

**Konferenz**  
**der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder**  
**am 23. bis 25. Oktober 2024 in Leipzig**

**Beschlussvorschlag**

**Überarbeiteter Vorschlag Niedersachsen**

(Stand: 23. Oktober 2024)

**TOP 4            Unterstützung der Transformation der deutschen Automobilindustrie**

1 Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder fassen folgenden Be-  
2 schluss:

3  
4 1. Die Automobil- und Zuliefererindustrie, hierbei insbesondere die Batterieentwick-  
5 lung und -fertigung, ist der bedeutendste Industriezweig Deutschlands. Sie sichert  
6 bundesweit über 770.000 Arbeitsplätze, ist eine zentrale Säule der deutschen Wirt-  
7 schaft und ein wesentlicher Treiber von Innovation. Deutschland verfügt über ei-  
8 nen einzigartigen Standortvorteil im Automobilsektor, der durch eine gut ausge-  
9 baute Infrastruktur, ein starkes Netzwerk an Zulieferern sowie eine hohe Verfüg-  
10 barkeit von qualifizierten Fachkräften geprägt ist. Zudem ist die deutsche Automo-  
11 bilindustrie mit ihrer langen Tradition der Fertigung hochwertiger Produkte die for-  
12 schungsstärkste Branche in Deutschland. Dadurch wird die internationale Wettbe-  
13 werbsfähigkeit als Produktionsstandort gesichert und Deutschland bleibt ein inter-  
14 nationaler Vorreiter in der Automobil- und Zulieferindustrie. Ziel ist es, die führende  
15 Position Deutschlands und seine Innovationsstärke im Automobilsektor zu sichern  
16 und fortzuentwickeln. Dabei muss gewährleistet sein, dass auch zukünftig auto-  
17 mobile Innovationen und Wertschöpfung in Deutschland erfolgen und sich nicht in  
18 andere Regionen der Welt verlagern.

19 2. Die Automobilbranche durchläuft derzeit einen tiefgreifenden Strukturwandel, ins-  
20 besondere im Hinblick auf die Elektrifizierung des Antriebsstrangs und die damit  
21 einhergehende Umstellung auf E-Fahrzeuge. Dieser Wandel bietet enorme Chan-

22 cen, birgt jedoch auch große Herausforderungen für die Unternehmen und Be-  
23 schäftigten. Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder sind über-  
24 zeugt, dass eine erfolgreiche Transformation grundsätzlich in der Verantwortung  
25 der Unternehmen liegt, aber politisch begleitet und unterstützt werden muss. Sie  
26 fordern die Bundesregierung auf, die erforderlichen wirtschaftspolitischen Impulse  
27 zu setzen, um die Automobil- und deren Zulieferindustrie, mit besonderem Fokus  
28 auf die Batterieentwicklung, -fertigung und das Batterierecycling, auf ihrem Ent-  
29 wicklungspfad zu stärken.

30 3. Die kurzfristige Einstellung der Kaufprämie für Elektrofahrzeuge in Deutschland  
31 Ende des Jahres 2023 hat unmittelbar zu einem spürbaren Rückgang des Absat-  
32 zes geführt. Dieser wird zusätzlich durch die unzureichend ausgebaute Ladeinfra-  
33 struktur gehemmt. Zudem wurden die Bürgerinnen und Bürger nicht zuletzt durch  
34 die öffentlich geführten Debatten stark verunsichert. Um die Akzeptanz von E-  
35 Fahrzeugen in der Breite der Bevölkerung zu fördern und die notwendige Nach-  
36 frage zu stärken, bitten die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder  
37 die Bundesregierung daher um Prüfung, wie die Nachfrage von E-Fahrzeugen und  
38 der Ausbau der Ladeinfrastruktur befördert sowie dauerhafte und planungssichere  
39 Kaufanreize geschaffen werden können, um das nationale Ziel von mindestens  
40 15 Millionen vollelektrischen Pkw bis zum Jahr 2030 zu erreichen.

