds Automobilindustrie" und der Umsetzung des Programms "Zukunftsinvestitionen in der Fahrzeugindustrie" (Ziffer 35c)“ erwähnten Akteure des Expertenausschusses für die Erarbeitung der Vorschläge des „Zukunftsfonds Automobilindustrie“?

Der Expertenausschuss zum Zukunftsfonds Automobilindustrie setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

Herr Prof. Dr. Thomas Bauernhansl	Professor für Industrielle Fertigung und Fabrikbetrieb (IFF) der Universität Stuttgart, Leiter des Fraunhofer-Instituts für Produktionstechnik und Automatisierung (IPA)
Herr Kai Bliesener	IG Metall, Leiter Koordination Fahrzeugbau und Zulieferindustrie
Herr Prof. Dr. Christopher Hebling	Co-Direktor Bereich Energietechnologien und -systeme, Bereichsleiter „Wasserstofftechnologien“ am Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme ISE, Freiburg
Herr Christian Hochfeld	Direktor der agora Verkehrswende
Herr Prof. Dr.-Ing. Achim Kampker (MBA)	Leiter des Lehrstuhls Production Engineering of E-Mobility Components (PEM) der RWTH Aachen
Frau Dr. Constanze Kurz	Geschäftsführerin des Gesamtbetriebsrates der Robert Bosch GmbH
Herr Franz Loogen	Geschäftsführer der e-mobil BW GmbH – Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive Baden-Württemberg, Vorsitzender der AG 1 (Klimaschutz im Verkehr) der NPM
Frau Dr. Sabine Maaßen	Arbeitsdirektorin und Mitglied des Vorstands der AUDI AG für den Geschäftsbereich Personal und Organisation
Frau Prof. Dr. Ina Schaefer (Vorsitz)	Leiterin des Instituts für Softwaretechnik und Fahrzeuginformatik der Technischen Universität Braunschweig

Herr Dr. Kurt-Christian Scheel	VDA, Geschäftsführer
Frau Prof. Dr. Monika Schnitzer	Mitglied des Sachverständigenrates, Professorin für Komparative Wirtschaftsforschung an der Ludwig-Maximilians-Universität in München
Herr Prof. Dr. Jens Südekum (Vorsitz)	Professor für internationale Volkswirtschaftslehre, Leiter des Instituts für Wettbewerbsökonomie (DICE) an der Heinrich-Heine-Universität, Düsseldorf

Frage 2:

Nach welchen konkreten Kriterien wurden diese Akteure ausgewählt?

Bei der Auswahl der Mitglieder des Expertenausschusses wurde darauf geachtet, dass Experten aus den verschiedenen Bereichen der Mobilität der Zukunft im Expertenausschuss vertreten sind. Neben Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern sollten zudem Vertreterinnen und Vertreter der Gewerkschaften und der Wirtschaft Teil des Expertenausschusses sein. Von allen Mitgliedern des Ausschusses entfällt mindestens ein Drittel auf Frauen.

Frage 3:

Welche Ressorts wurden bei der Benennung der Expertinnen und Experten beteiligt (bitte begründen)?

Den Expertenausschuss zum Zukunftsfonds Automobilindustrie begleiten das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) als technischer Federführer, das Bundesministerium der Finanzen (BMF), das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) und das Bundesministerium für Umwelt,

Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) als fachlich betroffene Ressorts. Diese Ministerien wurden auch bei der Benennung der Expertinnen und Experten beteiligt.

Frage 4:

Welche Sitzungen des Expertenausschusses haben bereits stattgefunden und wie viele weitere Sitzungen sind geplant (bitte unter Nennung der Daten und der jeweiligen Thematik)?

