

AUTOMOTIVE FORUM ZWICKAU

26. INTERNATIONALER JAHRESKONGRESS
DER AUTOMOBILINDUSTRIE
5. + 6. OKTOBER 2022 | ZWICKAU

Eine Veranstaltung der



in Zusammenarbeit mit



NEUER THEMENSCHWERPUNKT:

**BRANCHENKILLER
ENERGIEKRISE?!**



Schirmherr: **Michael Kretschmer**
Ministerpräsident des Freistaates Sachsen

Bundesverband
für Wirtschaftsförderung
und Außenwirtschaft

Global Economic Network



Schirmherrschaft:

STRUKTURWANDEL MIT INNOVATIONEN

NEUE TECHNOLOGIEN – NEUE MÄRKTE – NEUES WACHSTUM

Partnerland Indien mit virtueller B2B Plattform

WEITERE INFOS:

WWW.AUTOMOTIVE-FORUM-ZWICKAU.DE



SCHIRMHERREN:



SPONSOREN & KOOPERATIONSPARTNER:



Michael Kretschmer

Ministerpräsident des Freistaates Sachsen

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlich willkommen in Zwickau, der Wiege der deutschen Automobilindustrie!

Die Automobilbranche ist Motor der technischen Entwicklung, Impulsgeber für die Forschung, großer Arbeitgeber und vor allem macht sie Menschen mobil!

Damit das so bleibt, entwickelt sie sich weiter. Es geht darum, sich auf veränderte Rahmenbedingungen einzustellen und neue Technologien zu entwickeln. Wir erleben das hier vor Ort mit zukunftsweisenden Investitionen der entsprechenden Unternehmen am Standort Sachsen.

Bei Ihrem Jahreskongress werden Sie sicher auch über die großen Trends Elektrifizierung und Digitalisierung sprechen. Eine aktuelle Studie von Roland Berger kommt zu dem Ergebnis, dass sich die jährlichen Kosten für Software in der Automobilindustrie bis 2030 nahezu verdoppeln würden, sofern nicht grundlegende Änderungen im Designkonzept vorgenommen werden. Dieses Beispiel zeigt, unter was für einem enormen Anpassungsdruck Ihre Branche steht. Hinzu kommen nicht zuletzt die steigenden Energie- und Kraftstoffpreise.

Umso wichtiger ist es, sich auszutauschen, zu vernetzen und gemeinsam auf die Zukunft einzustellen. Die Organisatoren

des Forums setzen mit dem Tagungsprogramm, den spannenden Referentinnen und Referenten sowie der Wahl des Partnerlandes Indien sehr gute Impulse. Ich wünsche Ihnen allen einen erkenntnisreichen Kongress und eine gute Zeit hier in Sachsen.



© photothek.net/Sächsische Staatskanzlei

Glück auf!

Michael Kretschmer
Ministerpräsident des Freistaates Sachsen

Constance Arndt

Oberbürgermeisterin der Stadt Zwickau

Sehr geehrte Referenten,
sehr geehrte Teilnehmer,

zum Automotive Forum begrüße ich Sie auch auf diesem Weg sehr herzlich in der Automobil- und Robert-Schumann-Stadt Zwickau. Es ist beachtlich, dass der internationale Jahreskongress seit 1997 und damit bereits zum 26. Mal in Folge stattfindet. Zwickau gehört weltweit zu den Städten mit der längsten Tradition in der Entwicklung und Produktion von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen. Die Marken Horch, Audi, DKW und Auto Union begründeten diesen Wirtschaftszweig, der nach dem Krieg vor allem mit dem Trabant seine Fortsetzung fand. Dank des Engagements von Volkswagen, vielen Zulieferfirmen sowie der Westsächsischen Hochschule erhielt der Automobilbau auch über 1989/90 hinaus seine Chance. Die Transformation des VW-Werks zum reinen E-Standort wurde inzwischen erfolgreich abgeschlossen und findet weltweit Beachtung.

In dieser 118-jährigen Geschichte mussten wiederholt Krisen und Umbrüche gemeistert werden. Heute stehen wir erneut vor großen Herausforderungen! Strukturwandel, neue Technologien, Digitalisierung, die Gewinnung von Fachkräften, das sich ändernde Mobilitätsverhalten, Probleme in Lieferketten oder die Energie- und Gaskrise fordern uns alle – Unternehmen, Poli-

tik und Verwaltung ebenso wie jeden Einzelnen. Gemeinsames Handeln, Solidarität und das Finden nachhaltiger Lösungen sind gefragter denn je. Hierzu kann der Automobilkongress einen Beitrag leisten. Er bietet ein Forum, um Kontakte zu knüpfen, sich auszutauschen, Trends zu diskutieren und voneinander zu lernen.

Ich danke allen, die das diesjährige Automotive Forum organisieren und ermöglichen.

Ihre

Constance Arndt
Oberbürgermeisterin der Stadt Zwickau



Robert Janssen

Vorsitzender der Geschäftsführung der Volkswagen Sachsen GmbH

Die Transformation für Zwickau zum reinen E-Standort ist seit diesem Jahr weitgehend abgeschlossen. Wir haben 1,2 Milliarden Euro in den Umbau des Fahrzeugwerks investiert. In nur 26 Monaten haben wir mit dem ID.3, ID.4 und ID.5 sowie den zwei Modellen des Audi Q4 e-tron sowie des Cupra Born sechs Autos in Serie gebracht. Zwickau ist der erste Standort von Volkswagen, an dem der Konzern seinen Systemwechsel sichtbar gemacht hat. Die Zukunft des Automobilbaus wird im Freistaat Sachsen konsequent umgesetzt. Nachhaltige und klimafreundliche Mobilität für alle ist dabei unser Antrieb.

Die Elektromobilität hat in den letzten Monaten weiter enorm an Fahrt aufgenommen. Die Nachfrage nach unseren Modellen ist sehr hoch. Zwickau ist für Volkswagen die leistungstärkste Fabrik für vollelektrische Fahrzeuge in Europa. Für den langfristigen Erfolg unserer Branche ist ein Umdenken in der Gesellschaft, Industrie und Politik notwendig. Zukunftsweisende Antriebe, modernste und kundennahe Mobilitätsdienstleistungen, die alternative Energieerzeugung und deren Speicherung sowie



die notwendige Ladeinfrastruktur rücken in den Mittelpunkt unserer Arbeit.

Wir sind alle längst Teil dieser Veränderung. Gestalten Sie diese mit!

Der 26. Internationale Jahreskongress wird diese Themen modern und in unterschiedlichen Facetten aufgreifen, Diskussionen in Gang bringen und den Gedankenaustausch fördern. Ich wünsche Ihnen allen interessante Vorträge, angeregte Gespräche und wertvolle Impulse für die Zukunft des Automobilbaus.

Ihr

Robert Janssen
Vorsitzender der Geschäftsführung der
Volkswagen Sachsen GmbH

Norbert Streveld und Holger Küster

Vorstandsvorsitzender des Senates/Geschäftsführer des Automobil-Club Verkehr

Liebe Kongressbesucher, schön, dass Sie zum 26. Internationalen Jahreskongress der Automobilindustrie da sind!

„Strukturwandel mit Innovationen: Neue Technologien – Neue Märkte – Neues Wachstum“ lautet das diesjährige Motto. Ideen benötigen Raum zur Entfaltung, damit Innovationen entstehen können. Die schöpferische oder kreative Zerstörung, wie der Ökonom Joseph Schumpeter bahnbrechende Innovationen auch nannte, bezeichnet die Zerstörung von alten Märkten (oder Akteuren) durch neue Technologien, Produkte, Dienstleistungen, Methoden oder Geschäftsmodelle. Diese Dynamik des Unternehmertums, so seine Kernaussage, ist der Motor, der die Ökonomie antreibt. Nur so entstehen Fortschritt, Wachstum und nachhaltiger Wohlstand.

Was ist der Treibstoff, die Energie, die Ihren Motor antreibt? Also physisch, wie auch im übertragenen Sinne. Wie entwickelt sich der Individualverkehr in Symbiose mit anderen Verkehrsträgern? Inter- und Multimodalität sind die Stichworte. Und damit auch der öffentliche Verkehr. Und das gilt gleichwohl für den Frachtverkehr. Infomieren, Diskutieren, Impulse geben - Impulse mitnehmen. Gerade in Zeiten eines Strukturwandels ist dies besonders wertvoll. Ein Strukturwandel, der einerseits in der Wirtschaft angekommen ist, andererseits unsere gesamte Gesellschaft betrifft und unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit zu sehen ist.

Nachhaltigkeit bedeutet auch Leistbarkeit, also ökologische, ökonomische und soziale Aspekte in ein Gleichgewicht zu bringen. Dies erfordert klare Rahmenbedingungen, Kreativität und gute Lösungen. Somit Exzellenz in der Lösungsfindung, der Produktion sowie in der ökologischen und gesellschaftlichen Umsetzung.

Wohlstand, Wachstum und Klimaneutralität in Einklang zu bringen, ist die Herausforderung.

Lösungsoffenheit für unterschiedliche Anwendungen und damit zielgenauer Einsatz von Technologien, ob Wasserstoff, E-Mobilität oder synthetische Kraftstoffe(e-fuels) bedarf der Flexibilität und Agilität. Mobilität muss in der Stadt und in ländlichen Regionen gleichermaßen möglich sein. Welche Auswirkungen und Möglichkeiten ergeben sich durch das autonome Fahren, KI und Digitalisierung allgemein? Nachhaltigkeit und damit Zukunftsfähigkeit erfordert auch die Möglichkeit zu sozialer Teilhabe an den zukünftigen Mobilitätslösungen, ganz im Sinne einer ökologischen und sozialen Marktwirtschaft.

Diese Thesen und mehr möchten wir mit Ihnen während der Kongressstage diskutieren. Wir freuen uns darauf! Das Durchführen dieser hochwertigen internationalen Präsenzveranstaltung mit mehreren hundert Gästen ist eine große Herausforderung, der sich die IHK Chemnitz mit Erfolg gestellt hat. Dafür gebührt ihr großer Dank und Anerkennung.

Ihnen, verehrte Kongressbesucher, wünschen wir als Schirmherren spannende Einblicke und Ausblicke, wertvolle Diskussionen und Impulse – kurzum einen inspirierenden Besuch in Zwickau.



SENAT DER
WIRTSCHAFT



Thomas Sapper und Michael Schumann

Präsident/ Vorstandsvorsitzender des BWA



Sehr geehrte Damen und Herren, der Wirtschaftsstandort Deutschland und die Garanten unseres bisherigen Wohlstandsniveaus wie die Automobilindustrie stehen vor Herausforderungen von neuer Dimension. Energiepreiskrise, Lieferkettenprobleme, Inflation und Konsumzurückhaltung dominieren aktuell die wirtschaftspolitischen Debatten in unserem Land. In Zeiten der ‚Zeitenwende‘ zu agieren, unternehmerischen Sachverstand walten zu lassen und vorausschauende Investitionen zu tätigen. Führende Akteure der deutschen Wirtschaft und solide aufgestellte Unternehmen sind nun gefordert, zukunftsfähige Wege zu beschreiten. Auch der Staat steht hierbei in der Verantwortung, immerhin geht es um mehrere Arbeitsplätze, die direkt und indirekt mit der Automobilbranche verknüpft sind. Der 26. Internationale Jahreskongress der Automobilindustrie steht somit in diesem Jahr vor der Aufgabe, sowohl bewährte Austausche fortzuführen, als auch neue Partnerschaften zu initiieren.

Die Wahl des Partnerlandes fällt in diesem Jahr nicht zufällig auf die aufstrebende Industriemacht Indien, die 2022 auf 75 Jahre Unabhängigkeit vom ehemaligen britischen Kolonialreich zurückblickt und zugleich den Weg einer globalen Gestaltungsmacht des 21. Jahrhunderts beschreitet. Der Bundesverband für Wirtschaftsförderung und Außenwirtschaft (BWA) engagiert sich wie in zahlreichen anderen Wachstumsmärkten in aller Welt seit über 19 Jahren auch mit besonderem Nachdruck in Indien und für die deutsch-indischen Wirtschaftsbeziehungen. Wir sind davon überzeugt, dass Technologie- und Wissenstransfer, der Aufbau intelligenter Fertigungsprozesse und die wettbewerbs-

fähige Erprobung von Innovationen wie das autonome Fahren und alternativen Antriebsformen verlässlicher internationaler Partnerschaften bedürfen, um erfolgreich gestaltet zu werden. Indien ist ein strategischer Partner für Deutschland.

Gerade vor dem Hintergrund der beschriebenen Entwicklungen sind belastbare Netzwerke im persönlichen wie geschäftlichen Bereich von unschätzbarem Wert. Der Kongress wird auch in diesem Jahr seine zentrale Funktion erfüllen, eine internationale Plattform für den Austausch führender Branchenexperten und Entscheidungsträger aus Politik, Diplomatie, Wirtschaft und Wissenschaft zu schaffen. Wir möchten Sie ermutigen, diese Chancen zu ergreifen, denn Netzwerke lassen sich nur durch persönliches Engagement auf- und ausbauen. Mit der Schirmherrschaft über den Kongress setzen wir als BWA ein Zeichen für internationale Kooperation statt Konfrontation und für das Bestreben, durch technologischen Fortschritt gemeinsam mehr zu erreichen. Wir freuen uns sehr, Sie auf dem 26. Internationalen Jahreskongress der Automobilindustrie in Zwickau begrüßen zu dürfen!

Thomas Sapper
Präsident des BWA

Michael Schumann
Vorstandsvorsitzender des BWA



No plan for the future?

Then we have the answers for you.

With IAV's technology and engineering solutions, you can make the transition into new markets and secure your company's growth. Whether you want to digitalise your product development, optimize alternative drives, have vehicles drive autonomously with state-of-the-art AD systems or establish advanced charging and operations management - we are the partner with whom you can move forward.

iav.com

Mut zur Entscheidung

Ein Kommentar von Dr. h. c. Dieter Pfortner

Präsident der IHK Chemnitz

Wir leben in äußerst unsicheren und schwierigen Zeiten! Eine vergleichbare Ballung von Krisen und Störereignissen für Wirtschaft und Gesellschaft hat es seit Jahrzehnten nicht mehr gegeben. Für die Autoindustrie kommen von der Politik zusätzlich auferlegte Belastungen und Erschwernisse hinzu.

Der Internationale Automobilkongress der IHK Chemnitz wird in 2022 zum 26-igsten Mal veranstaltet. Mit stetig und ständig wachsendem Erfolg! Seit 1997 führen wir diesen Kongress in Sachsen mit einer regen Beteiligung durch. Das macht das Land Sachsen, vor allem aber die IHK Chemnitz als Veranstalter stolz und weckt hohe Erwartungen bei allen Beteiligten. Anders als in den vergangenen Jahren wird deren Erfüllung diesmal schwieriger sein als früher.

Eigentlich wäre das Grund genug für alle, mit großen Hoffnungen in die Zukunft zu blicken. Nicht ohne Grund hat die IHK zum diesjährigen Treffen der internationalen Autowelt Indien als Gastland gewinnen können. Indien eröffnet mittel- und langfristig neue Perspektiven für die sächsische Wirtschaft, besonders für die Automobilindustrie und deren Partner.

Und vielleicht war es kluge Weitsicht gepaart mit einer glücklichen Fügung, dass die Kongressleitung dem diesjährige Zwickauer Automobil-Forum das Motto voranstellte:

„Strukturwandel mit Innovationen: Neue Technologien – Neue Märkte – Neues Wachstum“.

Richtig ist, das brauchen wir alles: Innovationen, neue Technologien, neue Märkte, neues Wachstum. Denn je länger die gegenwärtige Phase wachsender Verunsicherung der Wirtschaft anhält, je größer die Gefahr eines wirtschaftlichen Einbruchs und kalter Wohnstuben, desto klarer wird es inzwischen bei Jedermann: „Ein Weiter so wie bisher, kann es nicht geben!“

Aber wo geht die Reise hin, was sind die Strukturen von morgen? Zu Jahresbeginn hat die IHK Chemnitz als Leitmotiv für den Kongress den notwendigen Strukturwandel in den Mittelpunkt gestellt. Heute weiß man, dass nur mit dem Begriff Strukturwandel die notwendigen Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft zu schwach beschrieben sind. Deutschland steht nicht vor einem Struktur-Wandel, Deutschland steht mitten in einem Struktur-Bruch! Das Kanzlerwort von der „Zeitenwende“ beschreibt den Kosmos an Herausforderungen an dieser Stelle zutreffend. Transformation im Sinne einer behutsamen Dekarbonisierung der Industrieprozesse oder geordnete Überleitung der automobilen Motortechnik auf CO₂-arme Elektroantriebe war gestern, heute ist Zeitenwende angesagt. Das Verbrennerverbot ab 2035 war dafür ein Fanal. Und das hat vielfältige Folgen!

Strukturwandel vollzog sich in der Vergangenheit langsam und stetig, oft nahezu unbemerkt, und war in der Regel von Politik und der Wirtschaft steuer- und beherrschbar. Der gesamte globale Wachstumsprozess der letzten 3 Jahrzehnte war für sich genommen ein einziger großer Strukturwandel der Weltwirtschaft. Und Deutschland, die sächsische Wirtschaft und die Automobilindustrie, vor allem deren Zulieferer, waren darin nur kleine Teilchen – wichtige zwar, zum Glück, aber trotzdem nur Teile des großen Ganzen. Das Ganze nannte sich Globalisierung.



Im Gegensatz dazu sind Strukturbrüche seltene historische Ereignisse, stellen eine Zäsur in der gesamten Entwicklung dar, sind Bruch mit dem bisherigen und erfordern einen absoluten Neuanfang. Die deutsche Wirtschaft hat viele solcher Brüche erlebt, an die letzten Beiden sei erinnert: in 1957 die Rückgliederung des Saarlands und 1990 nach dem Fall der Mauer die deutsche Wiedervereinigung. Mit letzterer haben wir alle unsere eigenen, persönlichen Erfahrungen mit dem abrupten Bruch aller wirtschaftlichen, meist auch persönlichen, Rahmenbedingungen gemacht.