41 4. Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder begrüßen ausdrücklich  
42 die Initiative der Bundesregierung zur Förderung von vollelektrischen Dienstwa-  
43 gen. Daneben sind jedoch weitere Maßnahmen erforderlich, um die Etablierung  
44 von Elektrofahrzeugen in der Breite zu beschleunigen. Es ist daher erforderlich,  
45 auch private Haushalte durch Anreize zum Kauf eines E-Autos zu bewegen. Die  
46 Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder bitten die Bundesregierung  
47 um Prüfung, welche zeitlich befristeten Förderinstrumente hierfür geeignet wären  
48 von denen sowohl die Verbraucher als auch die heimische Automobilindustrie,  
49 speziell auch mit Blick auf die heimischen Hersteller und Zulieferer profitieren. Die  
50 Förderung müsste so ausgestaltet sein, dass einerseits auch Geringverdiener und  
51 Rentnerinnen und Rentner mit niedrigeren Einkommen davon profitieren könnten  
52 und andererseits E-Autos aller Größenklassen dem Grunde nach förderfähig wä-  
53 ren. Dabei helfen könnte auch die Förderung eines Systems niedrighwelliger  
54 Leasingangebote. Zudem sollten auch junge Gebrauchtwagen einbezogen wer-  
55 den, um einen Gebrauchtwagenmarkt für E-Autos sukzessive zu etablieren. Am

56 Gebrauchtwagenmarkt ist es besonders wichtig, durch verlässliche Aussagen über  
57 den Zustand der gebrauchten Fahrzeugbatterie mehr Vertrauen für Kaufinteres-  
58 sierte zu schaffen. Aus diesem Grund empfehlen die Regierungschefinnen und  
59 Regierungschefs der Länder als eine solche Maßnahme eine Bundesförderung für  
60 Batterietests, sogenannte SoH-Tests, beim Gebrauchtwagenhandel von E-Autos.

61 5. Kaufvorbehalte können dauerhaft durch ein gesichertes öffentliches Netz an Lad-  
62 eininfrastruktur und günstigen Ladestrom abgebaut werden. Daher sollten die Bun-  
63 desförderprogramme für private und öffentlich zugängliche Ladesäulen wieder auf-  
64 gelegt und mit ausreichenden Mitteln ausgestattet werden. Die derzeit in Abstim-  
65 mung befindliche Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes  
66 sollte dahingehend verschärft werden, dass mehr Tankstellenunternehmen einen  
67 öffentlichen Ladepunkt bereitstellen müssten als bisher vorgesehen. Zudem wird  
68 um Prüfung gebeten, ob Förderungen für Unternehmen geschaffen werden kön-  
69 nen, um vermehrt Arbeitnehmern das steuer- und sozialversicherungsfreie Laden  
70 ihres privaten Elektroautos beim Arbeitgeber zu ermöglichen. Auch sollte die Ein-  
71 führung eines ermäßigten Strompreises für öffentliche Ladensäulen geprüft wer-  
72 den.

73 6. Der Bund fördert seit Jahren erfolgreich Forschung und Entwicklung, insbesondere  
74 im Bereich der Batterietechnologien, die für die Elektromobilität von zentraler Be-  
75 deutung sind. Die Kürzungen in der Batteriezellforschung durch die Bundesregie-  
76 rung konterkarieren das bisher Erreichte. Eine heimische Batteriezellfertigung und  
77 -forschung kann Know-How, Wertschöpfung, Arbeitsplätze und Wachstum in  
78 Deutschland und der EU generieren bei gleichzeitiger Reduzierung der Abhängig-  
79 keit von Drittländern. Für die Errichtung einer Batteriezellfertigung in Deutschland  
80 statt des Batteriezellenkaufs müssen die betriebswirtschaftlichen Voraussetzun-  
81 gen erfüllt sein bzw. werden. Um einen optimalen Beitrag zum Klimaschutz und  
82 den Erfordernissen zur CO<sub>2</sub>-Minderung bis 2030 zu leisten, ist ein klimafreundli-  
83 cher Strommix nicht nur in der Nutzungsphase, sondern auch in der Batterie- und  
84 Fahrzeugherstellung von großer Bedeutung. Für die Zweitverwendung von Batte-  
85 riezellen aus der E-Mobilität sowie deren Recycling sind zudem erforderliche Rah-  
86 menbedingungen zu schaffen, um so die Klima- und Umweltverträglichkeit über  
87 den gesamten Produktlebenszyklus zu erhöhen. Darüber hinaus sind die hohen  
88 Strompreise in Deutschland ein Hemmnis für die weitere Ansiedlung der Batterie-