Folgende Sitzungen des Expertenausschusses haben bereits stattgefunden:

02.02.2021	Konstituierende Sitzung
12.03.2021	2. Sitzung des Expertenausschusses mit Identifikation von Themenschwerpunkten und Einrichtung von Arbeitsgruppen und mündliche Anhörung von Vertreterinnen und Vertretern der Politik
23.03.2021	mündliche Anhörung von Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft
22.04.2021	3. Sitzung des Expertenausschusses mit Vorstellung konkreter Vorschläge für Förderempfehlungen in den Themenschwerpunkten und weiteres Vorgehen zur Erstellung des Berichts sowie mündliche Anhörung mit Vertreterinnen und Vertretern der Wissenschaft

25.05.2021	4. Sitzung des Expertenausschusses mit Diskussion des Berichtsentwurfs
------------	--

Für Ende Oktober/Anfang November 2021 ist eine nächste Sitzung geplant, in der über den Stand der Umsetzung der Förderempfehlungen des Expertenausschusses zum Zukunftsfonds Automobilindustrie gesprochen werden soll.

Frage 5:

Anhand welcher konkreten Fragen bzw. Aufgabenstellungen erarbeitet der Expertenausschuss seine Empfehlungen?

Beim 4. Spitzentreffen der Konzertierte Aktion Mobilität im Bundeskanzleramt am 17. November 2020 wurde die Einrichtung des Zukunftsfonds Automobilindustrie sowie des Expertenausschusses beschlossen. In Ergänzung zu den Maßnahmen des Konjunkturpakets soll der Zukunftsfonds in erster Linie die mittel- und langfristigen Herausforderungen der Automobilindustrie adressieren. Ziel ist auf Bundesebene die Erarbeitung einer strategischen strukturpolitischen Orientierung für den Standort Deutschland, die dann auch in regionale Transformationsstrategien übersetzt werden kann. Daraus müssen konkrete Ableitungen für eine marktwirtschaftliche und beschäftigungspolitische Flankierung des Strukturwandels der Kernindustrie Automobil einschließlich der anverwandten Industriebereiche möglich sein. Die Länder sind aufgerufen, sich zu beteiligen.

Die Bundesregierung hat daher zur Beratung und Optimierung ihrer Fördermittelvergabe den begleitenden, repräsentativen Expertenausschuss ins Leben gerufen.

Auf der Basis des Beschlusses der Konzertierte(n) Aktion Mobilität haben die Ressorts BMWi, BMF, BMBF, BMVI, BMAS und BMU ein Eckpunktepapier für den Expertenausschuss erarbeitet. Dieses wurde den Mitgliedern des Expertenausschusses übermittelt.

Frage 6:

Welche externen Akteure wurden im Rahmen der Ausschusssitzungen konsultiert und befragt (bitte vollständig und namentlich benennen) und inwieweit fließen die Meinungen in den Bericht des Expertenausschusses ein?

Es wurden sowohl mündliche als auch schriftliche Anhörungen von Vertreterinnen und Vertretern der Politik, der Wirtschaft und der Wissenschaft durchgeführt. Bei den schriftlichen Anhörungen werden lediglich diejenigen aufgelistet, die sich auf die Fragen zurückgemeldet haben.

Vertreterinnen und Vertreter der Politik:

- Dr. Matthias Heider, Mitglied des Deutschen Bundestages
- Falko Mohrs, Mitglied des Deutschen Bundestages
- Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschaftsministerien der Länder Niedersachsen, Saarland, Thüringen, Baden-Württemberg und Bayern
- Vertreterinnen und Vertreter der Regionen Hochsauerlandkreis, Ingolstadt, Märkischer Kreis, Olpe, Ostalbkreis, Ostwürttemberg, Salzgitter und Stuttgart
- Vertreterinnen und Vertreter der Netzwerke/Cluster/Organisationen IST Mobility und E-Mobil BW

Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschaft:

- von den Unternehmen VW, ZF Friedrichshafen, SciMo Elektrische Hochleistungsantriebe GmbH, VIA Oberflächentechnik, Deutsche Bank, Bosch, Continental, Hynergy, P3 Group, AgenturQ, IAV GmbH, Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH, ONPAT, ElringKlinger, Farasis, Mahle, BMW, XUGroup, Door2Door, Best Owners Group
- IG Metall
- KfW
- Bundesagentur für Arbeit

Vertreterinnen und Vertreter der Wissenschaft:

- von den Universitäten und Forschungseinrichtungen Aca-tech, Technische Universität Dresden, Technische Universität München, Technische Universität Darmstadt, Universität Stuttgart, Institut für Arbeitsmarkt und Berufsforschung

Frage 7:

Bis wann ist mit der Fertigstellung und Veröffentlichung des Berichts des Expertenausschusses zu rechnen?

