

**Antrag  
des Landes Baden-Württemberg**

---

**Entschließung des Bundesrates „Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie wiederherstellen“**

Der Bundesrat möge folgende Entschließung fassen:

1. Die Automobil- und Zuliefererindustrie ist ein tragender Pfeiler der Wirtschaft in Europa und in besonderer Weise in Deutschland. Sie soll auch in Zukunft ein Garant für Arbeitsplätze und Wertschöpfung sein. Angesichts der immensen Herausforderungen durch Transformation und Strukturwandel sowie des sich verschärfenden internationalen Wettbewerbs bedarf es deshalb einer entschlossenen industriepolitischen Initiative zum Erhalt und zur Weiterentwicklung dieses strategisch bedeutsamen Sektors. Hierzu müssen auch bestehende Regulierungen auf den Prüfstand gestellt, an aktuelle Entwicklungen angepasst und gegebenenfalls gestrichen werden.
2. Laut einer aktuellen Analyse, die auf Daten des Statistischen Bundesamts basiert, sind innerhalb eines Jahres rund 51.500 Stellen in der Automobilbranche in Deutschland verloren gegangen, das entspricht fast sieben Prozent der Arbeitsplätze. Keine andere Branche hat so viele Stellen abgebaut. Die Stellenstreichungen spiegeln die schwierigen Geschäftsbedingungen wider: Im zweiten Quartal 2025 schrumpften die Umsätze in der Industrie in Deutschland um 2,1 Prozent – es war das achte Minus in Folge. In der Automobilbranche belief sich das Umsatzminus auf 1,6 Prozent. Dabei sind auch andere Industriezweige von Stellenstreichungen betroffen: Im Maschinenbau fielen mehr als 17.000 Stellen weg, in der Metallerzeugung gut 12.000.
3. Wesentliche Rahmenbedingungen für eine international wettbewerbsfähige Automobilindustrie in Deutschland und Europa werden auf europäischer Ebene festgelegt. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, sich weiterhin mit Nachdruck gegenüber der Europäischen Kommission und im Rat der EU für eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Automobilindustrie im internationalen Wettbewerb einzusetzen. Konkret fordert der Bundesrat hierfür:
  - a. Das faktische Verbot von Verbrennungsmotoren, wie es in der europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte-Verordnung verankert ist, muss beseitigt werden. Auch wenn die CO<sub>2</sub>-Neutralität der Pkw-Fahrzeugflotten unser langfristiges Ziel bleibt, ist es aus heutiger Sicht völlig unrealistisch, dass dieses Ziel möglichst frühzeitig und ohne gravierende negative Folgen für Wertschöpfung und Beschäftigung in unserer Autoindustrie dadurch erreichbar ist, dass ab 2035 nur noch reine Elektrofahrzeuge zugelassen werden dürfen. Daher müssen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, insbesondere Plug-In-Hybride und Fahrzeuge mit Range-Extender ohne ein politisch fixiertes jahresscharfes Ende neu zugelassen werden dürfen. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, sich für einen Kurswechsel und eine Flexibilisierung der europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwertregulierung einzusetzen. Für eine faire Bewertung unterschiedlicher Antriebsarten ist dabei auch der gesamte Lebenszyklus von der Herstellung bis zur Entsorgung in die Betrachtung miteinzubeziehen.