89 zellfertigung. Zu einer signifikanten Senkung der Stromkosten speziell für die Bat-  
90 teriezellfertigung könnte eine Aufnahme in die europäische Liste der von der  
91 Strompreiskompensation begünstigten Sektoren führen. Ebenso könnte eine An-  
92 passung der Rahmenbedingungen und beihilferechtlichen Regelungen bei der Ab-  
93 nahme von Strom aus heruntergeregelten erneuerbaren Energiequellen durch die  
94 Batteriezellfertigung zu einer Kostensenkung führen. Die Regierungschefinnen  
95 und Regierungschefs der Länder fordern daher die Bundesregierung auf, die För-  
96 derung in diesem Schlüsselbereich wieder zu intensivieren, um die Innovations-  
97 kraft der Industrie langfristig zu sichern, und sich zugleich gegenüber der EU-Kom-  
98 mission für eine entsprechende Erweiterung in den „Leitlinien für bestimmte Bei-  
99 hilfemaßnahmen im Zusammenhang mit dem System für den Handel mit Treib-  
100 hausgasemissionszertifikaten nach 2021“ einzusetzen.

101 7. Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder sehen es sehr kritisch,  
102 dass der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwert zum 1. Januar 2025 um einen weiteren Schritt re-  
103 duziert werden soll. Die mit einer Nichteinhaltung dieser CO<sub>2</sub>-Flottenziele einher-  
104 gehenden Strafzahlungen in Milliardenhöhe würden die europäischen und deut-  
105 schen Automobilhersteller in der aktuell schwierigen Wirtschaftslage hart treffen.  
106 Sie fordern die Bundesregierung daher auf, auf europäischer Ebene darauf zu  
107 dringen, die Verordnung (EU) 2019/631 über CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw und  
108 leichte Nutzfahrzeuge auszusetzen, um Strafzahlungen für die Automobilindustrie  
109 zu verhindern. Andernfalls fehlt diese Liquidität den Unternehmen für erforderliche  
110 Investitionen der Transformation. Die Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte sollte da-  
111 her auf das Jahr 2025 (bzw. für schwere Nutzfahrzeuge 2026) vorgezogen wer-  
112 den. Etwaige Sanktionierungen von Unternehmen sollten erst nach Abschluss die-  
113 ses Prozesses erfolgen. Unternehmen sollten jedenfalls nur für Zielverfehlungen  
114 verantwortlich gemacht werden, die sie zu verantworten haben. Hilfsweise fordern  
115 Sie die Bundesregierung auf, auf europäischer Ebene darauf zu dringen, die Ver-  
116 ordnung (EU) 2019/631 über CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahr-  
117 zeuge festgelegte Stufenmodell für die Jahre 2025, 2030 und 2035 ist daher an-  
118 zupassen. Das Stufenmodell sollte durch ein Flat-Curve-Model mit jährlich sinken-  
119 den Zielwerten abgelöst werden. Damit würden die festgelegten (Zwischen-)Ziele  
120 beibehalten, den Unternehmen für deren Erreichen jedoch mehr Zeit eingeräumt  
121 werden. Die Bundesregierung wird gebeten, diesbezüglich in Verhandlungen mit  
122 der EU-Kommission einzutreten.

123 8. Neben dem notwendigen Hochlauf der Elektromobilität dürfen weitere Antriebs-  
124 technologies nicht vernachlässigt werden. Die Regierungschefinnen und Regie-  
125 rungschefs der Länder fordern die Bundesregierung auf, Genehmigungsvorschrif-  
126 ten für die E-Fuels-Only-Ausnahme schnellstmöglich und umsetzbar zu verhan-  
127 deln. Für die E-Fuel-Produktion bedarf es verstärkter Unterstützung für Forschung,  
128 Entwicklung und beim Aufbau von Power-to-Liquid-Anlagen, da diese neben dem  
129 Straßenverkehr auch ein wichtiges Instrument für die Dekarbonisierung der Luft-  
130 und Seeschifffahrt darstellen. Analog dazu müssen die Entwicklung und Wirtschaft-  
131 lichkeit von Brennstoffzellenfahrzeugen unterstützt werden. Dazu gehört auch die  
132 Förderung der von der EU genehmigten Wasserstoff-Projekte „IPCEI Hy2Move“  
133 mit Bundesmitteln, so wie ursprünglich vorgesehen.