Die Veröffentlichung des Berichts des Expertenausschusses ist im Zusammenhang mit dem nächsten Spitzentreffen der Konzentrierten Aktion Mobilität am 18. August 2021 vorgesehen.

Frage 8:

Wann soll der Zukunftsfonds Automobilindustrie nach Planung der Bundesregierung für die Antragstellung geöffnet werden?

Die Umsetzung der Förderempfehlungen des Expertenausschusses zum Zukunftsfonds Automobilindustrie wird verschiedene Fördermaßnahmen umfassen, die je nach Umsetzungsaufwand zu unterschiedlichen Zeitpunkten beginnen werden. Die geplanten Maßnahmen stehen zudem unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel aus dem Zukunftsfonds. Zwei Maßnahmen sind bereits gestartet. Eine Förderbekanntmachung des BMWi zu regionalen Transformationsnetzwerken wurde am 9. Juli 2021 im Bundesanzeiger veröffentlicht. Die Einreichung von Projektskizzen ist seit diesem Zeitpunkt möglich. Zudem wurde ein Förderaufruf des BMWi im Rahmen der Förderrichtlinie Elektro-Mobil, der Empfehlungen des Expertenausschusses im Bereich der Elektromobilität aufgreift, am 1. Juli 2021 veröffentlicht. Es können Anträge mit Einreichungsfrist 30. September 2021 gestellt werden.

Frage 9:

Für welchen Zeitraum werden die 1 Mrd. Euro aus dem Zukunftsfonds Automobilindustrie bereitgestellt und wie verteilt sich die Summe auf die jeweiligen Zeitabschnitte?

Für den Zukunftsfonds Automobilindustrie sind Fördermittel von 1 Mrd. Euro für den Zeitraum von 2021 bis 2025 vorgesehen, davon gemäß Haushaltsgesetz 2021 Barmittel von 50 Mio. Euro für 2021 und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 240 Mio. Euro für die Jahre 2022, 2023 und 2024 sowie 230 Mio. Euro für 2025.

Frage 10:

Welche konkreten Anfragen für eine Förderung aus dem Zukunftsfonds Automobilindustrie hat es bereits gegeben?

Konkrete Anfragen für eine Förderung aus dem Zukunftsfonds Automobilindustrie gibt es in Zusammenhang mit der am 9. Juli 2021 im Bundesanzeiger veröffentlichten Förderbekanntmachung „Transformationsstrategien für Regionen der Fahrzeug- und Zulieferindustrie“. Erste Skizzen sind hierzu von Netzwerken aus dem Saarland und aus Nordrhein-Westfalen eingegangen.

Frage 11:

Werden bei der Bewilligung der Fördersummen die Mitbestimmung und die vertragliche Tarifbindung der Beschäftigten eine Rolle spielen (bitte darlegen)?

Die Kriterien für die Bewilligung von Förderanträgen werden in den jeweiligen Förderrichtlinien bzw. -maßnahmen festgelegt. Mitbestimmung und vertragliche Tarifbindung sind bzw. werden in der Regel keine Kriterien sein. Sofern sachlich angemessen, wird auf einen Tarifvertrag oder auf eine ähnlich gerichtete vertragliche Regelung hingewiesen.

Frage 12:

Anhand welcher konkreten Kriterien wird die Bundesregierung sicherstellen, dass ausschließlich unmittelbar der Transformation der Automobilindustrie dienliche Anträge/Vorhaben bewilligt werden?

Frage 13:

Welche Vorhaben können explizit nicht gefördert werden bzw. entsprechen nicht den Anforderungen, die Transformation zu unterstützen?

Die Fragen 12 und 13 werden gemeinsam beantwortet.

