

MAHLE Empfehlungen:**Agenda für ein wettbewerbsfähiges Land – Prioritäten für die neue Bundesregierung****Ausgangslage Standort Deutschland**

Der Standort Deutschland leidet unter strukturellen Defiziten und die deutsche Wirtschaft stagniert. In der Automobil(zulieferer)industrie gibt es einen erheblichen Stellenabbau bei gleichzeitiger Transformation zu neuen Technologien. Statt eines „Weiter so!“ muss eine neue Bundesregierung dringend die Stärkung und Modernisierung der Wirtschaft zum Kern ihrer Politik machen. Ansonsten droht das deutsche Ökosystem (Automobil-)Industrie bis weit in den Mittelstand hinein massiv beschädigt zu werden.

Unternehmen in Deutschland müssen wieder in der Lage sein zu wachsen, um so in nachhaltige Geschäftsmodelle investieren zu können. Transformation ist kein regulatorisch kontrollierbarer Prozess, sondern wird durch Wettbewerb und unternehmerisches Risiko gestaltet. Diese setzt einen leistungsfähigen Standort voraus. Aus MAHLE Sicht sind folgenden Punkte zentral, um Wertschöpfung zu sichern und im globalen Wettbewerb zu bestehen.

1. Wirtschaftliche Standortfaktoren am globalen Wettbewerb ausrichten

- Steuerlast reduzieren: Deutschland hat mit circa 30 % die zweithöchsten Unternehmenssteuern innerhalb der EU und ist auch international im Kreis der am stärksten besteuerten Industrieländer. Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit sollte Deutschland einen Unternehmenssteuersatz von 25 % anstreben. Kurzfristig bietet sich die vollständige Abschaffung des Solidaritätszuschlags an, der sich zu einer faktischen Unternehmenssteuer entwickelt hat. Zudem können Steuergutschriften Transformationsprojekte erheblich erleichtern.
- Energiekosten senken: Deutschland kann sich Energiepreise, die um den Faktor 2 bis 3 über Wirtschaftsräumen wie den USA und China liegen, nicht länger leisten. Zentral ist die Ausweitung des Energieangebots durch die Nutzung aller verfügbaren Erzeugungsoptionen. Auch in Zukunft wird Deutschland Energieimporteur bleiben. Gerade für den Import von Wasserstoff und Wasserstoffderivaten müssen daher internationale Absichtserklärungen umgesetzt und ausgeweitet werden. Pragmatismus ist notwendig sowohl bei den Wasserstoff-Farben (von fossil basiert „grau“ bis zu erneuerbar „grün“) als auch bei den EU delegierten Rechtsakten für die Erzeugung von grünem Wasserstoff. Bei Industriennetzentgelten ist eine Entlastung überfällig. Die mögliche Reform durch die BnetzA darf die grundlastabhängige Industrie nicht von volatiler Erzeugung bei Sonne und Wind abhängig machen.
- Arbeitsmarkt flexibilisieren: Ein flexiblerer Arbeitszeitrahmen würde es erlauben, schneller auf Marktentwicklungen zu reagieren. Das aktuelle Arbeitszeitgesetz ist zu starr und sollte mehr Spielräume, auch hinsichtlich Höchstarbeitszeit (10-Stunden-Regel), ermöglichen. Der Anstieg der Lohnnebenkosten muss gebremst werden. Die Sozialabgaben sind durch die Anhebung der Beitragsbemessungsgrenze sowie durch steigende Zusatzbeiträge zu einer Belastung für Arbeitnehmer und Arbeitgeber geworden. Gleichzeitig erfordert die Transformation, dass sich die Belegschaften in Werken neuen Aufgaben zuwenden. Finanzielle Unterstützung über das Qualifizierungschancengesetz ist richtig, bleibt aber durch eine enge Ausgestaltung gehemmt. Notwendig wären u. a. Reduktion der Mindestdauer, Erweiterung der Zielgruppe und Zertifizierung von firmenspezifischen Maßnahmen.
- Bürokratie abbauen: Bürokratie ist zu einer Wachstumsbremse am Standort Deutschland geworden. Die Summe neuer Auflagen (LKSG, EntgelstransparenzG, CSRD, Taxonomie, ...) bindet immer mehr Ressourcen und schränkt unternehmerisches Handeln zunehmend ein.

Kurzfristig ist ein Moratorium notwendig, um weitere Belastungen zu verhindern. Darüber hinaus sollte bei jedem bestehenden und geplanten Gesetz die entstehende Bürokratie auf den Prüfstand gestellt werden.

- Infrastruktur weiter modernisieren: Investitionen in eine leistungsfähige Verkehrs- sowie Digitalinfrastruktur sind unabdingbar für die größte Volkswirtschaft Europas. Der Transport von Gütern und Personen muss verlässlich, kostengünstig und nachhaltig möglich sein.