Die sächsische Automobilindustrie, vor allem die vielen kleinen und mittleren Zulieferbetriebe wissen, was Strukturbruch bedeutet und welche schmerzvollen Erfahrungen eine Transformation, eine Wende bedeutet.

Was sich in den letzten Monaten seit Beginn des Ukraine Kriegs in der Weltwirtschaft wie in der deutschen Wirtschaft ereignet hat, ist mehr als Strukturwandel. Das ist ein Strukturbruch, ist eine Zeitenwende, um das Wort zu gebrauchen, das Bundeskanzler Scholz publik gemacht hat.

Erstmals in der Geschichte der Nachkriegszeit droht ein Engpass in der Energieversorgung der deutschen Wirtschaft. Damit ist der Lebensnerv einer hochentwickelten Industriegesellschaft getroffen. Alle euphorischen politischen Blühtäume vom Umbau von Wirtschaft und Gesellschaft unter dem Primat des Klimaschutzes würden über Nacht zertrümmert. Drohende Energieknappheit bei Erdgas und Strom haben die politisch geplante Dekarbonisierung von Wirtschaft und Gesellschaft weg von der Kohle und weg von fossilen Treibstoffen in Verbrennerautos und totale Transformation hin zu klimafreundlichen CO₂-freien Produktionsprozessen und hin zu nur nachhaltigen Produktions- und Mobilitätsgewohnheiten als Illusorisch herausgestellt.

Plötzlich zeigt sich, dass die Politik eines Raus aus der Atomkraft, des Stilllegens der Kohlekraftwerke zugunsten wachsender Erdgasimporte aus Russland und Atomstromimport aus Frankreich eine Selbsttäuschung war. Eine Selbsttäuschung der Politik, aber auch, so die Meinung vieler hier im Lande, eine Täuschung der Bevölkerung.

Doch damit muss jetzt Schluss sein. Wir fordern eine Korrektur falscher Entscheidungen. Was in der Wirtschaft gang und gäbe ist, muss auch in der Politik Einzug halten! Nämlich, den Mut zu haben, falsche Entscheidungen nicht zu bemängeln, sondern zu ändern. Und das frei von jeglicher Ideologie. Die Vorstellung, Deutschland könne aus der fossilen Energieversorgung aussteigen, bevor eine nachhaltige Versorgung mit erneuerbarer „grüner“ Energie sichergestellt ist, war und ist ein gravierender Fehler. Klimapolitik in einer hochentwickelten Industriegesellschaft muss den umgekehrten Weg einschlagen. Sonst ergibt sich Klimaschutz nicht mit Wohlstand, sondern nur noch Klimaschutz ohne Wohlstand. Drastisch sinkende Umsätze, gerade in der Produkt- und Dienstleistungswirtschaft hier in Sachsen wie anderswo sind ein drohendes Unheil.

Das gleiche gilt in der Verkehrspolitik. Auch wurde von der Politik der Fehler gemacht, die künftige Mobilität in Deutschland ideologisch verbohrt einseitig und ausschließlich auf Batteriespeicher basierte Elektroautos auszurichten. Und dafür Milliarden an Subventionen bereit zu stellen ohne gleichzeitig Chancengleichheit für alternative Antriebsquellen wie synthetische Treibstoffe und Wasserstoff zuzulassen.

Inzwischen gibt es Erkenntnisfortschritte. Zum einen, dass sich im Weltmaßstab 1,6 Milliarden Verbrennerautos weder zeitlich noch überhaupt auf Elektroantrieb umstellen bzw. ersetzen lassen. Zum anderen, dass der CO₂-Ausstoß Chinas in einer Woche den gleichen Umfang wie die gesamte europäische Autoflotte in einem Jahr hat. Klimaschutz muss also global gelöst werden, nicht isoliert und regional beschränkt.

Selbst Ministerpräsident Michael Kretschmer hat die Energiewende „so, wie sie geplant war“ für „gescheitert“ erklärt. Die deutsche

Klimapolitik muss den Mut haben, Fehlentscheidungen zu korrigieren. Die IHK Chemnitz fordert Technologieoffenheit bei politischen Entscheidungen und u.a. Marktchancen für synthetische Treibstoffe. Ich bin guter Hoffnung, dass dieses gelingen wird. Arbeiten wir gemeinsam daran. Wer den Strukturbruch der wirtschaftlichen Wiedervereinigung bewältigt hat, wird auch mit Anstand die drohende Energiekrise bewältigen können.

Industrie- und Handelskammer Chemnitz
Straße der Nationen 25
09111 Chemnitz
Internet: www.ihk.de/chemnitz



freipresse.de/heimat

MEIN TRAUMJOB MEINE HEIMAT

MEINE FREIE PRESSE

Freie Presse





Jeep
 DAS ORIGINAL





HÜBSCH

<p>Chemnitz Hainstr. 139 09130 Chemnitz 0371 432580</p>	<p>Neukirchen Markersdorfer Str. 43 09221 Neukirchen 0371 266880</p>	<p>Werdau Sorge 48a 08412 Werdau 03761 80000</p>
--	---	---

Elektroautos oder Öko-Sprit – das Klima braucht beides!

Ein Kommentar von Dr. Helmut Becker

IVW München

Jeder kennt den Spruch „von Kaisers Bart“, wenn ein Konflikt oder eine Diskussion erkennbar nicht zielführend ist. Ähnliches spielt sich in der deutschen Umwelt- und Verkehrspolitik ab. Die Zeitenwende hat nicht nur mit „wumms“ die Politik erreicht, sie ist nun auch in der Automobilindustrie angekommen. Aktuell tobt eine Debatte um das Ende des Verbrennungsmotors. Nach dem Willen der EU-Umweltminister soll in 2035 das Aus für neue Verbrenner-Fahrzeuge kommen. Nicht von ungefähr sehen viele in diesem Konflikt Parallelen zum deutschen Atomausstieg und warnen vor weiteren fatalen Folgen für den Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort Deutschland. Wie weit kann das Transformieren der deutschen Wirtschaft getrieben werden, ohne dass nachhaltige Schäden am Fundament für Wohlstand und sozialen Frieden entstehen?

Verbrenner-Aus: Ja oder Nein? Der Konflikt spaltet die Gesellschaft. Betroffen in ihrer Existenz sind zum einen das Gros der Zulieferunternehmen und abertausende von Arbeitnehmern, die bei Autoherstellern und Zulieferern in der Verbrenner Wertschöpfungskette beschäftigt sind. Zum anderen haben sich nur wenige Monate nach der EU-Entscheidung die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen als Folge von Ukraine-Krieg und explodierenden Energiepreisen, schlimmer noch: drohenden realen Versorgungsengpässen bei Erdgas und Strom mit allen negativen Auswirkungen auf Produktion und Realeinkommen, gravierend geändert.

Alle Pläne und Visionen der Umwelt- und Verkehrspolitik, Wirtschaft und Gesellschaft ohne Wohlstands- und Beschäftigungsverluste in eine nachhaltige, klimafreundliche, weil fossilfreie Zukunft zu transformieren, erwiesen sich über Nacht als hinfällig. Ursächlich dafür waren strukturelle falsche energiepolitische Weichenstellungen in der Vergangenheit, vor allem aber gravierende Veränderungen der politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Erstmals in der Nachkriegszeit sah sich Deutschland der Gefahr einer nachhaltigen und exorbitanten Versorgungskrise bei fossilen Energieträgern Erdgas und Strom ausgesetzt - eine tödliche Gefahr für ein Hightech Land.

Die Debatte um Energiekrise und Verbrennungsmotor ist heftig. Zum einen, weil unverhofft und quasi nebenbei alle „grünen“ Klima- Wunschvorstellungen ins Wanken kamen, die im letzten Jahrzehnt für die Ausrichtung der deutschen Umweltpolitik, für die technologische Ausrichtung der Autoindustrie verantwortlich waren. So wurden im Gefolge der schrittweisen Verschärfung der Euro-Abgasnormen aus Klimaschutzgründen Elektromobilität auf Batteriebasis zum alleinigen klimafreundlichen Verkehrsträger erkoren. Und das in völliger Verkennung, dass nicht Otto- und Dieselmotoren – in Qualität, Effizienz und Umweltfreundlichkeit ist die deutsche Autoindustrie dabei seit 100 Jahren Weltmarktführer –, sondern die fossilen Energieträger Benzin und Diesel für die klimaschädlichen CO₂-Emissionen verantwortlich sind. Ähnlich so, als wenn bei Magenunverträglichkeit nicht der Kaffee, sondern die Kaffeemaschinen dafür verantwortlich gemacht würden.



Elektromobilität wurde ideologisch zum Mantra aller Umweltfreaks in Ministerien und vielen Zeitungs-Redaktionen. Von Technologieoffenheit in Ministerien und Redaktionen viele Jahre keine Spur! Alternative, klimaneutrale Antriebe mit Verbrennermotor, angetrieben mit Wasserstoff in Form von synthetischen Treibstoffen (eFuels) oder auf Basis biologischer Abfälle und Müll (HVO) in Form von HVO 100 oder als Beimischungen wurden vom Bundesumweltministerium oder in Brüsseler Amtsstuben stets kategorisch abgelehnt. Brüche in den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben über Nacht politische wie wirtschaftliche Entscheidungsgrundlagen ausgehebelt. Sie sorgten für ein böses Erwachen aus allen Umweltträumen.

Jedoch gilt auch hier die Erfahrung: Keine Rose ohne Dornen, keine Krise ohne Chancen. Und diese Chancen bieten sich im Herbst 2022 für die deutschen Autohersteller und Zulieferer. Die Versorgungsknappheit bei russischem Erdgas und in Kombination damit die Furcht vor Stromausfällen und Black-outs haben die Diskussion über die einseitige Fixierung der deutschen Umweltpolitik nur auf BEV-Elektromobilität ohne technologische Alternativen neu entfacht.

Plötzlich wurde nicht nur Fachleuten bekannt, dass Strom in Deutschland bislang nur zur Hälfte nachhaltig, d.h. „grün“ mit Wind und Sonne erzeugt wird. Und das wird auch in Zukunft lange noch so bleiben. Für die andere Hälfte, vor allem für den absehbar wachsenden Bedarfs von Wirtschaft und zur Betankung der von der Politik geplanten Flotte von 15 Million BEV bis 2035, ist und bleibt „schmutziger“ Strom verantwortlich, hergestellt aus heimischer Kohle, Erdgas und Erdöl aus Russland und aus aller Welt, Stromimporten aus dem EU-Ausland sowie Eigenherzeugung aus den bislang noch verbliebenen 3 Atomkraftwerke. Alle bisherigen Transformationspläne der Politik und in deren Gefolge auch vieler Autohersteller und Zulieferbetriebe sind, Makulatur, seit sämtliche Energiepreise bei Erzeugern, Verbrauchern und in Batterie und Tank explodiert sind. Szenarien von Produktionsstillständen in der Wirtschaft, kalte Wohnstuben bei den Bürgern und totale Blackouts wegen überlasteter Stromnetze, u.a. auch wegen eines verstärkten Einsatzes von Stromfressern in Form von E-Heizgeräten im Winter und von Elektroautos, haben den Blick der Öffentlichkeit auf die extreme Abhängigkeit Deutschland als hochentwickeltem Industriestandort von einer gesicherten Energie einerseits, wie von einer völligen unzureichenden Eigenversorgung, vor allem mit „grüner“ Energie, andererseits geschärft. Die hektischen Bemühungen aller, auch „grüner“ Politiker zur Beschaffung selbst „schmutziger“ Energieträger auf dem Weltmarkt lassen tief blicken. Und dazu keine Fragen offen: Die Lage ist ernst! „Erdgas und Strom: Deutschland steckt in der Energiepreisfalle!“ (Handelsblatt)

Alle diese Erkenntnisfortschritte haben die ideologisch versteiften Klimafronten aufgelockert. Erstmals ist beim automobilen Antrieb Technologieoffenheit eingekehrt. E-Mobilität ist plötzlich nicht mehr „alternativlos“. Signalisiert die Politik mit dem Einkauf von importiertem „grünem“ Wasserstoff durch Regierungschef Olaf Scholz doch die Bereitschaft, in Zukunft den Einsatz von synthetischem Öko-Sprit in Form von e-Fuels und bio-basiertem HVO100 Dieselmotoren als klimaneutral nicht mehr abzulehnen. Und das ist gut so. Denn keine der heutigen Antriebsmöglichkeiten, weder Elektroautos noch Verbrennerautos mit synthetischen eFuels oder biologischem HVO100 -Kraftstoff, sind absolut klimafreundlich, weil vollkommen CO₂ frei.

Für und gegen Batterie-Elektroautos (BEV) sprechen folgende Fakten:

- **Pro:** BEV, wenn ausschließlich mit „grünem“ Strom betrieben und die Akkus mit „grünem“ Strom produziert, sind, weil ohne CO₂-Emissionen im Fahrbetrieb, am klimafreundlichsten.
- **Contra:** „Grüner“ Strom in benötigten Mengen ist dauerhaft in Deutschland nicht verfügbar. Im Gegenteil: Deutschland bleibt auf den Import von „schmutzigem“ Strom zum Betrieb seiner E-Auto Flotte angewiesen. Aus theoretischen Klimavorteilen der BEV werden damit reale Klimanachteile. Die Klimabilanz der BEV – Flotte in Deutschland ist negativ, und wird umso schlimmer, je mehr BEV's auf die Straße kommen. Dieser Sachverhalt ist in der Wissenschaft unbestritten.
- **Pro:** BEV sind im Fahrverhalten und -Komfort jedem Verbrenner, selbst 12-Zylindern, überlegen, sogar Nobel-Champion Rolls-Royce will ab 2030 total auf Elektroantrieb umsteigen.
- **Contra:** BEV sind -Technikstand heute- in Reichweite wie von der Ladeinfrastruktur sowie dem Ladekomfort begrenzt und jedem Verbrenner unterlegen. Daran wird sich absehbar nichts ändern.
- **Contra:** BEV bleiben wegen der hohen Batteriekosten von rd einem Drittel des Kaufpreises eines Neuwagens strukturell teurer und wegen der höheren Anschaffungskosten dauerhaft nicht für den Massenmarkt erschwinglich, nur für mittlere und obere Käuferschichten. Studien (Continental-Studie) haben ergeben, dass lediglich 25 Prozent der Autokäufer ohne Kaufprämien BEV-Elektroautos nachfragen würden; Marktanteil heute mit Kaufprämie rd 13 Prozent
- **Contra:** BEV kommen von der Energieverfügbarkeit wie vom Einkommensniveau der Kunden her für ca. 2/3 des Auto-Weltmarktes nicht in Frage. Im Süden herrscht strukturell akuter Strommangel, im Norden erforderte der totale Aufbau nachhaltiger Energiequellen und Leitungsnetzen sowie der Ladeinfrastruktur für BEV ohnehin gewaltige Ressourcen und staatliche Finanzmittel, die ohne Staatsverschuldung dann an anderer Stelle der gesellschaftlichen Sozialnutzen- und Bedürfnisskala fehlen (alternde Bevölkerung, marode Infrastruktur, Transformationskosten)
- **Contra:** Ein Altbestand von global 1,6 Milliarden Verbrennerautos lässt sich ressourcenmäßig nicht 1:1 durch BEV-Autos ersetzen. Ein Einsatz von Verbrennerautos in Urwald und Savanne, Taiga und Tundra wird immer bleiben.

Für den Einsatz von synthetischen Öko-Treibstoffen (e-Fuels, HVO100) spricht folgendes:

- **Pro:** Alle aufgeführten Nachteile von BEV werden zu Vorteilen beim Einsatz von Öko -Sprit in Verbrennerautos. Öko-Sprit ist

geographisch universal einsetzbar, die bestehende globale Verbrennerflotte kann beibehalten werden, Verbrennerautos bleiben für jedermann erschwinglich, die bestehende Tank- und Verteilungsstruktur kann beibehalten werden ohne zusätzlichen staatlichen Investitionen.

- **Contra:** E-Fuels benötigen zur Herstellung Wasserstoff und CO₂, den sie im Fahrbetrieb wieder freisetzen. Sie sind also nicht CO₂-frei, sondern von der Anwendung her nur klimaneutral, wenn Wasserstoff durch Elektrolyse und e-Fuel durch Synthese nachhaltig mit „grünem“ Strom produziert werden. Anders als bei den heutigen fossilen Treibstoffen kommt aus Verbrennermotoren mit e-Fuels befeuert kein zusätzliches CO₂ mehr in die Atmosphäre.
- **Contra:** Die Antriebseffizienz von e-Fuels im Verbrenner ist deutlich schlechter als auf Strombasis bei Elektroautos (laut Wissenschaft ca.1:7). Auf Basis betriebswirtschaftlicher Kosten gerechnet entsteht also ein hoher Nachteil, jedenfalls solange die deutschen Stromkosten, die die höchsten in Europa sind, als Rechenbasis zugrunde gelegt werden.
- **Pro:** Experten haben ausgerechnet, dass die Produktion von eFuels mit Atomstrom oder mit Wasserstoff und eFuels bei Produktion im Morgenland und Transport via Pipeline oder Tanker nach Europa unter Verwendung der vorhandenen Tankinfrastruktur bereits heute wettbewerbsfähig mit dem Betrieb von BEV ist.
- **Contra:** E-Fuels haben den großen Nachteil, dass sie grosso modo heute nur im Reagenzglas und in wissenschaftlichen Veröffentlichungen verfügbar sind, erst in den kommenden Jahren mit Aufbau der Kapazitäten auch an der Tankstelle. HVO100 ist im Ausland an 8500 Tankstellen erhältlich, in Deutschland nicht.