Mit den Maßnahmen des Zukunftsfonds wird sich die Bundesregierung eng an den Förderempfehlungen des Expertenausschusses orientieren. Der Expertenausschuss entwickelt in seinen Beratungen Förderempfehlungen, die die mittel- und langfristigen Herausforderungen des Strukturwandels in der Automobilindustrie adressieren sollen. Dabei werden auch für den Transformationsprozess der Automobilindustrie relevante Sektoren in den Beratungen mit betrachtet, wie z.B. der Maschinen- und Anlagenbau und auch Informations- und Kommunikationstechnologien.

Für jede Maßnahme des Zukunftsfonds werden die Kriterien für die Bewilligung von Anträgen in den jeweiligen Förderrichtlinien bzw. -maßnahmen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der Bundeshaushaltsordnung festgelegt werden.

Bei dem Förderaufruf „Elektro-Mobil“ handelt es sich um eine Maßnahme zur Förderung von Forschung und Entwicklung.

Hier werden Vorhaben bis hin zur experimentellen Entwicklung gefördert. Die Förderung von Projekten mit einem höheren Technologie-Reifegrad wäre aufgrund europäischer Regularien (hier: Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) grundsätzlich nicht zulässig.

Frage 14:

Plant die Bundesregierung eine Eigenbeteiligung der Antragstellenden für Mittel aus dem Zukunftsfonds Automobilindustrie? Wenn ja, wie plant sie diese auszugestalten?

Es wird verschiedene Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsfonds Automobilindustrie geben. Für jede Maßnahme wird die

Höhe der Eigenbeteiligung festgelegt werden. Diese können gemäß den EU-beihilferechtlichen Vorgaben je nach Art der Förderung unterschiedlich ausfallen.

In der Förderbekanntmachung zu regionalen Transformationsnetzwerken ist eine Förderquote von bis zu 100 Prozent vorgesehen.

Der Förderaufruf „Elektro-Mobil“ unterliegt den beihilferechtlichen Regelungen für Forschungsvorhaben und den dort gesetzlich geregelten Förderhöchstsätzen, die eine Eigenbeteiligung von Unternehmen vorsehen.

Frage 15:

Sieht die Bundesregierung bei der Förderung über den Zukunftsfonds Automobilindustrie eine finanzielle Deckelung in Form einer maximalen Fördersumme für einzelne Projekte vor?

Es wird verschiedene Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsfonds Automobilindustrie geben. Für jede Maßnahme wird festgelegt werden, ob es eine finanzielle Deckelung in Form einer maximalen Fördersumme für einzelne Projekte geben wird.

Die maximale zulässige Förderung ergibt sich aus den beihilferechtlichen Regelungen.

Frage 16:

In welcher Höhe wurden seit der Bekanntgabe des Förderprogramms „Zukunftsinvestitionen in der Fahrzeugindustrie“ bis heute Fördersummen bewilligt?

Im Rahmen des Förderprogramms „Zukunftsinvestitionen in der Fahrzeugindustrie“ sind zum Stand 16. Juli 2021 ca. 212,63 Mio. Euro Fördermittel durch das BMWi bewilligt worden. Im

Rahmen des Bundesprogramms „Aufbau von Weiterbildungsverbänden“, das aus dem gleichen Haushaltstitel finanziert, aber durch das BMAS durchgeführt wird, wurden zum Stand 1. Juli 2021 bisher 7.439.000 Euro bewilligt.

Frage 17:

Teilt die Bundesregierung den Eindruck der Fragestellenden, dass der Mittelabfluss verhältnismäßig langsam erfolgt und wenn ja, welche Gründe hierfür sieht die Bundesregierung in ihrem Verantwortungsbereich und hält die Bundesregierung einen ggf. langsamen Mittelabfluss angesichts der Dringlichkeit der Transformation für angemessen?