2. Technologieoffenheit für Klimaschutz und Industrie umsetzen

- CO2-Flottenregulierungen öffnen: Die Verengung der Flottenregulierungen auf Elektromobilität ist der falsche Weg. Die Öffnung weiterer Technologiepfade beschleunigt die Erreichung von Klimazielen und erhöht die Chancen auf eine erfolgreiche Transformation. Die schnellstmöglichen Reviews sollten den Verbrennungsmotor auf Basis von erneuerbaren Kraftstoffen der Elektromobilität gleichstellen. Hierfür bieten sich die CO2-Neutral-Fuels Fahrzeugkategorie (Zulassung erneuerbar betriebener Verbrennungsmotoren) als auch der Carbon Correction Factor (Berücksichtigung von Beimischungen im Feld) an. Langfristig sollten die Flottenregulierungen in einem umfassenden EU-Emissionshandel aufgehen.
- Erneuerbare Kraftstoffe ermöglichen: Die nationale Umsetzung der EU Erneuerbare-Energien-Richtlinie muss erheblich über die EU-Vorgabe von nur 14,5 % THG-Minderung im Verkehr bis 2030 hinausgehen. Bis 2045 muss es für den Klimaschutz auf der Energieträgerseite einen belastbaren Pfad bis 100 % THG-Minderung geben. Der grundsätzlich technologieoffene Ansatz muss durch den Abbau der Mehrfachanrechnungen bestärkt werden. Zudem sollte Deutschland auf eine Reform der EU Kraftstoffqualitätsrichtlinie hinwirken, um im ersten Schritt E20 und E25 im EU-Markt zu ermöglichen.
- EU Energiesteuerrichtlinie reformieren: Deutschland sollte auf EU-Ebene die Initiative ergreifen, um die laufenden Verhandlungen über eine neue Energiesteuerrichtlinie zu beschleunigen. Sollte es weiterhin einen Dissens über die Belastung fossiler Kraftstoffe geben, muss mindestens die Entlastung erneuerbarer Kraftstoffe zeitnah erfolgen. Auch die Gleichstellung von Wasserstoff für die Brennstoffzelle (derzeit entlastet) und den Wasserstoffmotor (derzeit belastet) darf nicht länger warten.

3. Elektromobilität nicht verordnen, sondern ermöglichen

- Ladeinfrastruktur statt Kaufanreize: Die viel diskutierte Wiedereinführung von Kaufanreizen für Elektromobilität riskiert nicht-nachhaltige Strohfeuereffekte. Staatliches Geld für Ladeinfrastruktur sollte gezielt in Anwendungsfälle fließen, bei denen die Elektromobilität wenig vorankommt z. B. städtische Quartiere und Mehrfamilienhäuser. Daneben besteht erheblicher Bedarf an Ladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen für den Schwerlastverkehr an Autobahnen.
- Forschungslandschaft Elektromobilität: Das drohende Auslaufen der Förderung für Batterieforschung muss korrigiert werden. Die breite Forschungsförderung sichert den F&E-Standort Deutschland, gerade auch in Bereichen wie Digitalisierung, Automatisierung und KI.

4. Voraussetzung für datenbasierte Geschäftsmodelle schaffen

- Zugang zu Fahrzeugdaten wettbewerblich regeln: Neue Geschäftsmodelle durch die Nutzung von Fahrzeugdaten müssen ermöglicht werden. Der horizontal angelegte EU Data Act ist nicht ausreichend, um im Fahrzeugbereich Kundenhoheit und Wettbewerb zu erzeugen. Stattdessen ist auf europäischer Ebene eine sektorspezifische Regulierung notwendig, die fair festlegt, wer auf welche Daten und Funktionen wie zugreifen darf.

5. Deutschland in der Welt – Partnerschaften suchen, aber Abhängigkeiten vermeiden

- Freihandelsabkommen schließen: Langwierige Ratifizierungsprozesse von EU-Freihandelsabkommen und die Aufladung dieser mit einer Vielzahl politischer Ziele haben sich als wenig erfolgreich erwiesen. Deutschland sollte sich in Brüssel dafür aussprechen, Handelsabkommen nur durch die EU-Institutionen zu verabschieden, ohne nationale oder gar regionale Ratifizierungen.
- Handel ohne Schranken und Zölle: Im globalen Wettbewerb mit anderen Regionen muss Fairness im Handel eingefordert, aber auch durch wirtschaftliche Kraft und strategische Resilienz die eigene Verhandlungsposition verbessert werden. Deutschland muss Europa stärken hier geeint aufzutreten. Bei den EU-Zöllen auf chinesische Elektrofahrzeuge ist eine schnellstmögliche Verhandlungslösung anzustreben, um einen hochschaukelnden Handelskonflikt zu vermeiden. Mit der neuen US-Administration ist ein proaktiver Dialog über die Chancen des transatlantischen Handels notwendig, bevor Zölle auf die Tagesordnung gelangen.
- Bundeswehr und Verteidigungstechnik stärken: Der Krieg in der Ukraine hat die lange Vernachlässigung der Bundeswehr inklusive der sie stützenden Verteidigungstechnik offen gelegt. Neben dem Erreichen des Zwei-Prozent-Ziels der NATO sollte Deutschland mit einer strategischen Roadmap die nationale Verteidigungsindustrie für sich und die Bündnispartner stärken.

Kontakt für Rückfragen

Hannes Christoph Bächle, Büroleiter Berlin, +49 151 10 888 187, hannes.baechle@mahle.com