Grund für diesen Mangel: Allen Klima-Sprits fehlt bis heute die gesetzliche Anerkennung als klimaneutral. Das hat Investoren abgehalten.

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass beide Klimälösungen Vor- und Nachteile haben. Sowohl E-Autos wie bei e-Fuels fehlt Wesentliches:

- Bei BEV fehlt es an grünem Strom und allen notwendigen Rohstoff- und Infrastruktur-Ressourcen für den Massenmarkt
- Bei e-Fuel fehlt die physische Verfügbarkeit an der Tankstelle.

Die politische Diskriminierung von e-Fuels gegenüber E-Autos ist aus Klimasicht kontraproduktiv. Beide Wege führen zum erwünschten Klima- Ziel! Der Streit über die richtige politische Wahl ist „Streit um des Kaisers Bart“.

Die Politik hat in der Vergangenheit durch Technologie-Blindheit Fehler in der Energiepolitik gemacht. Sie sollte sich dazu bekennen. **Nicht der Verbrennermotor sollte verboten werden, sondern rein fossile Treibstoffe.**

Zwingend erforderlich ist, dass der Gesetzgeber bei e-Fuels Wettbewerbsgleichheit mit Elektroautos herstellt. Bei HVO100 ist der Prozess dank einer Initiative von Verkehrsminister Wissing eingeleitet.

Erst wenn synthetische und biologische Kraftstoffe e-Fuels und HVO100, in Deutschland flächendeckend an Tankstellen getankt werden können, hat die Klimapolitik im Verkehr ein wichtiges Etappenziel erreicht.

Aus Klimagründen wird beides gebraucht - Über den Rest sollte der Markt entscheiden.

E-Fuel-Technologie aus Sachsen bereit für Verkehrswende



Rund 1,4 Milliarden Pkw sind aktuell auf internationalen Straßen unterwegs, Tendenz steigend. Etwa 1,2 Prozent davon fahren bereits ohne direkten Ausstoß von CO₂, sprich mit einem batterieelektrischen Antrieb. Das heißt, dass knapp 99 Prozent der Autofahrer mit einem konventionellen Verbrennungsmotor unterwegs sind und das auch auf Jahre hinaus sein werden.

Um diese weltweite Flotte klimafreundlich zu gestalten, ist nicht allein der Antrieb, sondern der Treibstoff der Schlüssel zum Erfolg. Synthetische Kraftstoffe aus regenerativ erzeugtem Strom – auch E-Fuels genannt – können den CO₂-Ausstoß nahezu komplett verhindern, da nur so viel CO₂ emittiert wird wie auch zur Produktion dieser Kraftstoffe zum Einsatz kommt. Die entsprechende Technologie dazu gibt es bereits und kommt aus Sachsen von den Ingenieuren der CAC (Chemieanlagenbau Chemnitz GmbH). Sie haben ein marktreifes Verfahren entwickelt, um aus Wasserstoff und CO₂ synthetisches Benzin herzustellen. Wird der Strom für die Elektrolyse von Wasser zu Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen gewonnen, lässt sich der Kraftstoff klimaneutral produzieren. Das benötigte CO₂ kann etwa direkt Industrieabgasen entnommen werden und gelangt damit im ersten Schritt nicht in die Umwelt, sondern wird ein wertvoller Rohstoff.

In einer gemeinsam mit der TU Bergakademie Freiberg entwickelten und Europas größten Anlage hat das CAC-Team bereits mehr als 45.000 Liter des grünen Benzins hergestellt und das Verfahren zur Marktreife geführt. Alle technischen Voraussetzungen sind gegeben, um es sofort in den großindustriellen Maßstab hochzuskalieren. Automobilhersteller und Fahrzeugtechnik-Entwickler haben den Kraftstoff auf Prüfständen und in Flottenversuchen getestet und die Praxistauglichkeit bestätigt. Einen außergewöhnlichen Härtest absolvierte das synthetische Benzin beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring im Mai 2022. Das Rennteam Toyota Gazoo Racing Europe erreichte mit einem Treibstoff auf Basis des CAC-Benzins den dritten Platz in der Kategorie Alternative Kraftstoffe. Aktuell ist ein Praxisprojekt zu CO₂-neutralen synthetischen Kraftstoffen unter dem Slogan „e-Fuels for Future“ gestartet. Durchgeführt wird der Langzeittest von der Uniti Bundesverbandmittelständischer Mineralölunternehmen, gemeinsam mit dem ADAC und dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK). Unter anderem testen „Die Autodoktoren“,



CAC hat ein Verfahren entwickelt für die Herstellung von synthetischem Benzin und bringt es zur Marktreife.

bekannt aus Fernsehen und Youtube, E-Fuels im Alltag und berichten auf Ihren Kanälen von ihren Erfahrungen.

In allen Anwendungsfällen wurde dem E-Fuel aus Sachsen ein ausgezeichnetes Urteil ausgestellt. Es entspricht der Otto-Kraftstoffnorm DIN EN 228 und es ist REACH-zertifiziert, die Voraussetzung für den Verkauf an Tankstellen. Das E-Fuel kann sofort ohne technische Anpassungen am Fahrzeug konventionellem Kraftstoff beigemischt werden oder fossilen Kraftstoff komplett ersetzen. Für den Einsatz und Vertrieb kann auf die aktuelle Transport- und Tankstelleninfrastruktur zurückgegriffen werden.

In Großanlagen mit jährlichen Kapazitäten von 250 Millionen Litern und deutlich geringeren Stromgestehungskosten werden die Herstellungskosten unter einem Euro liegen.

Die Chemnitzner Chemie- und Verfahrenstechnik-Experten arbeiten daran, ihr Know-how für zukunftsfähige nachhaltige Kraftstoffe in weiteren Mobilitätsbereichen zu etablieren. Beispielsweise lässt sich mit einer neuartigen CAC-Technologie synthetisches Kerosin aus grünem Wasserstoff herstellen.

CAC Chemieanlagenbau Chemnitz GmbH
Dr. René Stahlschmidt
E-Mail: rene.stahlschmidt@cac-chem.de



Europas größte Anlage zur Herstellung von nahezu CO₂-freiem Benzin der CAC an der TU Bergakademie Freiberg.

Foto: © CAC



Weltpremiere: Toyota fährt mit E-Fuel der CAC beim 24h-Rennen am Nürburgring und belegt Platz 3 in der Kategorie Alternative Kraftstoffe. Foto: © TGR-E

Exact Systems – Industriedienstleistungen nach Maß für Automotive

Als Dienstleister in der produzierenden Industrie ist die Exact Systems in 13 Ländern in Europa und Asien vertreten. Mit dem Angebot der Exact Systems, der Bereitstellung von Personal im kaufmännischen wie im gewerblichen Bereich unterstützen wir unsere Kunden. Kerngeschäft ist hierbei die Unterstützung in den Feldern der Qualitäts-, Produktions- und Logistikdienstleistungen, die wir im Werksvertrag durchführen.

Durch unsere langjährige Erfahrung in der Automobilindustrie in Europa hat der Kunden die Möglichkeit, unsere Leistung in der gesamten produktiven Wertschöpfungskette wahrzunehmen. Beginnend von den Übernahmen von Tätigkeiten in der Lagerlogistik des Kunden, weiterführend im Bereich der Produktion. Bei der Produktionsunterstützung arbeiten wir hier sowohl mit Hilfskräften für Helfertätigkeiten wie auch mit Fachkräften, um zusammen mit dem Kunden dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Somit können wir einzelne Anlagen oder Gewerke bis zu ganzen Produktionslinien eigenständig mit Personal betreiben. Abschließend bietet die Exact Systems das breite Spektrum der Qualitätsdienstleistung in der Automobilbranche an. Hier bieten wir sowohl die klassische Q-Dienstleistung an wie das Sortieren und Nacharbeiten jeglicher Bauteile und Komponenten, aber auch High-Level-Leistungen wie z.B. Resident-Unterstützung beim Lieferanten oder Endkunden vor Ort, Unterstützung im Bereich der Auditierungen gemäß VDA und IATF oder auch CLS2 Prüfungen bei Bedarf.

Das Angebot der Exact Systems erstreckt sich ebenfalls im Bereich der direkten Rekrutierung von Personal. Mit einem internationalen Team aus HR-Profis können wir so jährlich bis zu 1.500 erfolgreiche Rekrutierungsprozesse umsetzen. In Zusammenarbeit mit dem Kunden setzt die Exact Systems genau definierte Rekrutierungsmaßnahmen frei für die zu besetzenden offenen Vakanzen, über alle Branchen und Tätigkeitsfelder.

Seit dem Jahr 2004 arbeiten wir Hand in Hand mit unseren Kunden in der gesamten Lieferkette der Automobilindustrie sowie auch anderer Industriezweige. Beginnend vom Hersteller der bekannten Automobilproduzenten, mit Global Playern in der Zulieferindustrie, aber auch mit lokalen Kunden in der gesamten Breite des Mittelstandes.

Mit über 6.000 Mitarbeitenden sind wir bei unseren Kunden im Produktionswerk präsent wie auch an unseren Standorten im Auftrag unserer Kunden. Um dem Anspruch von Kunden und Mitarbeitenden gerecht zu werden ist die Exact Systems sehr digital aufgestellt. Angefangen mit der Recruitment-Plattform, über die alle Bewerbungen und Rekrutierungen digital und remote stattfinden, sowie auch die Mitarbeiterqualifikation. Mit der Exact People kann der Mitarbeitende seine gesamten Daten per App verwalten, kann Kontakt mit seinem Vorgesetzten und anderen Abteilungen über die App aufnehmen und ebenfalls neue interne Stellenangebote einsehen. Abschließend bietet die Exact System mit dem Extranet360 eine einzigartige Kundenplattform an, womit der Kunde sämtliche relevanten Vorgänge einsehen wie auch selbst verwalten kann. Bestellungen, Arbeitsanweisungen, Berichte sowie Datenverwaltung sind im Extranet360 rund um die Uhr für den Kunden möglich und intuitiv umzusetzen.

Als Partner der Industrie sind wir bestrebt, Kundenerwartungen zu übertreffen und dem Kunden immer ein Stück voraus zu sein, um der ständigen Entwicklung im Markt gerecht zu werden.

Dominik Owsiak, Vertriebsleiter
Exact Systems GmbH, Am Klinikum 7, 02828 Görlitz



Industriedienstleistungen im Automotive nach Maß

Mit unserem Angebotsportfolio bestehend aus der Qualitätsdienstleistung beim Kunden vor Ort oder an unseren eigenen Standorten und der Produktionsunterstützung als Outsourcing sowie der Direktrekrutierung und der Arbeitnehmerüberlassung sprechen wir Kunden in der Automobilindustrie sowie andere produzierenden Industrien an.

Die Kernkunden der Exact Systems kommen aus der Automotivebranche. Wir unterstützen sowohl die Zuliefererindustrie wie auch den Automobilhersteller. Derzeit sind wir in 13 folgenden Ländern vertreten: Polen, Tschechien, Deutschland, Slowakei, Türkei, Rumänien, Großbritannien, Ungarn, Belgien, Niederlande, China, Spanien und Portugal

Gerne stellen wir Ihnen unser Angebot persönlich vor und freuen uns auf Ihren Kontakt

Exact Systems GmbH
Am Klinikum 7
02828 Görlitz

E-Mail: office.de@exactsystems.de
Website: www.exactsystems.de

Profitieren Sie aus unserem Angebotsportfolio bei

- Produktions- und Logistik Unterstützung im gewerblichen Bereich
- Qualitäts-Dienstleistungen bei Ihnen vor Ort bei Ihrem Kunden oder bei ihrem Lieferanten
- Direkt Rekrutierung bei offenen Vakanzen

Beschleunigen Sie Ihre digitale Agenda mit unserem **kostenfreien Digitalisierungsworkshop**

Sie suchen nach Wegen, aktuellen und künftigen Herausforderungen zu begegnen? Wir machen Ihre Potenziale sichtbar und begleiten Sie in die digitale Zukunft der Automobil- und Fertigungsindustrie.

- ✓ Analyse Ihrer Kernprozesse und Systeme
- ✓ Erarbeitung von Optimierungspotenzialen
- ✓ Abschlussbericht und -präsentation



Jetzt Termin vereinbaren

www.nupis.de/digitalisierungsworkshop



N+P Informationssysteme GmbH | An der Hohen Straße 1 | 08393 Meerane | www.nupis.de

Design Bau Service

Zukunftsweisende
Gewerbeimmobilien für
die Automobilindustrie

GOLDBECK Ost GmbH, Niederlassungen Sachsen

Zum Bahndamm 18
08233 Treuen
Tel. +49 37468 69-0
treuen-sachsen@goldbeck.de

Hamburger Ring 1
01665 Klipphausen
Tel. +49 35204 673-0
dresden-sachsen@goldbeck.de

Kleinwelkaer Straße 3
02625 Bautzen
Tel. +49 3591 27555-0
bautzen-sachsen@goldbeck.de



building excellence
goldbeck.de

Geschäft aus Megatrend entwickeln

AMZ-Strukturwandelteam unterstützt Transformation in der sächsischen Automobilindustrie

Im Auftrag des sächsischen Wirtschaftsministeriums unterstützt AMZ den Strukturwandel in der Automobilindustrie des Freistaates. Im ersten Halbjahr 2022 standen vor allem ein technischer Megatrend sowie die wirtschaftliche Situation der Zulieferer im Mittelpunkt der Arbeit.

Das automatisierte Fahren ist ein Megatrend zukünftiger Mobilität. Welche Technik dahintersteht und welche Wertschöpfungspotenziale sich daraus für Zulieferer und Dienstleister ergeben, hat AMZ mit Unternehmen aus dem Netzwerk recherchiert und in einer Studie zusammengefasst. Sie steht allen interessierten Firmen gedruckt oder digital zur Verfügung. „Wir planen darüber hinaus, in Workshops Ideen und Projekte für künftiges Geschäft zu entwickeln“, erläutert AMZ-Netzwerkmanager Andreas Wächter. Wachstumsträchtige Strategien gemeinsam mit den Unternehmen

zu entwickeln, ist ein Kernthema des AMZ-Strukturwandelteams. Dessen Leitung hat Udo Wehner inne. Weiter dabei sind Prof. Dr. Werner Olle und Reiner Tunger, allesamt praxiserfahrene Manager aus Automobilproduktion, Logistik und Entwicklung. Gemeinsam mit den AMZ-Netzwerkmanagern Dirk Vogel und Andreas Wächter stehen sie den Unternehmen als Gesprächspartner auf Augenhöhe zur Verfügung, um individuell über Herausforderungen wie Liquiditätssicherung und Personalverfügbarkeit sowie die weitere Firmenausrichtung zu beraten.



Bestellen Sie das PDF der Publikation AUTO.ZOOM bei Steffi Pohl per E-Mail unter pohl@amz-sachsen.de

Mit ITAS Wandel in Südwestsachsen beschleunigen

Das AMZ-Team ist fachlicher Partner im Transformationsnetzwerk der Automobilregion

Das Netzwerk AMZ ist Partner von ITAS. Die Abkürzung steht für Integrierte Transformationsgestaltung in der Automobilregion Südwestsachsen.

In einer breiten Allianz aus Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretungen, der öffentlichen Hand und Wirtschaftsvertretern ist ITAS am 1. Juli gestartet. Das vom Bundeswirtschaftsministerium geförderte Projekt läuft bis 30. Juni 2025 und hat das Ziel, den Strukturwandel der Automobilindustrie in Südwestsachsen zu unterstützen. Die Region ist stark geprägt von Zulieferern im Bereich des verbrennungsmotorischen Antriebs. Angesichts der großen Mobilitätstrends automatisiertes, elektrifiziertes, geteiltes und vernetztes Fahren steht der Region ein grundlegender und rasanter Strukturwandel bevor.

„Wir bringen unser Branchenwissen zu den prägenden Technologiefeldern ein und brechen es herunter auf die regionale Industrie. So geht es z. B. um Antworten auf die Frage, welche Rahmenbedingungen zu schaffen sind, damit die hiesigen Unternehmen von neuen integrierten und nachhaltigeren Geschäftsmodellen wie Softwareentwicklung, geteilte Mobilität, Ladeinfrastruktur und Energiehandel profitieren können“, sagt AMZ-Netzwerkmanager Andreas Wächter. Ein zentraler Punkt von ITAS ist daher eine bedarfs- und zeitgerechte sowie kostengünstige Aus- und Weiterbildung. Dazu wird eine hybride Plattform für Wissensvermittlung, Vernetzung sowie regionale Governance entwickelt. Diese soll den Unternehmen und Angestellten neue Optionen und Wege in die beschriebene Zukunft aufzeigen. ITAS wird von der Chemnitzer Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft CWE im Konsortium mit der IHK Chemnitz, der IG Metall, der Agentur für Arbeit und AMZ geführt.

Orientierung in unsicheren Zeiten

Das Netzwerk AMZ unterstützt mit Information und Dialog die Branche und die Politik

Wer mit dem Abklingen der Corona-Pandemie auf eine Rückkehr normaler Zeiten gehofft hatte, der fand sich jäh auf dem Boden einer noch unsicherer gewordenen Realität wieder. Die Automobilindustrie und hier insbesondere die Zulieferer sind mittlerweile im Dauerkrisenmodus.

In dieser Situation ist Orientierung mehr denn je gefragt. Zu einem der größten Unsicherheitsfaktoren hat sich das Thema Energie hochgeschaukelt. Wohin klettern noch die Preise? Werde ich noch Gas und Strom für die Produktion haben? Wie kann ich die Preisentwicklungen überhaupt auffangen? Diese und weitere Fra-

gen beschäftigen (nicht nur) Automobilzulieferer. Das Netzwerk AMZ und die Partnernetzwerke aus Thüringen, Sachsen-Anhalt und Oberfranken haben die Sorgen der Unternehmen gegenüber dem Branchenverband VDA deutlich artikuliert. „Aufgrund langfristiger Lieferverträge können Zulieferer Preissteigerungen kaum an ihre Kunden weitergeben. Deshalb sind hier Unterstützung und ein fairer Umgang innerhalb der Branche dringend notwendig“, betont AMZ-Netzwerkmanager Dirk Vogel.