Die Erstellung und Veröffentlichung von Förderrichtlinien erfordern einen zeitlichen und administrativen Vorlauf. Gleichwohl konnten noch in 2020 erste Projekte unter Nutzung bestehender Förderrichtlinien ermöglicht werden. Im März 2021 waren alle Förderrichtlinien zu Konjunkturpaket 35c im Bundesanzeiger veröffentlicht. Seitdem gibt es einen ausgesprochen hohen Skizzeneingang und zahlreiche Aufforderungen zur konkreten Antragsabgabe. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass lange vor Veröffentlichung der Förderrichtlinien ein intensiver Informationsaustausch mit der Wirtschaft inklusive einer Veröffentlichung der Fördereckpunkte stattgefunden hat. Bis Ende 2021 ist daher mit der Bewilligung zahlreicher Projekte zu rechnen.

Frage 18:

Stimmt die Bundesregierung zu, dass das Fördervolumen des Förderprogramms faktisch von 2 Mrd. Euro auf rund 1,5 Mrd. Euro gekürzt wurde, weil die für das Jahr 2020 bereitgestellten rund 500 Mio. Euro auch mangels Förderrichtlinien nicht abgerufen werden konnten (vgl. Antwort

der Bundesregierung zu Frage 20 auf Bundestagsdrucksache 19/28552) (bitte begründen)?

Frage 19:

Warum hat die Bundesregierung nicht dafür gesorgt, dass die nicht abgerufenen Mittel aus dem Förderprogramm in späteren Haushaltsjahren zur Verfügung stehen?

Die Fragen 18 und 19 werden gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidung über die Übertragbarkeit oder Nachveranschlagung von Haushaltsmitteln wird durch den Bundestag getroffen. Jedoch hat die Bundesregierung das Förderprogramm in den inzwischen genehmigten deutschen Aufbau- und Resilienzplan (DARP) aufgenommen. Dadurch wird das Programm um zwei Jahre bis 2026 verlängert und um insgesamt 500 Mio. Euro aufgestockt.

Frage 20:

Wie verteilen sich die bereits bewilligten Fördersummen auf Förderrichtlinien, die bereits vor der Umsetzung der Ziffer 35c des Corona-Konjunkturpakets bestanden, und Förderrichtlinien, die im Rahmen der Umsetzung der Ziffer 35c des Corona-Konjunkturpakets neu geschaffen wurden?

Im Rahmen des bestehenden Fachprogramms „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“ (jetzt Modul b) sind bislang 43 Verbundprojekte (insgesamt 291 Teilvorhaben) mit einer Fördersumme von rund 202,33 Mio. Euro bewilligt worden.

Im neu geschaffenen „Investitionsprogramms zur Modernisierung der Produktion in der Fahrzeughersteller- und Zulieferindustrie“ (Modul a1) konnten 10,3 Mio. Euro bewilligt werden.

Frage 21:

Wie begründet die Bundesregierung die Tatsache, dass bei Modul C (Innovationscluster) des Förderprogrammes bisher ausschließlich Projektskizzen vorliegen, obwohl über Monate hinweg ein Transformationsdialog geführt wurde?

Im Laufe des Augusts wird ein Projektträger für alle Fördermodule beauftragt sein. Ab diesem Zeitpunkt können konkrete Förderanträge bearbeitet werden. Förderskizzen können bereits jetzt beim BMWi eingereicht und bewertet werden, damit kein Zeitverlust entsteht und noch im laufenden Jahr Bewilligungen erfolgen können.

Frage 22:

Wie viele der bewilligten Projekte sind bereits gestartet (bitte nach Förderrichtlinien aufschlüsseln)?

Im Rahmen des „Investitionsprogramms zur Modernisierung der Produktion in der Fahrzeughersteller- und Zulieferindustrie“ (Modul a1) wurden 24 Projekte bewilligt, deren Laufzeitbeginn vor dem 9. Juli 2021 liegt.

Im Programm „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“ (Modul b) sind von den bislang 43 bewilligten Verbundprojekten bereits alle gestartet. Im Rahmen des Bundesprogramms „Aufbau von Weiterbildungsverbänden“ des BMAS sind bisher 11 Projekte gestartet.

Frage 23:

An wie vielen der Projekte sind Zulieferunternehmen und an wie vielen der Projekte sind kleine und mittlere Unternehmen beteiligt (bitte nach Förderrichtlinien aufschlüsseln)?

