

Stärkung der Automobilindustrie - Deutschlands Zukunft als Industriestandort sichern

Die Transformation der Automobilwirtschaft hin zu klimaneutralen Antrieben und digitalisierten Fahrzeugen bietet große Chancen für Innovation und Nachhaltigkeit. Doch die aktuelle regulatorische Umsetzung und das verschärfte globale Wettbewerbsumfeld setzen Hersteller und Zulieferer erheblich unter Druck. Ohne einen politischen Kurswechsel wird die gewollte Transformation auf Kosten von Arbeitsplätzen und Wirtschaftsleistung scheitern. Im Zeitraum von Januar 2019 bis Juli 2024 sind in Deutschland im Bereich der Zulieferindustrie bereits fast 50.000 Arbeitsplätze verloren gegangen. Aktuell sind tausende Beschäftigte der Zulieferindustrie in Kurzarbeit. Die Ankündigungen in der Branche weisen für die nächsten Monate auf eine dramatische Beschäftigungslage hin.

Zulieferer spielen eine Schlüsselrolle in der Transformation. Sie investieren EU-weit jährlich 30 Mrd. EUR in Forschung und Entwicklung, beschäftigen 1,7 Mio. Menschen direkt (insgesamt 5 Mio.) und tragen 75 % des Werts von jährlich 18 Millionen in der EU produzierten Fahrzeugen bei.

Wir, die Unterzeichner dieses Papiers, treten gemeinsam dafür ein, Deutschland als attraktiven und leistungsstarken Industriestandort für die Wertschöpfung in der Automobilindustrie zu erhalten. Unser Anspruch ist es, weiterhin die besten und innovativsten Fahrzeugkomponenten der Welt zu entwickeln und zu produzieren. Wir wollen, dass eine Transformation gelingt und dass diese nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch und sozial erfolgreich ist. Dafür sind ein passender Rahmen sowie flankierende Maßnahmen seitens der Politik notwendig.

Antriebe der Zukunft

- **Elektromobilität:** Durch den derzeit schleppenden Hochlauf der E-Mobilität auf dem deutschen und den europäischen Märkten sind die hohen Investitionen der Zulieferindustrie oft (noch) nicht rentabel. Der Rahmen für den Hochlauf alternativer Antriebe sollte zeitnah verbessert werden. Notwendig hierfür sind **mehr öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur** z.B. durch **Nutzung der Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut (CO₂-Komponente), günstigere Strompreise, Definition von alternativer Infrastruktur als im „überragenden öffentlichen Interesse“** und ihrer **gezielten Förderung bei Mehrfamilienhäusern und Wohnquartieren**. Die **Kfz-Steuerbefreiung sollte über 2025 hinaus fortgesetzt werden**. Bei **elektrischen Dienstwagen** sind die **Anhebung des Bruttolistenpreisdeckels für die vergünstigte 0,25% Besteuerung von 70.000 Euro auf mind. 95.000 Euro** sowie die **Beibehaltung der 0,5% Besteuerung für PHEVs** zentral.
- **Plug-In-Hybrid-Technologie (PHEV):** Die langfristige Berücksichtigung von Plug-in-Hybriden trägt dazu bei, Kundenbedürfnisse optimal zu erfüllen und Wertschöpfung zu sichern. Die Fahrzeuge haben bei hohem elektrischen Fahranteil eine bessere Klimabilanz als reine Verbrenner, nehmen Menschen die Reichweitenangst, stärken die Akzeptanz und das Vertrauen in die Elektromobilität und erleben nicht zuletzt deshalb auch auf dem chinesischen Markt einen Boom. Dafür ist auf europäischer Ebene kurzfristig das **Aussetzen der geplanten Anpassung des Utility Factors** (zur Ermittlung des elektrischen Fahranteils) ab 2025 erforderlich. Zudem muss die **PHEV-Zulassungsmöglichkeit in der EU CO₂-Flottenregulierung über 2035 hinaus** sichergestellt werden, verbunden mit Mindestanforderungen wie z. B. >100km elektrische Reichweite oder Geofencing.
- **Klimafreundliche Nutzfahrzeuge:** Eine langfristig gesicherte Perspektive für den **parallelen Aufbau von Ladeinfrastruktur und Wasserstofftankinfrastruktur** in enger Verzahnung mit Nachbarländern sowie **Maßnahmen zur Senkung der Gesamtkosten für alternative Antriebe** sind für den derzeit stockenden Hochlauf dringend notwendig. Auch **Fördermittel für Wasserstoff im Mobilitätsbereich** sollten im Bundeshaushalt wieder vorgesehen werden. Die beginnende Markteinführung des **Wasserstoffmotors** sollte durch eine **Energiesteuerbefreiung (analog Brennstoffzelle)** und entsprechende Notifizierung bei der EU unterstützt werden.
- **CO₂-neutrale Kraftstoffe:** Diese sind **unentbehrlich zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele**. So begrüßen wir, dass die EU-Kommission eine **neue Regelung für Fahrzeuge, die nur mit E-Fuels**

betrieben werden, in Aussicht gestellt hat. Hier ist eine **praktikable Umsetzung notwendig, die auf Basis der EU Renewable Energy Directive (RED) alle CO₂-neutralen Kraftstoffe (bio-basiert und synthetisch) ermöglicht**. Im Gegensatz zur Annahme in der EU-Flottenregulierung fahren Fahrzeuge im Feld nicht mit 100% fossilem Kraftstoff. Die **durchschnittliche CO₂-Minderungswirkung erneuerbarer Kraftstoffe sollte daher pauschal in der Flottenregulierung angerechnet werden**.