Orientierung finden die sächsischen Zulieferer darüber hinaus beim AMZ-Strukturwandelteam. Erfahrene Branchenmanager agieren hier u. a. als „Sparringpartner“ für individuelle Strategiegelgespräche. Mehr Informationen zu diesen und weiteren Themen finden Sie auf den folgenden Seiten sowie unter: www.amz-sachsen.de

„Jumpstart“ am Start

Kooperationspartner willkommen

Das Projekt „Jumpstart – der sächsische Weiterbildungsverbund Automotive“ ist gestartet. Es unterstützt Unternehmen bei der betrieblichen Aus- und Weiterbildung und dem Personalmanagement. Im Fokus stehen dabei neue digitale Technologien, die den Produktionsprozess im Automotive-Bereich und auch die Qualifizierung maßgebend beeinflussen. Oberstes Ziel ist es, die Aus- und Weiterbildung für die teilnehmenden Unternehmen effizienter und günstiger zu gestalten. Dazu werden die Bedarfe gebündelt und gemeinsame Qualifizierungsformate organisiert. Geplant ist, in Kooperation eine auf die Bedarfe zugeschnittene Lernplattform für die wichtigsten Themen der Automobilindustrie zu entwickeln. Unternehmen, die ihre Anforderungen und Ideen einbringen möchten, sind als Kooperationspartner herzlich willkommen.



AMZ-Kontakt: Diana Germey
E-Mail: germey@amz-sachsen.de

Nachhaltige Mittelstrecken-Logistik mit HyMover

AMZ führt Verbundprojekt für den Serieneinsatz von 40t-Brennstoffzellen-Sattelzugmaschinen

HyMover heißt ein neues Verbundprojekt für den Einsatz von Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw. Sächsische Automobilzulieferer und Hersteller von Nutzfahrzeugen arbeiten hierbei unter Führung des Netzwerks AMZ zusammen. Gemeinsam entwickeln und pilotieren sie ein Gesamtpaket für den Serieneinsatz von 40t-Brennstoffzellen-Sattelzugmaschinen. Diese Fahrzeuge werden für typische Mittelstrecken der Automobillogistik im Bereich 300 bis 350 Kilometer konfiguriert.

Dafür erhalten zwei Sattelzugmaschinen elektrische Antriebe und Brennstoffzellensysteme. Die Zugmaschinen sind sogenannte Lowliner. Diese tiefergelegten Nutzfahrzeuge verfügen über eine Ladehöhe von drei Metern und eignen sich besonders für Volumentransporte. Der HyMover wird der erste Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lowliner. Partner in dem von AMZ geführten Verbundprojekt sind die FAUN Umwelttechnik und der Logistiksoftwarespezialist glts cotech. Als assoziierte Partner arbeiten Porsche Leipzig, Schnellecke Transportlogistik und Volkswagen Sachsen mit.

In zwei Pilot Szenarien erfolgt der Test auf Praxistauglichkeit. Die Lkw werden u. a. im Pendelbetrieb zwischen den Fahrzeug-

bau-Standorten Zwickau und Dresden sowie Leipzig und Zwickau zum Einsatz kommen und zu einem umweltfreundlichen, CO₂-reduzierten Güterverkehr beitragen.

Das Vorhaben HyMover – Hydrogen Truck Cooperation wird vom Bundeswirtschaftsministerium bis 31. Dezember 2024 gefördert. AMZ schließt damit an das Projekt eJIT an, mit dem der Einsatz batterieelektrischer Lkw in der Automobillogistik auf Kurzstrecken erfolgreich getestet wurde.

AMZ-Kontakt: Andreas Wächtler
E-Mail: waechtler@amz-sachsen.de



Unter der Marke Enginius entwickelt Faun wasserstoffbetriebene Lkw für den kommunalen Einsatz. Der Hersteller ist Partner im Projekt HyMover. Foto: Enginius

The logo for AMZ, consisting of the letters 'AMZ' in white on a dark green background, enclosed in a yellow circle.

AMZ – Netzwerk Automobilzulieferer Sachsen

Leistungen

Innovation

- Technologiescouting
- Projektentwicklung
- Fördermittelberatung
- Projektmanagement
- Digitaler Wissenstransfer

Vermarktung

- Marktzugänge
- Marketing & Öffentlichkeitsarbeit
- Events & Messen
- Internationalisierung

Strategie

- Studien & Statistiken
- Politikdialog
- Strategiegelgespräche
- Beratung



+++ 1999 gegründet +++ aktuell über 160 Mitglieder (Zulieferer, Entwicklungsunternehmen, Ausrüster, Industriedienstleister, Forschungseinrichtungen) +++ Umsatz von insgesamt 3,4 Milliarden Euro +++ mehr als 20.000 Beschäftigte +++ aktiv an 709 Standorten in Deutschland und 741 Standorten im Ausland +++ eigene AMZ-Repräsentanten in den USA und Japan +++ Kooperationen nach Mexiko, China, Ukraine, Polen sowie weiteren europäischen Ländern +++

Mehr unter www.amz-sachsen.de



WIR BEDANKEN UNS

Für das Vertrauen zur Umsetzung und Planung des Internationalen Jahreskongress der Automobilindustrie & wünschen eine tolle Gala!

Das Team von **kraußevent®**

P.S.: Gern planen wir Ihr Firmenevent, Tagung oder Ihr Jubiläum

www.kraussevent.de

MIT FÜNF FAHRZEUG- UND MOTORENWERKEN VON VOLKS
SOWIE RUND 780 ZULIEFERERN, AUSRÜSTERN UND DIENSTLE
DAS „AUTOLAND SACHSEN“ ZU DEN DEUTSCHEN TOP-STANDO



WAGEN, BMW UND PORSCHE
ISTERN DER BRANCHE GEHÖRT
RTEN.



AMZ - Netzwerk Automobilzulieferer Sachsen
Tel.: +49 (0)351 8322-374
Email: info@amz-sachsen.de
www.amz-sachsen.de

Freiberger Straße 35 | Beckerstraße 13
01067 Dresden | 09120 Chemnitz

Keine Abschaltungen für Gaskunden im Standardlastprofil

Nachdem bereits am 30.03.2022 durch das Bundeswirtschaftsministerium die Frühwarnstufe des Notfallplanes Gas ausgerufen wurde, gilt seit dem 23.06.2022 die Alarmstufe. Diese Schritte waren direkte Folge der, zunächst reduzierten und inzwischen völlig ausgesetzten russischen Gaslieferungen nach Deutschland. Es wird dabei das Ziel verfolgt, die Gasversorgung im kommenden Winter trotz der Lieferlücke sicherzustellen. Bisher wird dabei auf rein marktbasierende Maßnahmen gesetzt. Erst mit Ausrufung der Notfallstufe sind direkte Markteingriffe vorgesehen. In dieser letzten Eskalationsstufe, auf die erst zurückgegriffen wird, wenn eine Gasmangellage absehbar ist, übernimmt die Bundesnetzagentur die Rolle eines Bundes-

lastverteilers. Es wird also zentral über Reduzierungen oder Abschaltungen von Kunden zur Gaseinsparung entschieden. Obwohl der Füllstand der deutschen Gasspeicher die Marke von 90% bereits überschritten hat, ist noch nicht sicher, ob eine Gasmangellage im kommenden Winter vermieden werden kann. Dies ist von verschiedenen Faktoren, wie beispielsweise den Witterungsverhältnissen oder den tatsächlich erreichten Verbrauchsreduzierungen, abhängig.

Sollte der Fall einer Mangellage eintreten, sind Drosselungen bei Kunden mit so genannter registrierender Leistungsmessung (RLM-Kunden) vorgesehen. Dabei handelt es sich um Großabnehmer, die in der Regel mehr als 1.500.000 kWh Gas jährlich verbrauchen. Diese wurden frühzeitig von ihrem Netzbetreiber kontaktiert. Kunden, die sich mit einem herkömmlichen Gaszähler im so genannten Standardlastprofil befinden, werden von Abschaltungen oder Reduzierungen im Falle einer Gasmangellage voraussichtlich nicht betroffen sein.

Preisentwicklung der Energiemärkte

Neben der reinen Versorgungssicherheit ist die Preisentwicklung an den Energiemärkten derzeit das bestimmende Thema der politischen und gesellschaftlichen Diskussion. Auf die Ankündigung eines Lieferstopps über die Pipeline Nord Stream 1 Ende August reagierten die Märkte für Gas – und in der Folge auch für Strom – mit extremen Preisspitzen. Obwohl die russischen Gaslieferungen nach der Ankündigung tatsächlich ausgesetzt wurden, stabilisierte sich der Preis in der Folge auf einem deutlich niedrigeren – allerdings immer noch sehr hohen – Niveau. Tatsächlich sind die Preisschwankungen der Termin- und Spotmärkte derzeit nicht vorherzusehen und kaum durch tatsächlich verfügbare Mengen, sondern beinahe ausschließlich durch die Erwartungshaltung der Marktakteure bestimmt. Energieversorger haben daher große Schwierigkeiten, Preise für Endkundenverträge zu kalkulieren. Kunden, die momentan gezwungen sind, neue Energielieferverträge abzuschließen, müssen extreme Ri-

sikoaufschläge in Kauf nehmen oder erhalten schlimmstenfalls überhaupt kein Angebot für neue Verträge.

Politische Maßnahmen zur Krisenbewältigung

Seitens der Bundesregierung wird mit verschiedenen Maßnahmen versucht, der Krise zu begegnen. Mit den Verordnungen über kurz- beziehungsweise mittelfristige Maßnahmen zur Energieeinsparung und Energieeffizienz vom 24.08.2022 soll die Einsparung von Energie in verschiedenen Bereichen forciert werden. Das dritte Entlastungspaket, welches Anfang Septem-

ber vorgestellt wurde, stellt zusätzliche Maßnahmen zur Entlastung von Haushalten sowie eine mögliche Strompreisbremse in Aussicht. Auch von einer Erweiterung des vielfach kritisierten Energiekostendämpfungsprogrammes für

Unternehmen ist die Rede.

Insgesamt ist das Echo der Wirtschaft auf die ergriffenen Maßnahmen aber sehr verhalten, da sie dem Ausmaß der Kostensteigerungen am Markt nicht gerecht werden und große Wirtschaftszweige unberücksichtigt bleiben.

Die Interessenvertretung der IHK

Die Industrie- und Handelskammer Chemnitz nimmt ihre Aufgabe der Interessenvertretung im Rahmen der Krise mit großem Nachdruck wahr. Bereits am 29. Juli wandte sich die IHK gemeinsam mit dem Verband der Sächsischen Wirtschaft (VSW) in einem offenen Brief an die Landes- und Bundespolitik, um die Forderungen der regionalen Wirtschaft zu kommunizieren. Flankiert wurde das Schreiben von einer Postkartenaktion an alle Abgeordneten des Deutschen Bundestages sowie die Mitglieder der Bundes- und Landesregierung, um so zusätzlich auf die Inhalte des Schreibens aufmerksam zu machen.

Zwischen 12. und 16. September wurden zudem alle Bundestagsabgeordneten des Kammerbezirkes, welche den Regierungsfractionen angehören, zu „Energierundreisen“ eingeladen. Die Abgeordneten besuchten, gemeinsam mit Vertretern der IHK, Betriebe in ihren Wahlkreisen, die von der Energiekrise in besonderer Weise betroffen sind. Vor Ort schilderten die Geschäftsführer der Unternehmen sehr eindrücklich ihre konkreten Fälle und machten auf die Dringlichkeit für weitere Maßnahmen aufmerksam. Hilfsprogramme, die erst im kommenden Jahr greifen, werden für viele Betriebe zu spät kommen. In der Presse wurde über die Situation der Unternehmen ganzseitig berichtet. Die Abgeordneten nehmen die Eindrücke aus den sehr intensiven Gesprächen mit in die nächsten Beratungen nach Berlin.

**BRANCHENKILLER
ENERGIEKRISE?!
↓**

IHK Chemnitz, Erik Steinmüller
E-Mail: erik.steinmueller@chemnitz.ihk.de

MIT SICHERHEIT DIE BESTE LÖSUNG.



METALLBAU | ENTWICKLUNG | SONDERFAHRZEUGBAU



IndiKar Individual Karosseriebau GmbH
Am Schmelzbach 85 · 08112 Wilkau-Haßlau
☎ +49 375 6068-0 · ✉ info.indikar@welp-group.com
www.welp-group.com



WELP GROUP
INDIKAR



Gießerei Lößnitz GmbH

www.giesserei-loessnitz.de

Wir bringen die Zukunft in Form



Scan me



PROGRAMM

MITTWOCH, 05. OKTOBER 2022 | PROGRAMM 1. KONGRESSTAG

AMZ-Lounge

ganztägig **Im Fokus:** Indien Online-Messe mit B2C Plattform

12:45 Uhr **Networking Plus – „Business Talk“
Recht in der Automobil(zuliefer)industrie**
Autonomes Fahren/ Lieferketten Sorgfaltspflichten Gesetz (IktSG)/ Digitalisierung
Ihr Partner: Heuking Kühn Lüer Wojtek
Mehr Strategie und neue Wege
Gemeinsam den Strukturwandel meistern
Ihr Partner: Netzwerk AMZ
Neue Finanzierungsformen für die Automobilindustrie
Worauf Zulieferer jetzt achten sollten
Ihr Partner: DRH Vermögensverwaltung GmbH

14:00 Uhr **Eröffnung der Mitgliederversammlung Netzwerk AMZ:**
„Es wird Zeit, sich wieder zu treffen“
Dirk Vogel, Netzwerkmanager AMZ Sachsen, Dresden

Impulsvorträge

14:10 Uhr **Strukturwandel in Sachsen: Mit innovativen Ideen zum Erfolg**
Thomas Schmidt, Staatsminister für Regionalentwicklung SMR, Dresden

14:35 Uhr **Resilienz durch Digitalisierung in der Supply Chain**
Martin Schweizer, Direktor Business Development & Consulting, EURO-LOG AG, München

15:00 Uhr **Herausforderungen in der Automobilindustrie**
Dr. Marcus Bollig, Geschäftsführer Produkt und Wertschöpfung VDA e.V.

15:25 Uhr **Das Motobarometer 2022**
Dominik Owskiak, Vertriebsleiter, Exact Systems GmbH

15:40 Uhr **PANEL: Dem Strukturwandel mit Innovationen begegnen**
Dirk Vogel (Moderation), AMZ Sachsen / Dominik Owskiak, Exact Systems GmbH /
Dr. Oliver Manicke, Skoda Auto a.s. / Dr. Marcus Bollig, VDA e.V. /
Thomas Schmidt, SMR / Michael Colberg, REHAU Automotive Executive Board /
Michael Lachner, Lachner International Service Management

Gala-Abend

Moderation: *Gunnar Breske, MDR-Fernsehen*

18:55 Uhr **Offizielle Eröffnung des Automotive Forum Zwickau**
Dr. h. c. Dieter Pfortner, Präsident der IHK Chemnitz

anschließend **Grußworte**
Michael Kretschmer, Ministerpräsident Freistaat Sachsen
Urs Unkauf, Bundesverband für Wirtschaftsförderung und Außenwirtschaft (BWA)

19:30 Uhr **Verleihung des August-Horch-Ehrenpreises**

20:00 Uhr **Dinner-Speech „Quo vadis Deutschland? Die Zukunft des Mittelstandes!“**
Max Jankowsky, Gießerei Löbnitz GmbH

anschließend **Gala Dinner „Energie geladen“**
Musikalische Begleitung durch die Clara-Schumann-Philharmonie des Theaters Plauen/Zwickau

DONNERSTAG, 06. OKTOBER 2022 | PROGRAMM 2. KONGRESSTAG

- ganztägig **Im Fokus:** Indien Online-Messe mit B2C Plattform
- 08:30 Uhr **Eröffnung der Fachausstellung**
Dirk Vogel, AMZ Sachsen
- 08:45 Uhr **Offizielle Eröffnung des Automotive Forum Zwickau**
Dr. h.c. Dieter Pfortner, Präsident der IHK Chemnitz; Constance Arndt, OB der Stadt Zwickau
- Moderation:** *Gunnar Breske, MDR-Fernsehen*
- 09:00 Uhr **Transformation und die Zukunft der Automotive Industrie**
Thomas Steinberger, PwC Global Automotive
- 09:20 Uhr **Die Entwicklung der Mobilitätsindustrie**
Wolfgang Sczygiol, MVI Proplant Süd GmbH
- 09:40 Uhr **Die Zukunft des Automobils**
Dr. Oliver Manicke, Leiter Energiesysteme & Bordnetz, SKODA AUTO a.s.