Bei den inzwischen bewilligten Anträgen ist dies wie folgt aufgeschlüsselt:

Im Rahmen der 27 Bewilligungen im „Investitionsprogramm zur Modernisierung der Produktion in der Fahrzeughersteller- und Zulieferindustrie“ (Modul a1) sind 26 den Zulieferunternehmen zuzurechnen. 13 der Antragsteller waren KMU.

Bei allen der 43 gestarteten Verbundprojekten der „Neuen Fahrzeug- und Systemtechnologien“ (Modul b) sind Zuliefererunternehmen, sowie bei 40 Verbundprojekten kleine und mittlere Unternehmen beteiligt.

Bei dem Modul A2 befinden sich die ersten Projekte noch in der Antragsphase, die ersten Bewilligungen stehen jedoch unmittelbar bevor.

Frage 24:

Wie verteilen sich diese Projekte auf die Bundesländer (bitte nach Unternehmenssitz und unter Angabe der Fördersumme)?

Da sich die 43 bereits gestarteten Verbundprojekte im Bereich der „Neuen Fahrzeug- und Systemtechnologien“ (Modul b) in der Regel auf mehrere Bundesländer verteilen, werden diese hier auf Teilprojektebene betrachtet.

Die Verteilung der bereits gestarteten Projekte auf die Bundesländer ist demnach wie folgt:

- Baden-Württemberg: 72 Projekte mit rund 49,63 Mio. Euro Fördersumme
- Bayern: 91 Projekte mit rund 71,75 Mio. Euro Fördersumme
- Berlin: 12 Projekte mit rund 6,86 Mio. Euro Fördersumme

- Brandenburg: 0 Projekte
- Bremen: 3 Projekte mit rund 1,51 Mio. Euro Förder summe
- Hamburg: 3 Projekte mit rund 1,80 Mio. Euro Förder summe
- Hessen: 21 Projekte mit rund 13,68 Mio. Euro Förder summe
- Mecklenburg-Vorpommern: 0 Projekte
- Niedersachsen: 19 Projekte mit rund 11,33 Mio. Euro Fördersumme
- Nordrhein-Westfalen: 53 Projekte mit rund 34,9 Mio. Euro Fördersumme
- Rheinland-Pfalz: 21 Projekte mit rund 13,39 Mio. Euro Fördersumme
- Saarland: 4 Projekte mit rund 1,68 Mio. Euro Förder summe
- Sachsen: 15 Projekte mit rund 4,99 Mio. Euro Förder summe
- Sachsen-Anhalt: 0 Projekte
- Schleswig-Holstein: 0 Projekte
- Thüringen: 4 Projekte mit rund 1,03 Mio. Euro Förder summe

Im Rahmen des Bundesprogramms „Aufbau von Weiterbildungsverbänden“ des BMAS gestaltet sich die Verteilung wie folgt:

Bundesland	Fördersumme (Euro)
Thüringen	1.908.000
Saarland	520.000
Baden-Württemberg	935.000
Sachsen	973.000
Nordrhein-Westfalen	914.000
Bayern	599.000
Niedersachsen	987.000
Rheinland-Pfalz	603.000

Frage 25:

In wie vielen Projekten und in welcher jeweiligen Höhe wurden bereits Fördermittel abgerufen (bitte nach Förderrichtlinien aufschlüsseln)?

Beim „Investitionsprogramm zur Modernisierung der Produktion in der Fahrzeughersteller- und Zulieferindustrie“ (Modul a1) wurden bisher in einem Projekt Mittel in Höhe von 93.107,60 Euro abgerufen.

Von den bislang 43 gestarteten Verbundprojekten im Rahmen der „Neuen Fahrzeug- und Systemtechnologien“ (Modul b) wurden bereits von 15 Verbundprojekten (42 Teilvorhaben) Fördermittel in Höhe von rund 1,84 Mio. Euro abgerufen.