- b. Um das Ziel der Klimaneutralität für Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu erreichen, kann im Umfang des Verbrauchs dieser Fahrzeuge synthetischer Kraftstoff dem üblichen Kraftstoff zusätzlich beigemischt werden. Hierbei kann auch der Wasserstoffverbrennungsmotor eine Option darstellen. Um insbesondere Pendler und den Mittelstand nicht zu überfordern, muss eine Preissteuerung über eine Veränderung der Mineralölsteuer erfolgen.
- c. Die europäische CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwertregulierung muss dynamisch und indikatorbasiert weiterentwickelt werden. Entscheidende Faktoren hierfür sind das Ladenetz, die Netzkapazitäten, die Strom-/Energiekosten und die Rohstoffverfügbarkeit. Hierzu ist die Emissionskurve von der EU jahresscharf zu überprüfen und die bisher definierten Zieljahre 2030 und 2035 müssen entsprechend flexibel auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden.
- d. Für den Massenmarkt im Pkw-Sektor deutet sich an, dass sich der batterieelektrische Antrieb durchsetzen wird. Er ist am effizientesten, am günstigsten und am schnellsten skalierbar. Das voll-elektrische Fahrzeug bleibt somit die Leittechnologie. Um einen Markthochlauf der Elektromobilität in Europa zu realisieren, muss
  - der Lade- und Netzausbau weiter beschleunigt werden;
  - das bidirektionale Laden durch Befreiung des zwischengespeicherten Stroms von Steuern, Umlagen und Abgaben gefördert werden, um Doppelbelastung zu vermeiden;
  - durch Social Leasing und steuerliche Impulse (bspw. Befreiung oder Absenkung der MwSt. auf neue und gebrauchte E-Fahrzeuge, Fortsetzung der Befreiung von der Kfz-Steuer) der Markthochlauf sozial gestützt werden;
  - Investition und Innovation im Umfeld der Elektromobilität verstärkt gefördert werden.
- e. Plug-in-Hybride und Range-Extender nehmen die Reichweitenangst und leisten bei elektrischer Nutzung einen wichtigen Beitrag zur Emissionsreduzierung. Im globalen Wettbewerb sind sie ein entscheidender Wachstumsfaktor als Brücke in die vollelektrische Mobilität. Sie müssen daher in Europa und Deutschland weiterhin als Brückentechnologie anerkannt werden, etwa durch die Einberechnung bei den Flottengrenzwerten und Förderfähigkeit bei einem nachweislich hohen elektrischen Betrieb.
- f. Ausschließlich mit klimaneutralen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge können einen wichtigen Beitrag zur klimaneutralen Mobilität leisten. Die Bundesregierung muss hier weiter intensiv auf die EU-Kommission einwirken, einen regulatorischen Rahmen zu setzen, dessen Erfüllung realistisch ist. Aufgabe der Automobilindustrie ist die Entwicklung entsprechender Fahrzeuge und verlässlicher Nachweismethoden.
- g. Super-Credits für besonders energieeffiziente und/oder bezahlbare E-Fahrzeuge im Rahmen der europäischen Flottengrenzwertregulierung machen für einen Übergangszeitraum Entwicklung, Produktion und Verkauf im margenärmeren unteren Segment für die Fahrzeughersteller attraktiver, was die E-Mobilität schneller in die Breite bringt.
- h. Ladestrom muss analog zum Strom für Wärmepumpen durch gezielte Absenkung von weiteren Steuern, Umlagen und Abgaben entlastet werden. Hierzu könnte auch eine Mehrwertsteuerabsenkung eingeführt werden.

- i. Der Bundesrat hat mit großer Überraschung vernommen, dass eine Gesetzesvorlage zu einer EU-weit geltenden CO<sub>2</sub>-Quote für Unternehmensflotten und Mietwagen, welche faktisch einer E-Auto-Quote von 100 Prozent ab 2030 gleichkommt, diskutiert wird. Die Maßnahme wäre realitätsfern, in ihrer Wirkung kontraproduktiv und für viele Flottenbetreiber schlichtweg nicht finanzierbar. Eine derartige Regelung würde die Kapazität des bereits angelaufenen Elektromobilitätsmarkts außer Acht lassen. Ebenso wenig wird der europaweit sehr unterschiedliche Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur berücksichtigt. Der Bundesrat gibt daher zu bedenken, dass eine pauschale Quotenregelung bei Battery Electric Vehicle (BEV)-Flotten einen massiven staatlichen Eingriff in den Markt darstellen würde und damit einer wirtschaftspolitischen Fehlsteuerung gleichkäme.
4. Der Bundesrat begrüßt die Vereinbarungen zur Unterstützung der Automobil- und Zuliefererindustrie im von CDU, CSU und SPD vereinbarten Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode des Bundestags. Diese Vereinbarungen gilt es nun schnellstmöglich zu konkretisieren und in ein Maßnahmenbündel zur Unterstützung der Branche zu überführen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Angesichts der tiefgreifenden Krise in der Automobilindustrie ist entschlossenes politisches Handeln vor allem der Bundesregierung und der EU erforderlich. Der Verlust von rund 50.000 Arbeitsplätzen in der Automobilbranche in Deutschland allein in den vergangenen zwölf Monaten ist eine zutiefst besorgniserregende Nachricht – für die Beschäftigten und den gesamten Wirtschaftsstandort Deutschland. Es braucht jetzt daher in der Politik einen Realitätscheck, Pragmatismus und gesunden Menschenverstand. Es muss darum gehen, alles zu tun, um die Wettbewerbsfähigkeit wiederherzustellen.

Die Automobilbranche steht derzeit gleich von mehreren Seiten unter Druck: schwächelnde Nachfrage, steigende Kosten, unsichere Absatzmärkte, geopolitische Krisen. Es stehen weitere zigtausende Arbeitsplätze auf dem Spiel. Es hilft nicht, einzelne Unternehmen oder deren Management für Entscheidungen der Vergangenheit zu kritisieren. Politik muss an die Menschen denken, die in diesen Unternehmen Arbeit haben und damit ihre Familien ernähren.

Europa und Deutschland brauchen verlässliche Rahmenbedingungen, die Investitionen anreizen und Innovationen ermöglichen. Europa und Deutschland müssen deshalb Technologieoffenheit und Standortstärkung ins Zentrum ihrer Politik stellen.