Strukturwandel mit Innovationen: Neue Technologien – Neue Märkte – Neues Wachstum

- 10:00 Uhr **Die Transformation VW Sachsen GmbH – Strategie, Umsetzung und Ausblick**
Robert Janssen, Volkswagen Sachsen GmbH
- 10:20 Uhr **Potential von regenerativen Kraftstoffen in der zukünftigen Mobilität**
Prof. Dr.-Ing. Gennadi Zikoridse, HTW Dresden
- 10:35 Uhr **Der Verbrennungsmotor – Eine Analyse der politischen Ereignisse und eine Bewertung technischer Rahmenbedingungen**
Prof. Dr. sc. techn. Thomas Koch, Karlsruher Institut für Technologie
- 10:55 Uhr **Nachgefragt: Vernetztes Denken innerhalb der Branchen**
Gunnar Breske im Gespräch mit Claus R. Mayer, MRplanGroup
- 11:05 Uhr **How FEV supports structural changes**
Hans-Dieter Sonntag, Geschäftsführer FEVeDLP GmbH, FEV Europe GmbH
- 12:30 Uhr **The Eastern Economic Corridor of Thailand: Getting stronger the Ecosystem for EV Manufactures and Market**
S.E. Nadhavathan Krishnamra, Botschafter Thailand
I.E. Nongnuth Phetcharatana, Advisor Eastern
- 12:50 Uhr **Zwischenruf: Transformationsdruck und Energiekrise in der Branche**
Dr. Albrecht Köhler, GFUT, München
- 13:00 Uhr **PANEL I: Mobilität in der Zukunft - Mit welcher Energie?**
Gunnar Breske MDR (Moderation) / André Hentschel, ZEV GmbH (angefragt) /
Prof. Dr. sc. techn. Thomas Koch, Karlsruher Institut für Technologie / Klaus Ernst, MdB /
Dr. René Stahlschmidt, Chemieanlagenbau Chemnitz GmbH / Ronald Gerschewski,
IndiKar Individual Karosseriebau GmbH / Mirko Karlovsky, LINAMAR GmbH

Strukturwandel mit Innovationen: Neue Technologien – Neue Märkte – Neues Wachstum

- 14:15 Uhr **Globale Rahmenbedingungen für die Automobilwirtschaft**
Rudolf Scharping, Vorstand RSBK AG
- 14:30 Uhr **Automobilindustrie – Zukunftsmarkt Indien**
Parvathaneni Harish, Botschafter der Republik Indien
- 14:40 Uhr **Crescendo Worldwide Pvt. Ltd.**
Vishal Jadhav, President
- 14:50 Uhr **Geschäftserfolg im indischen Markt**
Klaus Maier, Maier + Vidorno GmbH (angefragt)
- 15:10 Uhr **Heizen, Kühlen, Klimatisieren – Neue Fahrzeugantriebe brauchen neue Lösungen**
Dr. Mirko Leesch, IAV GmbH
- 15:30 Uhr **esi-automotive – Entwicklung neuer effizienter Materiallösungen**
Rainer Venz, ESI Automotive
- 15:50 Uhr **Lieferketten/Beschaffung VW Wolfsburg**
(Vortrag angefragt)
- 16:10 Uhr **Automotive Forum 2022 – „Vom Startup zum Global Player“**
Lukas Basan, NextH202 GmbH Zwickau
Christoph Neuberg, Hauptgeschäftsführer IHK Chemnitz

Automobiler Mittelstand in Not

Christoph Neuberg

Hauptgeschäftsführer IHK Chemnitz

Die Erfolgsgeschichte der IHK-Region Südwestsachsen sowie des ganzen Freistaates Sachsen in den vergangenen Jahrzehnten ist eng verbunden mit der Kreativität und dem großen Engagement der kleinen und mittelständischen Unternehmen. Sie wurden in der Mehrzahl als wichtige und zuverlässige Zulieferer nicht nur für die sächsischen Automobilchampions BMW, Porsche und Volkswagen unverzichtbar, sondern waren in Begleitung und Beratung durch die IHK Chemnitz und ihre Partner wie das Netzwerk AMZ mit zunehmendem Erfolg auch auf dem automobilen Weltmarkt tätig. Auf diese Entwicklung können wir alle stolz sein.

Mit zum Erfolg der Automobilzulieferer beigetragen hat auch der Zwang zur Transformation der gesamten Branche, der bei den Automobilherstellern zu großen Umwälzungen und in der Wertschöpfungskette für unsere Zulieferer zu neuen Chancen führte. Elektromobilität und Automatisierung, Digitalisierung und Vernetzung stellten insbesondere den Mittelstand vor große Herausforderungen, eröffneten ihm aber auch neue Geschäftsfelder und Absatzchancen. Aus Lieferanten wurden Partner, die es teilweise bei ihren Kunden bis zur Systemrelevanz schafften.

Zu Recht kann man sagen, dass unsere mittelständische Wirtschaft in allen Belangen bisher das Rückgrat von Wachstum und Wohlstand unserer Gesellschaft war. Gerade in Zeiten extremer und unvorhergesehener Belastungen muss es daher vorrangig Aufgabe der Politik sein, dieses Schwungrad der Wirtschaft weiter in Fahrt zu halten. Das scheint im Herbst 2022 leider nicht der Fall. Im Gegenteil! Tempi passati!

Leidensweg des Mittelstandes

Der Leidensweg des automobilen Mittelstands hat Anfang 2020 begonnen. Zu Beginn standen die Nachfrageausfälle im Gefolge der Corona-Pandemie, danach Werkschließungen und Produktionsunterbrechungen aufgrund von Halbleiternmangel bei den Autoherstellern. Dann brachte der Ukraine-Krieg Lieferausfälle von Edelmetallen und systemrelevanten Automobilteilen wie Kabelbäumen. Lieferungen aus China verzögerten sich wegen des dortigen radikalen Lockdowns von Werken und Häfen. All das hat die Ertragslage der mittelständischen Zulieferer bereits vor 2022 bis an die Grenzen strapaziert. Ganz anders war die Lage bei den Autoherstellern. Sie konnten ihr Portfolio modell- und margenmäßig optimieren und trotz sinkender Absätze Rekordergebnisse einfahren. Ein bislang in der deutschen Wirtschaftsgeschichte einmaliger Vorgang. Bei den Zulieferern, die in der Regel auf hohe Stückzahlen angewiesen sind, hat sich dagegen die Ertragslage deutlich verschlechtert. Selbst die ganz Großen der Branche wie Continental, Schaeffler, Harman oder Denso mussten deutliche Umsatzeinbußen hinnehmen.

Energieversorgung ist existenziell

Die großen Verlierer im Jahr 2022 sind jedoch die kleinen und mittelständischen sächsischen Zulieferunternehmen. Die Explosion der Erdgas- und Strompreise hat fatale Folgen nicht nur für die energieintensive, sondern für die gesamte deutsche Wirtschaft. Der Mittelstand steht im Herbst 2022 mit dem Rücken an der Wand,

ist in Existenznot geraten. Viele Unternehmen werden die Energiekosten nicht mehr bezahlen können, zumal ein Ende der Preisspirale nicht in Sicht ist und die Politik den Ursachen der Kostenexplosion nichts entgegenzusetzen vermag. Von existenzieller Bedeutung für die Wirtschaft ist jedoch, dass die Energieversorgung wieder gesichert ist und dabei bezahlbar bliebe. Gerade Unternehmen, die hier am Standort fest verwurzelt sind, brauchen eine Perspektive zur Rückkehr zum Status quo ante, auch über den Winter hinaus. Was von der Politik offenbar noch nicht recht verstanden wurde, ist die Tatsache, dass es nach Betriebsschließungen von Automobilzulieferern zu weiteren Unterbrechungen in der Lieferkette kommen würde. Dominoeffekte bis hin zu den großen Autoherstellern blieben nicht aus. Jeder Automobilhersteller, der ins Ausland abwandert, kommt nicht mehr zurück. Die Auswanderung der Automobilwirtschaft wäre der K.-o.-Schlag für unsere gesamte Volkswirtschaft.

Wirtschaftliche und verkehrspolitische Fehlentscheidungen

Fakt ist: Unsere mittelständische Zulieferindustrie steht vor der größten Herausforderung der letzten drei Jahrzehnte. Doch es sind nicht nur die aktuellen Energiekosten- und Versorgungsnöte, die die Branche an den Rand der Existenz bringen. Es sind gerade auch in der Zulieferbranche Folgewirkungen hausgemachter wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Fehlentscheidungen. Bisher stabil und belastbar geglaubte, langfristige Unternehmensentscheidungen werden ins Wanken gebracht. Beides trifft im Herbst 2022 zusammen: Unsicherheit über die Entwicklung der Energiekosten und das richtige, langfristig tragende Geschäftsmodell.

Viele Zulieferer geraten unter Entscheidungszwang zwischen zwei Antriebstechnologien, die beide hohe Kosten und Investitionen erfordern. Galt bislang als politische Planungsmaxime, die Verbrennertechnologie hat keine Zukunft mehr, wird sie in Europa ab 2035 sogar in Neuwagen verboten, so zeigt sich inzwischen, dass diese einseitige politische Vorgabe falsch war. Immer deutlicher zeichnet sich ab: Die einseitige ideologische Festlegung der Politik auf die reine Batterie-Elektromobilität könnte zum Bumerang werden.

Bisherige Marktuntersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass sich beim bisherigen Ausbaustand des E-Ladetanknetzes ohne Kaufsubvention nur jeder Fünfte beim Neukauf für ein Elektroauto entscheiden würde. Elektroautos sind heute für das Gros der Käufer zu teuer. Dennoch hat die Politik entschieden, die Kauf-Prämien erst zu kürzen und 2025 ganz entfallen zu lassen. Bei Plug-In-Hybrid Fahrzeugen werden sie bereits Ende 2022 auslaufen.

Die aktuelle Situation zeigt einmal mehr, wie sehr die Gesamtbranche, allen voran die vielen kleinen und mittelständischen sächsischen Zulieferer, langfristig zuverlässige und planbare politische Rahmenbedingungen brauchen, um weiter erfolgreich



wirtschaften zu können. Dies war in den 25 Jahren des Bestehens unseres Automotive Forums Zwickau, sieht man von den Jahren der globalen Finanzkrise 2008/2009 ab, stets der Fall.

Herausforderungen der letzten Jahre gemeistert

Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen: Keines der zurückliegenden Jahre war für unsere Unternehmen leicht. Immer waren neue Herausforderungen im Wachstumsprozess zu bewältigen, sei es bei der Finanzierung, bei der Implementierung neuer IT-Kenntnisse und Elektronik-Know-how, bei der strukturellen Anpassung des Unternehmensportfolios oder der betrieblichen Logistik- und Produktionsprozesse an veränderte politische und wettbewerbliche Rahmenbedingungen oder bei der Erschließung neuer Märkte. Stets war die IHK Chemnitz zur Unterstützung ihrer Mitgliedsunternehmen zur Stelle.

All diese Anpassungs- und Transformationsprozesse waren schwierig, konnten jedoch gemeinsam gemeistert werden. Und der Tunnel, auch wenn er bei Einfahrt noch so dunkel war, ließ am Ende immer noch ein Licht erkennen. Davon kann jedoch derzeit keine Rede sein.

Wie geht es weiter? Zum einen besteht die Last der politisch erzwungenen Transformation des Autoantriebs weg vom Verbrenner und hin zum Elektroauto unvermindert fort. Zum anderen sind hohen Kapitalinvestitionen notwendig für die Digitalisierung aller Produktionsprozesse. Vor allem Künstliche Intelligenz (KI) hält zunehmend Einzug in die Werke der sächsischen Automobilzulieferer. Dort soll sie vor allem die Effizienz der Produktion und die Qualität steigern und die Kosten senken. Doch all das setzt subs-

tantielle Ertragserwartungen voraus – und die sind angesichts der aktuellen Situation fraglicher denn je.

Appell an die Politik

Wichtig sind die politischen Prioritäten. Damit es zu keiner Pleitewelle kommt, müssen versorgungssichere und bezahlbare Energiepreise für die Wirtschaft vor allem kurzfristig zurückkehren. Das hilft insbesondere den ostdeutschen mittelständischen Betrieben, die auch dreißig Jahre nach der deutschen Einheit immer noch wesentlich kapitalschwächer sind als in Westdeutschland. Aber auch nach der energiepolitischen Stabilisierung der Wirtschaft ist die Politik gefordert. Die in Aussicht gestellten Hilfspakete sind sicherlich eine Hilfe, aber nicht auf Dauer. Auf Dauer benötigen wir eine Klimapolitik, die in Sachen umweltfreundlicher Verkehrs- und Energiepolitik den Realitäten Rechnung trägt und sich nicht in ideologischen Visionen verliert.

In der öffentlichen Diskussionen wachsen die Zweifel an der bisherigen einseitigen Elektromobilitätsstrategie der Bundesregierung. Die Energielage der deutschen Wirtschaft hat sich radikal verändert, mit großer Wahrscheinlichkeit sogar dauerhaft. Damit wurde schonungslos offengelegt, dass politische Mobilitätsvorgaben keinen Bestand haben. Der Ruf nach Wasserstoff und synthetischen Treibstoffen – eFuels als Öko-Sprit und klimaneutraler Ersatz für die fossilen Treibstoffe Benzin und Diesel – wird lauter und öffnet für die Weiterexistenz des Verbrenners ein Zukunftsfenster. Deshalb müssen auch die Chancen von alternativen Kraftstoffen ausgelotet werden. Der 26. Internationale Automobilkongress soll dazu Anregungen und Antworten liefern!

Strukturwandel in Südwestwachsen – ITAS unterstützt

Der Kammerbezirk der Industrie- und Handelskammer Chemnitz ist eine vom Strukturwandel in der Automobilwirtschaft weit überdurchschnittlich betroffene Region. Auch Digitalisierung und ein neuer Konzentrationstrend in der Branche pressieren die Unternehmen erheblich. Schon Pandemie und resultierende Lieferkettenabrisse hatten den Transformationsdruck nochmals erhöht. Bereits Anfang 2021 sah sich rund ein Viertel aller sächsischen Zulieferer in ihrer Geschäftsgrundlage bedroht. Die sich gegenwärtig dramatisch auswirkende Energiekrise erhöht den Anpassungsdruck zusätzlich. Der Strukturwandel der Branche entblößt diverse betriebswirtschaftliche Dilemmata, vielfach branchenspezifisch, die ohne industrie- und strukturpolitische Flankierung von den Unternehmen allein kaum gelöst werden können. Die IHK Chemnitz hat sich in einem ITAS (Integrierte Transformationsgestaltung in der Automobilregion Südwestsachsen) getauften Konsortium aufgestellt, um den benötigten Support in einem breiten, konzertierten und industriepolitisch versierten Konsortialansatz gemeinsam mit dem sächsischen Zulieferercluster AMZ, den regionalen Wirtschaftsförderern, den Arbeitsagenturen und auch der IG Metall umfassend zu leisten. ITAS wird als Projekt vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) für drei Jahre finanziert.

Insgesamt sind in der Region Südwestsachsen nach Auswertung der IHK-Mitgliederdatenbank rund 1.000 bis 1.200 regionale industrielle oder industriennahe KMU direkt vom Wandel in der Automobilbranche betroffen. An ihnen hängen mehr oder weniger direkt ca. 60.000 bis 80.000 Arbeitsplätze in der Region, die einem wachsenden Veränderungsdruck ausgesetzt sind. Diese KMU

und ihre Arbeitnehmer bilden aus Sicht der IHK die eigentliche Zielgruppe. Auf sie sind die Projektvorhaben des Konsortialpartners IHK vor allem orientiert.

Alle Konsortialpartner haben ihre spezifischen Rollen im Projekt. Die IHK wird sich ausschließlich auf die Unterstützung ihrer Mitgliedsunternehmen und die Beratung der Politik ausrichten. In allen Landkreisen wird die IHK ITAS-Helpdesks unterhalten, um ortsnahe erster Ansprechpartner für Unternehmer zu sein und ITAS-Unterstützungsangebote unmittelbar zu kommunizieren. Ferner steht ein Team aus Coaches bereit, das Geschäftsführungen auf ihrem Weg zur strategischen Neuausrichtung unterstützt. Dazu gehört dann auch ein Coachingangebot für die begleitend erforderliche, strategische Personalarbeit in den sich neuausrichtenden Unternehmen. Gemeinsam mit den Wirtschaftsförderern sind flankierende Regionalprojekte geplant, die u.a. im Rahmen von Pilotansätzen neue Wege bei der Gewerbegebietsentwicklung oder regionalen Vernetzung suchen. Die IHK wird darüber hinaus gemeinsam mit den Gewerkschaftspartnern untersuchen, wie weit sich die in der Branche typischen Berufsbilder im Strukturwandel verändern und welche Anpassungen sich empfehlen. Nicht zuletzt forciert die Kammer im Rahmen von ITAS einen kontinuierlichen Dialogfaden („Policy Labs“) mit der Politik – sowohl mit dem Freistaat bzgl. der Gestaltung einer flankierenden Förderkulisse als auch mit der Bundespolitik. Interessierte Unternehmen können sich ab sofort bei Martin Witschass, GF Standortpolitik der IHK Chemnitz (E-Mail: martin.witschass@chemnitz.ihk.de), zu den Angeboten von ITAS informieren.

Das Forschungs- und Transferzentrum ist ein gemeinnütziger Verein an der Westsächsischen Hochschule Zwickau und arbeitet seit vielen Jahren eng mit der Industrie zusammen. 1994 wurde die Gründung vom Sächsischen Ministerium für Wissenschaft und Kunst initiiert. „Wir sind quasi eine Schnittstelle zwischen Industrie und Hochschule. Dies zeigt sich besonders an der Vielzahl gemeinsamer Projekten, die wir jedes Jahr bearbeiten.“, erklärt Prof. Dr.-Ing. Matthias Richter. Er ist Vorstandsvorsitzender und wissenschaftlicher Direktor. Der Verein profitiert von seinen Erfahrungen in führenden Positionen unter anderem bei Siemens, Opel, Audi und zuletzt als Prorektor für Forschung. Seit 2007 ist er zudem Professor für Nachrichtentechnik und Elektromagnetische Verträglichkeit an der WHZ. In einem aktuellen Projekt untersuchte sein Forscherteam beispielsweise verschiedene Lösungsvarianten für Kommunikationssysteme für einen sicheren, autonomen Wechsel zwischen Sattelzug und Anhänger bei Nutzfahrzeugen. Große Herausforderungen für die dafür erforderlichen elektronischen Systeme seien deutlich höhere Nutzungszeiten der Fahrzeuge, viele Kombinationsmöglichkeiten von Sattelzug und Anhänger sowie der Anstieg der Datenraten. „Unsere Ergebnisse fließen sogar in eine internationale Norm für Steckverbindungen, Leitungen und Datenübertragung ein.“, ergänzt Richter. Geforscht und entwickelt wird in 11 Forschungsschwerpunkten in den Bereichen Automobil- und Maschinenbau, Physikalische Technik, Elektro- und Kraftfahrzeugtechnik. Jeder Professor und jede Professorin der WHZ kann im Verein mitmachen. Die Hochschule profitiert vor allem von der angeschafften Infrastruktur und den aktuellen Ergebnissen, die in die Lehre einfließen. Studierende haben die Möglichkeit, Praktika am Zentrum für Kraftfahrzeugelektronik durchzuführen oder ihre Abschlussarbeiten am FTZ zu schreiben. Jedes Jahr fördert das FTZ darüber hinaus Studierende mit einem



Prof. Dr.-Ing. Matthias Richter Vorstandsvorsitzender und wissenschaftlicher Direktor des FTZ e. V. und Professor für EMV und Nachrichtentechnik

Deutschlandstipendium. Um dem Fachkräftemangel in der Region entgegenzuwirken und den Erfordernissen der voranschreitenden Digitalisierung gerecht zu werden, arbeitet der Verein aktuell an einem Weiterbildungskonzept für ein zukünftiges Kursangebot und befragt Unternehmen nach ihren Bedarfen.
www.ftz-zwickau.de





IHR KOMPETENTER ANSPRECHPARTNER
FÜR PRÄZISIONSTEILE AUS
HOCHLEISTUNGSKUNSTSTOFF



»
Werde Teil unseres
Teams – zu den
offenen Stellen!