Frage 26:

Wie viele Projektanträge wurden bisher aus welchen Gründen abgelehnt und wie hoch war die bei diesen abgelehnten Projekten insgesamt beantragte Fördersumme (bitte nach Förderrichtlinien aufschlüsseln)?

Im „Investitionsprogramms zur Modernisierung der Produktion in der Fahrzeughersteller- und Zulieferindustrie“ (Modul a1) erfolgte bislang lediglich eine Ablehnung aufgrund fehlender Antragsberechtigung, da das Unternehmen nicht dem Kreis der Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie zuzurechnen war. Der beantragte Zuschuss belief sich auf 47.733,40 Euro.

Seit Umsetzungsbeginn der Ziffer 35c des Corona-Konjunkturpakets wurden im Rahmen des Fachprogramms der „Neuen Fahrzeug- und Systemtechnologien“ (Modul b) keine Projektanträge abgelehnt.

Von den bislang 74 abschließend bewerteten Projektskizzen (Gesamtvolumen: rund 1.027 Mio. Euro / unterstellte Fördersumme: rund 615 Mio. Euro), die seit Juni 2020 im Fachprogramm Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien (NFST) eingereicht worden sind, wurden 37 Projektideen (Gesamtvolumen: rund 334 Mio. Euro / unterstellte Fördersumme: rund 206 Mio. Euro) auf Grundlage der in der Förderrichtlinie definierten Gutachungskriterien als nicht förderwürdig eingestuft. In diesen Fällen werden dann in der Regel keine Förderanträge mehr eingereicht.

Frage 27:

Welche weiteren Förderrichtlinien plant die Bundesregierung?

Zur Umsetzung des „Zukunftsfonds Automobilindustrie“ werden mehrere Förderrichtlinien bzw. -maßnahmen erstellt werden. Welche dies sein könnten, wird derzeit in Verbindung mit den Empfehlungen des Expertenausschusses geklärt.

Frage 28:

Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die für dieses Jahr bereitgestellten Mittel in Höhe von rund 525 Mio. Euro bewilligt werden?

Beim „Investitionsprogramms zur Modernisierung der Produktion in der Fahrzeughersteller- und Zulieferindustrie“ (Modul a1) können seit Veröffentlichung der Richtlinie am 26. März 2021 Anträge beim BAFA gestellt und zeitnah bewilligt werden. So soll auch ein schneller Mittelabfluss in 2021 ermöglicht werden. Durch Einbeziehung der Länder sowie der Verbände und regionalen Wirtschaftsförderer ist die Fördermöglichkeit weithin bekannt.

Frage 29:

Nach welchen Kriterien wurde das Leuchtturmprojekt „Catena-X Automotive Network“ für das Förderprogramm ausgewählt?

Die Auswahlkriterien sind in den Förderrichtlinien unter Punkt 6.3 veröffentlicht. Die Aufforderung an das Catena-X-Konsortium zur Erstellung eines konkreten Förderantrages bzw. der zugehörigen Einzelanträge war hier unter anderem durch die hohe Relevanz für den Produktionsstandort Deutschland, die Innovationshöhe, das breit und mit hoher Expertise zusammen-

gestellte Konsortium, das exzellente Markt- und Umsetzungspotenzial sowie die übergeordnete Bedeutung für GAIA-X ausschlaggebend. Die Bewilligung ist noch nicht erfolgt.

Frage 30:

Welche weiteren Bewerbungen für Leuchtturmprojekte liegen vor?

Weitere Projektvorschläge mit großem Projektvolumen befinden sich derzeit in der Bewertungsphase. Ob dies Leuchtturmprojekte werden, kann noch nicht beurteilt werden.

Frage 31:

Sollen künftig weitere Leuchtturmprojekte im Rahmen des Förderprogrammes gefördert werden? Wenn ja, in welchem Umfang und wann ist mit entsprechenden Bewilligungen zu rechnen?

Das Entstehen von Leuchtturmprojekten ist ein vornehmlich unternehmens- / branchengetriebener Prozess. Art, Umfang und Zeitpunkt hängen demnach entscheidend von den beteiligten Unternehmen ab.