»
Leistung &
Kompetenzen –
jetzt mehr erfahren!

kläger plastik PERFORMANCE COMPONENTS

Inserttechnik in automatisierten Prozessen
Werkzeug- und Formenbau
Design und Konstruktion

www.klaeger-plastik.de

✓ ISO 9001

✓ ISO 14001

✓ IATF | 2023



Sie haben die Ideen. Wir die Kraft.

SAB
SÄCHSISCHE
AUFBAUBANK

Sie haben Großes vor und möchten investieren?

- Profitieren Sie vom Investitionszuschuss „GRW RIGA“.
- Kombinieren Sie diesen mit dem SAB-Sachsenkredit „Gründen und Wachsen“ & „Universal“.

BIS ZU
10%
TILGUNGS-
ZUSCHUSS

Schon gewusst? Ihre innovative Idee oder Ihr Investment können Sie auch mit weiteren attraktiven SAB-Förderprogrammen finanzieren.

Vereinbaren Sie Ihren persönlichen Beratungstermin unter www.sab.sachsen.de/beraterteam



SAB
Sachsenkredit
Gründen + Wachsen

SAB
Sachsenkredit
Universal

sab.sachsen.de



Sprachliche Qualität sichern

Ein Gemeinschaftsbeitrag der Qualitas Dienstleistungs GmbH und des Vereins Deutsche Sprache e.V.

Qualitätssicherung bezieht sich gemeinhin auf Produkte und Dienstleistungen, um diese langfristig auf einem gewünschten Niveau anbieten zu können. Vorgänge in der Produktion sind klar definiert und dürfen nicht nach Belieben, um irgendeiner Mode zu folgen, verändert oder gar ausgetauscht werden. Grundbedürfnisse wie Luft, Wasser oder die Nahrung werden strengstens auf Reinheit kontrolliert, Verstöße werden geahndet.

Zu den Grundvoraussetzungen für hohe Qualität in betrieblichen Abläufen, für klare Anwendungsbeschreibungen und die fehlerfreie Kommunikation mit den Kunden oder Nutzern gehört hierzulande auch die deutsche Sprache. Ob die hohe Bedeutung einer eindeutigen und klaren Ansprache auf Deutsch allen so wichtig erscheint, darf bezweifelt werden. Die Zahl der englischen Wörter steigt in einigen Themenbereichen seit Jahren so stark, dass eine Fachkommunikation auf Deutsch kaum noch möglich ist. Aus dem Bundesministerium für Bildung und Forschung stammt aktuell ein Vorschlag, bundesweit Englisch als Verwaltungssprache zu etablieren. Ziel soll es sein, die Zuwanderung von Fachkräften aus dem Ausland zu erleichtern. Nachdem nun also die deutsche Sprache über Jahrhunderte mühsam mit Erfolg gegen das Lateinische und das Französische weiterentwickelt und durchgesetzt wurde, damit eine Kommunikation auf Augenhöhe mit allen in diesem Land Lebenden ermöglicht wird, würde sie also gegenüber dem Englischen herabgestuft. Für die Qualität der Kommunikation hätte dies gravierende Folgen: Es geht dabei ja nicht nur um Grundkenntnisse des Englischen, sondern

um seine vertiefte Anwendbarkeit. Betroffen wären nicht nur Bürgerämter, sondern auch die Polizei, die Gerichte und andere Behörden. Aber wer behauptet eigentlich, dass die zugewanderten Fachkräfte alle erwarten, dass man sie auf Englisch willkommen heißt? Wäre es nicht schlauer, genau am anderen Ende weiterzumachen und noch stärkere Anreize zum Erlernen des Deutschen zu setzen?

Ein Beispiel, wohin ein solches Aufweichen sprachlicher Standards führt, erleben wir derzeit in der Medizin. Hier wurde es offensichtlich versäumt, in einer vielsprachigen Belegschaft Grundsätze der Fachkommunikation festzulegen. Es mehren sich die Hilferufe von Medizinerinnen, die befürchten, dass mangelnde Sprachkenntnisse und daraus resultierende Missverständnisse zu gravierenden Behandlungsfehlern führen.

Dies sind nur zwei aktuelle Beispiele. Die deutsche Sprache erfüllt in unserer Gesellschaft wichtige Aufgaben. Gute Deutschkenntnisse stellen sicher, dass man einander versteht. Das ist ein hohes Gut, nicht nur für die politische Teilhabe, sondern auch für die Schulzeit, für das Erlernen eines Berufs oder die Nutzung der Medien. Die deutsche Sprache entwickelt sich weiter, aber die Sprachgemeinschaft ist dafür verantwortlich, für die Qualität dieser Entwicklung Sorge zu tragen.

Gerd Wagner
GF Qualitas GmbH
www.qualitas-gmbh.de

Holger Klatte
GF Verein Deutsche Sprache e.V.
www.vds-ev.de

Hotline (24h): +49 173 5778663

QUALITÄT. SICHER.
seit 20 Jahren

QUALITAS
...wenn es um Qualität geht.

Ihr Spezialist für:

- Prüfen, Sortieren, Nacharbeiten
- Messtechnik, QMB, Werkstoffprüfungen
- ZFP Farbeindringprüfung
- **NEU! Laserbeschriftung**
- Kursstätte (Fachkunde Strahlenschutz)
- 3D-Druck
- Beratungen
- Internationale Kundenvermittlung

Garantiert!

- Kurze Reaktionszeiten im Kerneinsatzgebiet
- ServicePoint, externe und Inhouse-Kontrollen
- internationaler Service mit direkten Ansprechpartnern
- übersichtliche Ergebnisse und informative Auswertung

qualitas-gmbh.de

Sind die Fachkräfte von heute auch die Fachkräfte von morgen?

In Südwestsachsen hängen je nach Zuordnung 60.000 bis 80.000 Arbeitsplätze an der Automobilindustrie – entweder direkt bei den Automobilherstellern oder indirekt bei Zulieferern. Mit dem faktischen Aus für Verbrennungsmotoren in Neuwagen ab 2035 kommt es zu nicht intendierten Auswirkungen, die Unternehmen in Sachsen vor große Herausforderungen stellen. Bei der Förderung der Elektromobilität standen bisher Fragen nach der Verfügbarkeit der Rohstoffe, nach der Sicherheit der Komponenten, nach den Reichweiten von Fahrzeugen oder nach dem schleppenden Ausbau der Ladeinfrastruktur im Vordergrund.

Für Unternehmen zeigt sich eine weitere nicht zu unterschätzende Herausforderung. Der Fokus auf eine neue Antriebstechnik stellt auch völlig neue Anforderungen an das Personal. Die simple Gleichung, dass es an einigen Stellen zu einem Personalabbau kommt, dafür an anderer Stelle im gleichen Maße aufgebaut wird, gilt nur bedingt. Denn die Anforderungsprofile sind nicht bei allen Berufsbildern deckungsgleich. Während Mechatroniker beispielsweise durch gezielte Weiterbildung und eine Anpassung der Ausbildung ohne größere Schwierigkeiten weiter eingesetzt werden können, gilt dies in anderen Bereichen nicht.

Berufsfelder wie Gießen, Zerspanen, Härten, Schweißen oder Werkzeugbau werden künftig in geringerem Umfang nachgefragt sein. Für die Produktion von Elektromotoren werden vermehrt Fachkräfte in den Bereichen Elektrik und Elektronik, aber auch IT-Fachkräfte gesucht. Betrachtet man diese beiden Bereiche, zeigt sich deutlich, dass hier nicht einfach eine Anpassung durch Weiterbildung stattfinden kann. So verwundert es nicht, dass bereits

2019 eine Studie der Sächsischen Energieagentur zu dem Schluss kam, dass nicht das zu erwartende generelle Beschäftigungsniveau, sondern die Umwälzungen in der Binnenstruktur der Zulieferbranche das Problem des Strukturwandels durch Elektromobilität ist.

Um diesem Strukturwandel zu begegnen, sind Anstrengungen auf verschiedenen Ebenen notwendig. Zum einen müssen Ausbildungsberufe und Studiengänge den neuen Anforderungen angepasst oder aber völlig neu konzipiert werden. Die größere Herausforderung besteht jedoch darin, diesen Angeboten auch die entsprechende Anzahl von Bewerbern gegenüber zu stellen. Diese Aufgabe können nicht alleine Unternehmen bewältigen, hier sind Schulen und Institutionen gefragt, die frühzeitig die Berufsorientierung unterstützen. Die Entwicklung des Automobilstandorts Südwestsachsen wird davon abhängen, wie dem bereits bestehenden Fach- und Arbeitskräftemangel begegnet wird, der sich durch die demografische Entwicklung in den kommenden Jahren noch einmal erheblich verstärkt.



IHK Chemnitz, Kristin Schreiter
E-Mail: kristin.schreiter@chemnitz.ihk.de



m · e · r · c · a · t · u · s

Management GbR

Trends · Strategien · Projekte · Marktumfeld · Netzwerke · Internationalisierung

Keine gewöhnliche Unternehmensberatung

mercatus Management GbR bietet leistungsorientierte Ergebnisse und Lösungen in vielen Geschäftsbereichen an. mercätus (Latein) zu Deutsch: Der Markt

mercatus Management GbR

E-Mail: info@mercatus-management.de Internet: www.mercatus-management.de



Aus Doppel wird Trio: Fachmesse GrindTec bereichert Intec und Z

Die Vorbereitungen für die nächste Ausgabe der Intec, internationale Fachmesse für Werkzeugmaschinen, Fertigungs- und Automatisierungstechnik, und der Z, internationale Zuliefermesse für Teile, Komponenten, Module und Technologien, sind in vollem Gange: Die Industriemessen laden vom 7. bis 10. März 2023 auf der Leipziger Messe zum ersten europäischen Branchentreff des Jahres für die Fertigungstechnik in der Metallbearbeitung und Zulieferindustrie ein.

Ab 2023 findet die GrindTec, internationale Fachmesse für Werkzeugbearbeitung und Werkzeugschleifen, erstmals parallel zu den Messen Intec und Z statt. Mit ihrem Fokus auf die metallbearbeitende Industrie und Zulieferindustrie bietet sie ideale Synergieeffekte für Aussteller sowie Besucher. Für die GrindTec sind der Veranstaltungsort und der Messetermin nicht die einzigen Veränderungen. Mit der Leipziger Messe als neuem Veranstalter und einem optimierten Konzept wird die international führende Fachmesse unter dem Motto „Von Anwendern für Anwender“ weiterentwickelt.

In Zeiten industrieller Umbrüche stehen beim Messeverbund Intec, Z und GrindTec 2023 leistungsstarke Produkte und innovative Entwicklungen aus der metallbearbeitenden Industrie, der Zuliefer- sowie Werkzeugbranche im Blickpunkt. Zudem werden die Technologiethemen „Additive Fertigung – Evolution einer modernen Technologie“ und „Sensorik – Einsatz und Perspektiven in der Fertigung“ in Sonderschauen mit Ausstellungen und Fachforen sowie „Fuel Cell Hub – Wertschöpfung durch Wasserstoff“ an einem Gemeinschaftsstand mit Fachkolloquium beleuchtet.



LEIPZIGER MESSE

07.-10.03.2023

Intec – Internationale Fachmesse für Werkzeugmaschinen, Fertigungs- und Automatisierungstechnik
www.messe-intec.de

Z – Internationale Zuliefermesse für Teile, Komponenten, Module und Technologien
www.zuliefermesse.de

GrindTec – Internationale Fachmesse für Werkzeugbearbeitung und Werkzeugschleifen
www.grindtec.de

Zeitenwende der Industrialisierung

Neue Spielregeln globalisierter Produktion – von Dietmar von Polenz

INTERIM[4]AUTOMOTIVE

OEM und Zulieferer betreiben weltweit Fabriken und stark integrierte Lieferketten. Bis 2020 eher als Industrialisierungseinbahnstraße zur Nutzung von Kostenvorteilen und Marktchancen auf Wachstumsmärkten und abgeschotteten Ländern in Übersee und Osteuropa. Solange Transport über lange Strecken günstig und zuverlässig war, senkte „Single Sourcing“ Kosten durch Skaleneffekte mit hohen Stückzahlen in best-cost Ländern. Niedrige Materialkosten hatten Priorität vor Risiko-Vorsorge, Vermeidung einseitiger Abhängigkeit und Environment Social Governance ESG.

Ohne Beendigung des Megatrends Globalisierung führen Klimaerwärmung, COVID19, Krieg in der Ukraine, Rohstoffknappheit, Energieverteuerung, CO₂ footprint, Elektrifizierung der Antriebe, Lieferketten-Sorgfaltsgesetz, Brexit und weitere Faktoren zu grundsätzlich neuen Regeln und Kosten-niveaus. Resilienz, Lieferfähigkeit aus lokalen Wertschöpfungs-Kreisläufen, Klimaschutz, Recycling, nachhaltige faire Produktion mit detaillierten Nachweisen bekommen höheren Stellenwert. „Lokal“ kann auch eine Wiederansiedelung im Ausland aufgebaute Fertigungen bedeuten oder zumindest Duplizierung.

Für schwer substituierbare Produkte mit Vorprodukten aus mehreren Produktionsstandorten wird single sourcing inakzeptabel riskant. Lohnkosten-Vorteile in fernen Ländern schwinden durch stark gestiegene Transportkosten, höhere Lagerbestände zur Pufferung der Lieferkette und teurer bewertete Treibhausgas-Äquivalente in der Ressourcenbilanz auf dem Weg zur CO₂ neutralen Produktion. Prämisse sollten mindestens zwei freige-fahrene Werkzeugsätze und Standorte sowie zwei Lieferanten der kritischen nicht ersetzbaren Komponenten sein in den Regionen der Haupt-Verbauorte. Die weltweite Verteuerung der Energie- und Rohstoffkosten wird Deutschland überproportional treffen unter den Prämissen Energiewende und teurem Flüssiggas per Schiff statt russischem Erdgas aus Pipelines. Alle Gründe erzeugen kurzfristige Industrialisierungsbedarfe mit komplexeren Anforderungen und Entscheidungsregeln. Wettbewerbsdruck zwingt, neue Fertigungen redundant im green oder brown field aufzubauen und zertifiziert freizufahren unter weltweit gleichwertigen Qualitätsstandards.

Business-Pläne für Industrialisierungen bewerten weiterhin primär Marktnachfrage, lokale Beschaffungsmärkte (local content), Logistik, Kapitalbedarf, Rendite und Faktorkosten. Wichtiger gewordene Sekundär-Kriterien sind globale Abhängigkeiten von Wirtschaftsräumen, Energie und Rohstoffen, Blockbildung, Embargo-Risiken sowie stetige Erreichbarkeit für Waren, Menschen und Dienstleistungen. Bei Nachweis der Erfüllung von fairen Produktionsbedingungen und Lieferquellen, CO₂-Bilanz, Recycling-Fähigkeit und rechtlichen Rahmenbedingungen. Fachkräftemangel, Zeitdruck, Reisebeschränkungen durch COVID und Energiekosten setzen einen hohen Digitalisierungsgrad voraus mit geschlossenen CAx Ketten, digitalen Zwillingen von Fabrik und Produkten, Industrie 4.0 Fähigkeiten,

Tracking & Tracing der Produkte, cloud computing, Fernwartung, over the air updates, mobile office, shared services, Cyber-Security und mehr. Dazu helfen Standardisierung und Modularisierung in allen Prozessketten und im Produkt-Design. Gute IT-Strategien beziehen global arbeitsfähige Dienstleister ein und erfüllen wachsende Anforderungen nach Transparenz und Nachweisen in den Lieferketten.

Steigender Industrialisierungsbedarf verlangt mehr praktisch versierte Fach- und Führungskräfte auf dem shop floor, mehr Einkäufer, mehr technische Planer, mehr Qualitätsmanager vor Ort. Doch lange Vor-

laufzeiten für Ausbildung und Qualifizierung sowie demografischer Wandel verknappen die Verfügbarkeit erfolgskritischer Experten für Technologie-Transfer. Die Motivation im Ausland zu arbeiten sinkt durch Pandemie-Risiken, Pflichten gegenüber Lebenspartnern, Kinder- und Alten-Betreuungslücken und wachsende Gefahr, nach Aufbau der Auslandsproduktion den Arbeitsplatz zu Hause zu verlieren. Personal-Defizite können Berater und Interim Manager nicht dauerhaft schließen.

Strategisch wichtig ist die Gewinnung von Fachkräften in den Zielländern, die in Stammwerken zur Schulung mitarbeiten und dann als Multiplikatoren in einem „train the trainers“ Konzept zurückgehen zum Aufbau der Zweitfertigungen und des Qualitätsmanagements. In Europa trainierte Mitarbeiter erhöhen ihren Marktwert in wirtschaftlich stark wachsenden Heimatländern, erwarten Aufstiegschancen und erhalten höhere Gehälter bei der Konkurrenz. Mit Industrialisierung und Abwerbung einher geht die Gefahr von Know-how Abfluss und Nachahmer-Produkten. Technologische Alleinstellungsmerkmale in Schlüsselprodukten im Land zu halten und nur periphere Komponenten und Commodities im Ausland zu industrialisieren, widerspricht der multiple-site Strategie. Es beschränkt Förderfähigkeiten für Industrieansiedlungen und das Partizipieren an hohen Wachstumspotentialen der Schwellenländer.

Kosten, Resilienz und Versorgungssicherheit zwingen Unternehmen zur raschen Industrialisierung in verschärftem Wettbewerb.



Dietmar von Polenz ist Inhaber von INTERIM[4]AUTOMOTIVE in Stuttgart mit Schwerpunkt Beratung in Produktion und Entwicklung. Seit Mitte der Neunziger Jahre hat er auf 4 Kontinenten Fabriken auf grüner Wiese aufgebaut sowie Anlaufmanagement und Werke geleitet.

AKTIVE PORTFOLIO-STEUERUNG

Ihr Kapital: Sicher auf Kurs



Seit 1998 setzen wir als privater Vermögensverwalter auf eine aktive Portfoliosteuerung, individuelle Produkte und den persönlichen Austausch mit unseren Mandanten. Diskretion und Professionalität zeichnen uns aus. Gern stellen wir unsere langjährige Expertise auch in Ihren Dienst.



DRH.DE



DRH
STIFTUNG
KINDER
HILFE

DRH VERMÖGENSVERWALTUNG GMBH

Niederlassung Dresden | Bautzner Straße 132 | Telefon +49 351 2729310

Niederlassung Zwickau | Newtonstraße 18 | Telefon +49 375 30336400

KNPP

Recht
Patent
Mediation

Sie interessieren sich für einen Markteinstieg in Indien?

Sie wollen Ihr technisches Know-How schützen?

Wir helfen Ihnen gerne weiter!
KNPP – Rechts und Patentanwälte
Leipzig | Darmstadt | Stuttgart

Wir haben eine langjährige Spezialisierung auf Indien und umfassende Expertise für gewerbliche Schutzrechte.

Recht und Technik aus einer Hand

Ihr Ansprechpartner zum Thema Indien:
Rechtsanwalt Markus Hoffmann-von Wolffersdorff
Büro Leipzig: 0341 – 47 84 98 00
hoffmannvw@knpp.de

Ihr Ansprechpartner zum Thema Schutzrechte:
Patentanwalt Dr. Wolfgang Völger
Büro Darmstadt: 06151 – 87 13 74
voelger@knpp.de

www.knpp.de

Chancen des Automobilmarktes Indien – viele Zulieferer und guter Absatzmarkt für deutsche Firmen

Indien – überall dampft und brummt es: In dem riesigen Land wird produziert, was das Zeug hält. Die 1,42 Mrd. Einwohner in 28 Bundesstaaten haben immer stärker Anteil an Konsum und Vertrieb einer immer breiteren Güterpalette, die zunehmend in größeren Fabriken hergestellt wird. Flexibilität weist der Markt aber weiterhin durch die vielen in Kleinbetrieben produzierten Waren auf – meist sind alle Familienmitglieder samt Kindern in das Gewerbe einbezogen. Das BIP erreichte Ende 2021 mit 6510 US-Dollar pro Kopf (Kaufkraftbereinigt) etwa das Niveau von Marokko, liegt aber deutlich hinter dem Iran. Die stärksten Regionen sind die um Neu-Delhi und um Mumbai. Indien schwankt bisher zwischen Regulierungen und einer liberalen Wirtschaftspolitik, in den letzten Jahren mit einer klaren Tendenz zur Öffnung. Die relativ niedrigen ausländischen Direktinvestitionen werden auch dank der niedrigen Auslandsschulden immerhin mit spürbarem Vertrauen getätigt: 2020 in Höhe von 64 Mrd. US-Dollar, aber nur 2 % aus Deutschland – in Dienstleistungen (Finanzen und Versicherungen), IT-Technologie, Bau, Chemie und Pharmazie sowie im Automobilsektor. Ein hohes Potential weist der internationale Handel auf – bisher macht die Ausfuhr nur 19,2 % und alle Einfuhren 20,6 % des BIP aus. Exportgüter aus Deutschland sind u.a. Flugzeuge (2020: 2,2 Mrd. EUR), Maschinen und Messgeräte (868 Mio. EUR), indische Ausfuhrgüter chemische bzw. petrochemische Erzeugnisse, Stahl, Glas, Baustoffe, Textilien, Maschinen, Autos und Fahrzeugteile (allein diese machen 4,5 % der Gesamtausfuhr aus).

Der Automobilmarkt ist ein Wachstumsfeld: 2021 generierte er einen Umsatz von 67,7 Mrd. US-Dollar. Zulieferer setzten zusätzlich 45,9 Mrd. US-Dollar um. Marken wie Maruti Suzuki (1,29 Mio. PKW) und Hyundai sind die Platzhirsche auf dem Markt. Die schnell wachsende Mittelschicht kauft immer mehr Autos (PKW-Bestand derzeit 22,5 Mio.). Bisher ist der deutsche Anteil gering: Mercedes-Benz verkaufte 2017 etwa 15.000, BMW weniger als 10.000 Wagen. Durch grüne Energie und Emobilität bestehen hier beste Geschäftsbedingungen für deutsche Unternehmen in einer Zukunftstechnologie samt riesiger Zuliefererbranche. Emobilität hat eine existenzielle Bedeutung: Die Feinstaubbelastung ist in Delhi um ein Vierfaches höher als am deutschen „Brennpunkt“, dem Stuttgarter Neckartor. Viele Unternehmer beklagen geringe Fördermittel des Staates für die Transformation vom Verbrennungs- zum E-Motor, der Regierungsplan „Make in India“ ist dennoch ambitioniert – Verbrennerverbot 2030. Für deutsche Firmen drängt die Zeit – KIA und Groupe PSA (Peugeot Citroën) setzen gerade ihren Markteintritt um.

IHK Chemnitz
Dr. Sebastian Liebold
E-Mail: sebastian.liebold@chemnitz.ihk.de

Zahlen zum Automarkt Indien

- Bis 2026 will Indien der drittgrößte Automobilproduzent der Welt werden
- Derzeit werden 31 % aller weltweit verkauften Kleinautos in Indien hergestellt – vor allem für den asiatischen Markt
- Indien ist der größte Traktorenhersteller, zweitgrößte Motorrad- und Bushersteller (35.000 Busse), fünftgrößte Hersteller von schweren LKW, insgesamt der achtgrößte Nutzfahrzeughersteller der Welt
- Autos und Fahrzeugkomponenten haben einen Anteil von 7,1 % bzw. 2,3 % am indischen BIP
- Nachfrage nach Autos steigt stetig – von 2014 bis 2021 wuchs der Pkw-Markt jährlich um 18 %, der Markt für gewerbliche Fahrzeuge um 19 %
- Seit 2020 werden jährlich mehr als 6 Mio. Hybrid- und Elektrofahrzeuge verkauft
- Anzahl der verkauften PKWs 2015: 3,22 Mio. und 2022 bisher 3,65 Mio.
- Zahl der verkauften Autos soll bis 2026 auf ca. 60 Mio. Stück steigen
- Umsatz im Automobil- und Fahrzeugkomponentensektor wird 2026 dann bei ca. 270 Mrd. US-Dollar liegen

Größte Unternehmen im Automobilsektor

International: Suzuki, Hyundai, Mitsubishi, Honda, Toyota, Renault-Nissan, Ford, Mercedes-Benz, BMW, VW, Audi, GM, Yamaha, Piaggio

National: Maruti Suzuki, Tata (Jaguar und Land Rover), Bajaj Auto, Mahindra & Mahindra, Hero Motors, Force Motors, TVS Motors, Eicher Motors

Standorte deutscher Unternehmen und Partner

- Standorte der deutschen Firmen: Mercedes-Benz in Pune, BMW in Chennai (1er, 3er, 5er, 7er, X1, X3, X5), VW in Pune
- Partner des VDA sind der indische Herstellerverband SIAM und ACMA, der Verband der indischen Zulieferer
- Serviceverbände vergleichbar mit ADAC: Western India Automobile Association mit Hauptsitz in Mumbai und Zweigsitzen u.a. in Pune

Quelle: <https://www.maiervidorno.de/industrie-expertise/automobilindustrie-in-indien-maiervidorno/>

Weitere Quellen:
GTAI, NZZ, Destatis, Statista, VDA, Innovations Report

Der chinesische Elektrofahrzeugmarkt – Ihr Einstieg mit der AHK China



Der globale Markt für Elektrofahrzeuge (EV) entwickelt sich mit hoher Dynamik. Laut der Internationalen Energieagentur erreichte der weltweite Absatz von Elektrofahrzeugen im Jahr 2021 mit 6,6 Millionen einen neuen Rekordwert und wurde gegenüber dem Vorjahr verdoppelt. Auch für das Jahr 2022 wird ein deutlicher Anstieg erwartet. Im Jahr 2021 hat sich der Absatz von Elektrofahrzeugen in China gegenüber dem Vorjahr mit 3,3 Millionen fast verdreifacht. Inzwischen ist China der weltweit größte Exporteur von Elektrofahrzeugen, 60 % der weltweiten Produktion fand 2021 in China statt. China ist nicht nur der weltweit größte Exporteur von Elektrofahrzeugen, sondern auch der größte Produzent von Batterien für Elektroautos. Der chinesische Batteriehersteller CATL hält etwa 35 % des Weltmarktes für EV-Batterien.

Die wichtigsten Erfolgsfaktoren für Hersteller von Elektroautos sind eine starke staatliche Unterstützung, kompetitive Preise, eine hohe Reichweite sowie die stetige Verbesserung der EV-Intelligenz.

Im Jahr 2012 veröffentlichte der chinesische Staatsrat offiziell den Entwicklungsplan für die Energieeinsparungs- und Neuenergiefahrzeugindustrie (2012-2020), der die Ziele für die Entwicklung der Industrie definiert. Darauf aufbauend erließen die Provinzregierungen entsprechende unterstützende Maßnahmen wie finanzielle Subventionen, steuerliche Anreize, Ausbau der Ladeinfrastruktur usw., was die Marktentwicklung von Elektrofahrzeugen positiv beeinflusst hat. Im Jahr 2017 wurde mit der Einführung der Dual-Credit-Richtlinie die Entwicklung des chinesischen EV-Marktes weiter vorangetrieben. Die Kriterien der Dual-Credit-Politik wurden entwickelt, um die Autohersteller nach ihren Bemühungen zu bewerten, den Kraftstoffverbrauch zu senken und Fahrzeuge mit erneuerbarer Energie zu produzieren.

Im Jahr 2020 legte der Industrielle Entwicklungsplan für neue Energiefahrzeuge (2021-2035) die mittel- und langfristigen Entwicklungsvisionen und -ziele des chinesischen Elektrofahrzeugsektors vor. Ihre übergeordneten Ziele sind: (1) Aufbau einer weltweit wettbewerbsfähigen EV-Industrie; (2) Übergang zu einer energieeffizienten und low Carb-Gesellschaft. Es sind auch spezifische Ziele für Elektrofahrzeuge festgelegt – bis 2025 soll der Absatz von Elektrofahrzeugen etwa 20 % des Gesamtabsatzes von Neufahrzeugen erreichen, bis 2035 die Mehrzahl neu zugelassener Fahrzeuge einen E-Antrieb haben.

Obwohl der chinesische Markt für Elektrofahrzeuge im Jahr 2020 durch COVID-19 negativ beeinflusst wurde, wurde er 2021 mit 124,2 Mrd. USD stark bewertet, und es wird erwartet, dass er bis 2027 799 Mrd. USD mit einer CAGR von über 30,1 % erreichen wird.

Derzeit gibt es auf dem chinesischen Markt etwa 40 Hersteller von Elektrofahrzeugen, wobei die Verkäufe der zehn wichtigsten Hersteller im Jahr 2021 einen Marktanteil von 60 % ausmachten.

Jetzt befindet sich Chinas EV-Markt in der Post-Subventions-Ära, er wandelt sich von politikgesteuert zu marktgesteuert. In den letzten Jahren hat China den Aufbau der Infrastruktur zum Laden von Elektrofahrzeugen gestärkt und 2019 sieben Schlüsselbereiche der neuen Infrastruktur um Ladeinfrastruktur erweitert.

Getrieben durch das rasante Wachstum von Produktion und Absatz von Elektrofahrzeugen ist auch die Nachfrage nach Kernkompo-

Ranking	Hersteller	Logo	Verkaufsmenge 2021	Wachstumsrate im Jahresvergleich
1	BYD		584,020	221.3%
2	SAIC-GM-Wuling		431,130	177.3%
3	Tesla		320,743	133.3%
4	Great Wall Motor		133,997	138.2%
5	GAC AION		126,962	111.5%
6	SAIC		110,065	145.7%
7	XPeng		98,155	275.2%
8	Chery		97,625	123.6%
9	NIO		91,429	109.1%
10	Li Auto		90,491	177.4%

nenten wie Power-Batterien in China deutlich gestiegen. Laut dem Chinesischen Verband der Automobilhersteller (CAAM) erreichte der kumulierte Absatz von Power-Batterien in China von Januar bis Dezember 2021 186 GWh, was einer Steigerung von 182,3 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Darunter betrug der kumulierte Absatz von ternären Lithiumbatterien 79,6 GWh und der kumulierte Absatz von Lithium-Eisenphosphat-Batterien 106,0 GWh. In Bezug auf die Hersteller von Power-Batterien sind CATL, BYD und CALB die drei größten inländischen Akteure, die zusammen 70% des Marktes abdecken.

Der boomende chinesische EV-Markt eröffnet auch neue Kanäle und enorme Möglichkeiten entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Elektrofahrzeugherstellung und verwandter Sektoren wie Automobilaftermarket, Digitalisierung, Softwareentwicklung und Automatisierung für ausländische Unternehmen. Mit ihrer globalen Erfahrung und ihrem technologischen Know-how können ausländische Unternehmen eine vorteilhafte Position einnehmen, um China bei seinem Übergang zu einem nachhaltigeren, energieeffizienteren Entwicklungsmodell zu unterstützen.

Die AHK Greater China berät, unterstützt und vertritt deutsche Unternehmen mit marktorientierten Lösungen für den Auf- und Ausbau ihres China-Geschäfts, zum Beispiel mit dem Incubation Solutions-Konzept. Dieses bietet eine Alternative zur eigenen Repräsentanz deutscher Unternehmen oder zur Gründung einer eigenen Tochtergesellschaft in China.

Die AHK Greater China unterstützt deutsche Unternehmen bei der Personalauswahl und -einstellung, der Einrichtung eines Arbeitsplatzes und bietet administrative Unterstützung von der IT bis zu den Finanzen. Darüber hinaus verschafft Incubation Solutions deutschen Unternehmen Zugang zu Ministerien, Behörden und Verbänden und stellt ein umfangreiches Netzwerk an Kontakten sowie Know-how und zahlreiche weitere Services zur Verfügung.

AHK Greater China
Carina Mingle
E-Mail: carina.mingle@china.ahk.de
Website: <https://china.ahk.de>

Das Enterprise Europe Network

Das EEN ist ein globales Netzwerk mit über 60 teilnehmenden Ländern, 600 Partnerorganisationen und 3.000 Mitarbeitern. Wir unterstützen Forschungseinrichtungen, Universitäten und Unternehmen, insbesondere aber KMU bei Anbahnung internationaler Kooperationen. Hierfür können wir auf unsere bewährten Instrumente zurückgreifen. So bietet Ihnen unsere spezielle Kooperationsdatenbank die Möglichkeit, ein individuell auf Sie zugeschnittenes Business-, Technologie- oder Forschungsprofil einzustellen bzw. nach vorhanden Datenbankeinträgen zu recherchieren. Weiterhin organisieren wir Unternehmerreisen und internationale Kooperationsbörsen, die oftmals im Rahmen von Messen oder Konferenzen stattfinden.

Darüber hinaus beraten wir KMU zu wichtigen Themen mit europäischem Hintergrund. Haben Sie Fragen zur EU-Förderung, zu EU-Gesetzgebungen und Standards oder benötigen marktspezifische Informationen? Dann sprechen Sie uns an. Wir informieren Sie zudem über das Thema Nachhaltigkeit. Mit unserem Nachhaltigkeitscheck

Beratung zu wichtigen europäischen Themen	Anbahnung internationaler Kooperationen
EU-Förderung	Kooperationsbörsen
Innovation	Unternehmerreisen
EU-Gesetzgebung und -Standards	Datenbank
Marktinformationen	
Digitalisierung	
Nachhaltigkeit	




erfahren Sie, wo genau Ihr Unternehmen beim Thema Nachhaltigkeit steht, welche Handlungsoptionen Sie haben und wo Sie Unterstützung bei der Umsetzung finden.

www.een-sachsen.eu



**EEN an der
Industrie und Handelskammer Chemnitz**

Nikola Loske
+49 371 6900-1245
nikola.loske@chemnitz.ihk.de



**EEN an der
Technischen Universität Chemnitz**

Stephan Bitterlich
+49 371 531-37520
stephan.bitterlich@zwt.tu-chemnitz.de

HEUKING KÜHN LÜER WOJTEK



Beste Beratung in allen Rechtsgebieten

Mit über 400 Rechtsanwälten und Steuerberatern sind wir eine der großen wirtschaftsberatenden deutschen Sozietäten. Im Automotive-Sektor beraten wir auf allen Ebenen der Wertschöpfungskette vom Anlagenbauer über IT-Dienstleister und OEM bis hin zum Zulieferer. Hierbei umfasst unser Beratungsspektrum alle relevanten Rechtsgebiete, wie Arbeits-, Gesellschafts- sowie Vertrags- und Vertriebsrecht. Auch bei Rechtsfragen in den Bereichen Finanzierung, M&A, Sanierung und Unternehmensnachfolge begleiten wir Sie gern.

www.heuking.de

Berlin

Chemnitz

Düsseldorf

Frankfurt

Hamburg

Köln

München

Stuttgart

Zürich

RECHTSANWÄLTE UND STEUERBERATER

Auto Future Thailand



Der östliche Wirtschaftskorridor von Thailand wird zu einem Zentrum für emissionsfreie Fahrzeuge

Der Klimawandel ist eine große Herausforderung für eine nachhaltige Entwicklung. Thailand hat das Pariser Abkommen zur Minderung der Risiken des Klimawandels während der Klimakonferenz der Vertragsparteien der Vereinten Nationen (die „COP 26“) unterzeichnet und ratifiziert. Thailand hat ein starkes Engagement gezeigt, so früh wie möglich bis 2050 auf Netto-Null-Treibhausgasemissionen und bis 2065 auf CO₂-Neutralität hinzuarbeiten.

Der CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors trägt maßgeblich zum Klimawandel bei. Die thailändische Regierung misst diesem globalen Problem Bedeutung bei und führte sofort politische Maßnahmen ein, um ein stärkeres Ökosystem aufzubauen, das für einen reibungslosen Übergang der thailändischen Automobilindustrie zu einem Zentrum für emissionsfreie Fahrzeuge erforderlich ist.

Thailand ist der größte Automobilhersteller in Südostasien und der zehntgrößte der Welt mit einem Produktionsvolumen von durchschnittlich etwa 2,0 Millionen Einheiten pro Jahr. Im Jahr 2017 genehmigte das Kabinett Förderprogramme für das Board of Investment of Thailand, sogenannte BOI-E-Mobility-Privilegienpakete zur Förderung der Produktion von Elektrofahrzeugen. Es besteht insoweit zugleich ein erheblicher Bedarf an Begleitmaßnahmen und Förderungen, um den Übergang zum Ziel Null Emissionen im Mobilitätssektor im Land schneller zu ermöglichen. Im Jahr 2020 hat das National EV Policy Committee unter dem Vorsitz des stellvertretenden Premierministers und des Energieministers ZEV30@30 angekündigt. Ein Ziel, wonach 30 Prozent der in Thailand produzierten Autos bis 2030 emissionsfreie Fahrzeuge sein sollen und bis 2035 nur noch ZEVs im

Land verkauft werden dürfen. Mit Interesse verfolgt Thailand zugleich die internationale Marktentwicklung, insbesondere auch im Segment Wasserstoff und alternative Antriebsmittel.

Um das Ziel zu erreichen, genehmigte das Kabinett verschiedene Maßnahmen zur Förderung und Steigerung der Investitionen und der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen in Thailand, einschließlich Barsubventionen von bis zu 4.250 EUR (35,3 THB:EUR), Einfuhrsteuerbefreiung für CBU- und EV-Teile, Verbrauchssteuerermäßigungen, Lizenzsteuerermäßigung und nichtfinanzielle Anreize wie die Erhöhung sowie Erweiterung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge und Parkmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge. Anders als in Europa oder Deutschland sind Großunternehmen von den Fördermaßnahmen nicht ausgeschlossen oder beschränkt. Auch sind Paketlösungen verhandelbar.

Thailand ist das erste Land in der ASEAN-Region, das ein Ökosystem zur Unterstützung der EV-Industrie einsetzt. Der Eastern Economic Corridor (EEC) ist zu einem erstklassigen Standort für neue Investitionen und Dienstleistungen in der Lieferkette für Elektrofahrzeuge in der Region geworden. EEC macht Fortschritte bei seinem Megaplan zur Entwicklung großer Logistikanlagen zur Unterstützung des grenzüberschreitenden Handels und Transports innerhalb der Region und auf der ganzen Welt.

Es wurden politische Maßnahmen eingeleitet, die der Automobilindustrie der nächsten Generation förderlich sind wie z. B. eine Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, die bis 2030 an 12.000 Stationen landesweit installiert werden soll, 5G-Netzdienst für die Industrie, Anreizpakete für die Batterieproduktion, das Batterierecycling usw.

EV Supporting Facilities in EEC

1 Automotive and Tire Testing, Research and Innovation Center – ATTRIC and EV Battery Testing Center



- TEST TRACK**
 - T1 UN R117 Track
 - T2 High Speed Track
 - T3 Braking Track
 - T4 Test Hill
 - T5 Dynamic Platform
 - T6 Handling Track
 - T7 Wet Handling Track
 - T8 Skid Pad
 - T9 External Noise Test Track (ISO10844:2014)
 - T10 Noise Vibration & Harshness (NVH)
 - T11 Accelerated Fatigue Track
 - T12 Steering Pad
- LABORATORY**
 - L1 Tire Lab
 - L2 Passive Safety Lab
 - L3 Battery Lab
 - L4 Certification Lab
 - L5 EMC

NOTE

- 1st Phase
- 2nd Phase
- Further Phase

2 EECi ARIPOLIS – Autonomous driving testbed

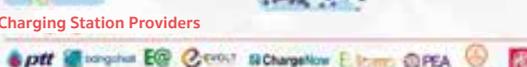


3 Charging Stations in Thailand

800 stations with 2,000 outlets in 2021
more 1,000 stations are planned to install by 2022

EEC 300+ Stations are planned to install EEC by 2022

Charging Station Providers



4 EEC Model : Skill Development

Private Sectors and Educational Institutes

- EEC MODEL TYPE A (Long)
- EEC MODEL TYPE B (Short Course)

Die Schwerpunktsetzung Thailands als Standort für die moderne EMobilität

Die F&E-Einrichtungen bei EEC Innovation in der Provinz Rayong werden bald bereit sein, Innovationen und autonomes Fahren zu unterstützen. Eine seiner wichtigen Einrichtungen ist ein Testbed im Aripolis der EEI, das auch das Test- und Zertifizierungszentrum für EV-Batterien sein wird, die größte Einrichtung ihrer Art in ASEAN – alle sind in der EEC sichtbar und tragen zum Erfolg des thailändischen ZEV-Ziels bei.

Darüber hinaus priorisiert die Verwaltung des EEC auch die Verbesserung der Personalkapazitäten, insbesondere der Fähigkeiten, die der EV-Industrie parallel zu Industrie 4.0 dienen. Das Demand-Driven Education Scheme des EEC wurde in enger Zusammenarbeit mit Regierungsorganisationen, Privatsektoren und akademischen Institutionen durchgeführt, um die Bedürfnisse der Industrie zu erfüllen. In den vergangenen 3 Jahren wurden bereits mehr als 15.000 Mitarbeiter und Auszubildende im Rahmen dieses Programms ausgebildet.

Viele Autohersteller wie BMW, Mercedes, Great Wall Motors, Foxconn und BYD kündigten verschiedene EV-Modellproduktionen in der EEC an. Neben der EV-Fertigung konzentriert sich der EEC auch auf die Batterieherstellung, Ladelösungen, EV-Umrüstung sowie geschäfts- und EV-bezogenes Recycling von Elektroschrott. Die bekannten multinationalen Unternehmen in der EV-Lieferkette wie TÜV SÜD, Siemens, ABB, Continental, Michelin und die Alba Group haben sich ebenfalls für EEC entschieden, in der EEC ihre Geschäfts- und Produktionsbasis aufzubauen bzw. zu erweitern.

Und schließlich: Eines der Hauptziele der EWG ist es, thailändische Industrien und Unternehmen im Kontext der Kreislaufwirtschaft – der grünen Wirtschaft – und der Bioökonomie zu

fördern, die ein starker Hebel und Mechanismus werden sollen, die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft insgesamt zu steigern. Dem Wasser und der Natur verbunden, aber durch den Klimawandel sowie eigene zu korrigierende Entwicklungen auch herausgefordert, gehört Thailand zu den Ländern, die seit Jahren in der ersten Reihe stehen, wenn es um die Förderung der Green Industries geht.

Der Eastern Economic Corridor und seine eng mit dem Board of Investment, dem Industrie- und Energieministerium, dem Ministry of Commerce (Department of International Trade Promotion) sowie dem German Global Trade Forum Berlin und den Verbänden der Wirtschaft wie dem APA, dem BDI und OAV, der AHK Bangkok sowie traditionell der IHK Chemnitz zusammenarbeitenden Administration steht als „Tor“ nach Thailand und in die Märkte Asiens bereit, mit Unternehmen, Projektträgern und den für die Wirtschaftsförderung zuständigen Institutionen zur Erreichung der gesetzten Ziele zusammen zu arbeiten. Dabei muss nicht betont werden, dass die Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie das Land und seine Leute bereits als solches eine Empfehlung und erste Adresse sind, wenn es nicht allein um Arbeit, sondern auch Wohlbefinden geht.

Eberhard J. Trepel

Special Advisor Eastern Economic Corridor – Honorary Trade Advisor of Thailand in Germany, Ministry of Commerce, Director General – German Global Trade Forum Berlin
Berlin@gemanglobaltrade.de



Auf die staatlichen Fördermöglichkeiten im Eastern Economic Corridor of Thailand.

Kunst und Kultur in Zwickau

von Renate Lang

Mäzenin von Zwickau

Kunst und Kultur benötigen wir zum Leben, wie das Fließen des Blutes in den Gefäßen unseres Körpers oder das Benzin im Tank des Autos bzw. den Strom für den alternativen Antrieb unserer Fortbewegungsmittel.

Kunst schafft Neues, Kultur schafft Verständigung, selbst Sprache ist Kultur. Kunst ist wie ein Versprechen für Individualität, Kreativität und Abwechslung. Kunst und Kultur sind aber auch ein Markt, schaffen Verbundenheit und geben Inspiration. Wirtschaft funktioniert nicht ohne Wissen, so ist die wirtschaftliche Tätigkeit auch selbst Teil einer Kultur. Kunst bietet Faszination und Begeisterung, Kunst schafft Unterschiede, sie verbindet aber auch, man kommt ins Gespräch. Kunst macht einfach Freude, lässt uns nachdenken, kann aber auch zum positiven Streitgespräch führen. Kunst und Kultur bringen Farbe ins Leben und sie bilden die Grundlage für Bildung, Kunst kann schön sein und Spaß machen.

Kunst und Kultur unterscheiden uns als Menschen von den Maschinen.

Zwickau ist eine Stadt mit reich gesegneten Kulturstätten, Sehenswürdigkeiten und großen „Köpfen“, wie Max Pechstein, Gert Fröbe und August Horch, sie wird als die Automobil- und Robert-Schumann-Stadt bezeichnet. Neben der bedeutenden Historie, auf die Zwickau zurückblicken kann, gibt es heute ein vielfältiges kulturelles Angebot.

Seit 2008 bereichert eine Galerie das kulturelle Leben in der Stadt, die aus einer Frühstücksidee in einer Steuerkanzlei geboren wurde, die Frobenius & Lang Galerie (Galerie F/L). Die Intension war, Künstlern eine Plattform zu geben, ihre Werke zu präsentieren und bekannt zu machen. War die Galerie anfangs noch ein Geheimitipp, hat sie sich jetzt in der Kunst- und Kulturszene einen Namen gemacht und ist unter dem „Dach“ eines Kunstvereins eine feste Größe in Zwickau. Anfangs wurde in der Steuerkanzlei ausgestellt, weil es dort aber zu wenig „Wände“ gab, wurden später diverse Räume in Zwickau dafür genutzt. Neben vielen regionalen Künstlern, wie Tilmann Röhner, Mandy Friedrich, Jürgen Szajny, Heinz Tetzner, Marga Drechsel, Klaus Süß, Elisabeth Decker, Jean Kirsten oder Tasso wurden auch die Werke überregionaler Künstler ausgestellt. So wurden 2011 die Bilder von Armin Mueller-Stahl (AMS) nach Zwickau geholt. Diese Ausstellung war ein tolles Ereignis für Zwickau, zumal es noch im gleichem Jahr zu einer persönlichen Begegnung mit diesem Ausnahmekünstler kam. AMS ist nicht nur Maler, nein er ist Musiker, Schauspieler und Buchautor. Seine Buchlesung mit Gedichten und Liedtexten war der kulturelle Höhepunkt in Zwickau.

Ebenfalls viel Beachtung fand die Ausstellung des in Australien lebenden Künstlers Miguel Castro und der musikalische Abend. Zahlreiche Zwickauer kamen zur Vernissage des in Potsdam lebenden Künstlers Egon Wrobel.

Einen Höhepunkt 2020 stellte die Fotoausstellung des international bekannten Fotografen Daniel Biskup dar. Er ist stets am Ort des Geschehens mit seiner Kamera, wie der Mauerfall in Berlin 1989, viele dieser Fotos waren Gegenstand der Ausstellung.



Vielschichtige Kunst in Zwickau:

In der Regel werden drei Ausstellungen im Jahr und kulturelle Veranstaltungen wie Lesungen, Tanz, Konzerte u. a. organisiert.

Gegenwärtig sind 26 Sehenswürdigkeiten von Zwickau in schwarz/weiß Fotos im Rathaus ausgestellt. Die bekannte Fotografin Katharina John aus Berlin hat in 15 Tagen die „Objekte“ fotografiert. Zwickau bietet sehr viel sehenswerte Orte, es war schwer, sich auf 26 Objekte zu beschränken. Ihre Fotos erzählen Geschichten, sie integriert Personen mit dazu.

Diese Ausstellung soll Zwickau als lebenswerte Stadt in der Region zeigen, so planen wir 2025 eine Teilnahme in Chemnitz, wenn diese Stadt sich als Kulturhauptstadt feiert.

(Einige Fotos können sie heute im Foyer der Neuen Welt sehen im Rahmen des 26. Internationalen Jahreskongress der Automobilindustrie).

Ausblick:

Im Oktober 2022 werden Bilder von der Leipziger Künstlerin Kati Becher ausgestellt, die Vernissage wird wahrscheinlich am 13.10.2022 stattfinden. Daniel Biskup wird Anfang 2023 einen Power Point-Vortrag zeigen unter dem Motto „Begegnung mit Putin, Merkel, Trump, Scholz“, dem wir mit großer Spannung entgegensehen.

„Es macht Renate Lang mit ihrem Team des ‚Kunst- und Kulturvereins Zwickau e. V.‘ viel Freude, Zwickau kulturell zu bereichern. Kunst und Kultur ist eben wirklich ‚schön‘ und macht große Freude“, so Besucher der vielfältigen Veranstaltungen.

Renate Lang
Kunst-und Kulturverein Zwickau e. V.
E-Mail: info@kukz.de
Internet: www.kukz.de

VORANKÜNDIGUNG



Eine Veranstaltung der



in Zusammenarbeit mit



**AUTOMOTIVE
FORUM ZWICKAU**

**27. INTERNATIONALER JAHRESKONGRESS
DER AUTOMOBILINDUSTRIE**

7. + 8. NOVEMBER 2023 | ZWICKAU

Sichern Sie sich jetzt Ihren Platz für das nächste Jahr!

WWW.AUTOMOTIVE-FORUM-ZWICKAU.DE/INTERESSE2023



DANKE

Eine Veranstaltung der



in Zusammenarbeit mit



WIR DANKEN UNSEREN HAUPTSPONSOREN



Impressum

Herausgeber: Industrie- und Handelskammer Chemnitz
Straße der Nationen 25 | 09111 Chemnitz
Redaktion: Michael Stopp, Mercatus Management GbR
Sandra Furka, IHK Chemnitz

Gesamtherstellung: Druckerei Zschiesche GmbH
Schulstraße 6 | 08112 Wilkau-Hasslau
Erscheinungsdatum: 5. Oktober 2022
Auflage: 500 Stück

Für Texte und von uns gestaltete Anzeigen bei Urheber, Nachdruck, Vervielfältigung und elektronische Speicherung nur mit schriftlicher Genehmigung. Für nicht veröffentlichte Anzeigen, Artikel oder Fotos wird kein Schadenersatz gewährt. Dies gilt auch bei Nichterscheinen des Mediums in Fällen höherer Gewalt. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos keine Gewähr. Angefordertes Material bedarf der Schriftform.



Der vollelektrische **ID.5** und **ID.5 GTX**

Jetzt Probefahrt vereinbaren



Volkswagen way to
ZERO

ID.5 Stromverbrauch in kWh/100 km: 15,9–14,6 (kombiniert); CO₂-Emission in g/km: 0; Effizienzklasse: A+++.
ID.5 GTX Stromverbrauch in kWh/100 km: 17,1–15,6 (kombiniert); CO₂-Emission in g/km: 0; Effizienzklasse: A+++.
Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen.

[volkswagen.de](https://www.volkswagen.de)

We manufacture your component – *customized & innovative.*

bo parts solutions ist Ihr agiler Partner für die Fertigung hochqualitativer Interieur-Komponenten. Wir bieten Ihnen durch unsere umfassende Technologiekompetenz und die große Bandbreite an Equipment flexible und maßgeschneiderte Lösungen für Ihre spezifische Projektanforderung und Variantenvielfalt. Vom Prototyping über den Fertigungsprozess bis zur Auslieferung stehen wir Ihnen mit engagierten Menschen und kompetenten Innovationspartnern zuverlässig und termingerecht zur Seite und bringen Ihre individuellen Komponentenvarianten in garantiertem Automotive-Standard schnell und sicher auf die Straße.

Each part matters.

Bo Parts Solutions GmbH & Co. KG
Reichenberg 12 | 36214 Nentershausen
T +49 6627 91529-0 | M info@boparts-solutions.com

[boparts-solutions.com](https://www.boparts-solutions.com)