- **EU CO₂-Flottenregulierungen Pkw und Lkw:** Zur **Vermeidung drohender Strafzahlungen** ist **schnellstmöglich eine Änderung der geltenden Regulierungen notwendig**. Darüber hinaus sollte noch in diesem Jahr ein **umfassender Review beider Regulierungen** stattfinden, insb. **um Technologieoffenheit in den Regulierungen zu verankern** (entsprechend der o.g. Empfehlungen zu **PHEVs** und **CO₂-neutralen Kraftstoffen**). Im Review sollten auch die zur Erreichung der Flottengrenzwerte **notwendigen Pkw- und Lkw-spezifischen Rahmenbedingungen** (u.a. Infrastrukturausbau, Rohstoffversorgung, Lieferketten) genau überprüft werden.

Digitalisierung sowie vernetztes und automatisiertes Fahren

- **Sektorspezifische Datenregulierung für die Automobilindustrie:** Der horizontal angelegte EU Data Act ist nicht ausreichend, um im Fahrzeugbereich Kundenhoheit und Wettbewerb zu erzeugen. Stattdessen ist **auf EU-Ebene eine sektorspezifische Regulierung notwendig**, die fair festlegt, wer auf welche Daten, Funktionen und Ressourcen wie zugreifen darf.
- **Rechtsrahmen für automatisiertes und autonomes Fahren weiterentwickeln und Markthochlauf fördern:** Es gilt, Rahmenbedingungen auf europäischer und internationaler Ebene gezielt weiterzuentwickeln. **Europaweit geltende Genehmigungen für die grenzüberschreitende Erprobung** von automatisierten und autonomen Fahrzeugen sind notwendig. **International harmonisierte Regeln für Serienzulassungen** sollten bereits heute geschaffen werden, um eine Marktdurchdringung zu ermöglichen. Deutschland sollte seine **Vorreiterrolle** fortsetzen und die Aktivitäten auf EU- und UNECE-Ebene vorantreiben. Für den Hochlauf ist zudem eine **gezielte Förderung** notwendig, die eine Skalierung ermöglicht. Eine **europäische Koordination von Pilot- und Forschungsprojekten** ist nötig, denn zu viele Projekte finden isoliert ohne Wissens- und Erfahrungstransfer statt. Für den Marktaufbau autonomer Verkehre sollten Geschäftsmodelle gefördert werden, um die anfänglich höheren Anschaffungs- und Betriebskosten abzufedern.
- **Software Defined Vehicle fördern:** Die Entwicklung des Software Defined Vehicles (SDV) verändert Wertschöpfungsketten und Entwicklungsprozesse im Automobilbereich grundlegend. Angesichts der Veränderungen bei softwaregesteuerten Geschäftsmodellen ist **das SDV und sein Ökosystem von höchster Bedeutung für Wettbewerbsfähigkeit und technologische Souveränität** der Automobilindustrie. Eine kommende Bundesregierung sollte sich daher national und in Europa für die **koordinierte Förderung von Open Source Software und Projekten zum SDV einsetzen**.
- **Mikrochip-Ökosystem weiter fördern:** Die Nachfrage nach mikroelektronischen Bauelementen und deren wirtschaftliche und geopolitische Bedeutung wächst stetig. Eine kommende Bundesregierung sollte sich dafür einsetzen, dass Europa angesichts der Bedeutung für Wettbewerbsfähigkeit und Souveränität ein **„aktiver Akteur“ in der Wertschöpfungskette** wird. Dabei geht es um das **gesamte Ökosystem**, von Open-Source und Chipdesign bis zur Herstellung. Entsprechende Investitionen und Förderungen sollten intensiviert werden.
- **Förderung:** **Deutsche und europäische Förderarchitektur sollten besser verzahnt** werden. Beispielsweise sollten die Möglichkeiten des **NZIA (Net Zero Industry Act)** als Hebel für Förderprojekte in der Automobilindustrie genutzt werden. Zudem sollten **Important Projects of Common European Interest (IPCEI)** auch in der Automobilbranche genutzt werden, um die industrielle Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, so z.B. im Bereich Advanced Materials, Schlüsselkomponenten oder im Bereich Software Defined Vehicles.

Wirtschaftsstandort Deutschland

- **Standortkosten:** Für eine **breite Senkung der Standortkosten** sind ein **international wettbewerbsfähiges Steuer- und Abgabensystem** sowie konkrete **Schritte zur Senkung/Deckelung der Arbeits- und Lohnnebenkosten** erforderlich. Hier sind sowohl Staat als auch die Tarifpartner gefordert. Zur Mobilisierung von Zukunftsinvestitionen müssen zusätzlich **attraktive Abschreibungsbedingungen** geschaffen werden.
- **Energiepreise:** Neben der **Ausweitung des Energieangebots** ist die **Eindämmung bzw. Abfederung steigender (Industrie-)Netzentgelte** ein wichtiger Hebel, um Energiepreise auf ein wettbewerbsfähiges Niveau zu bringen. Bei einer möglichen Entlastung von Verbrauchern mit Möglichkeiten zur Flexibilisierung ist sicherzustellen, dass **Betrieben ohne Flexibilisierungsoptionen kein Nachteil** gegenüber bisherigen Regelungen entsteht.
- **Binnenmarkt:** Die kosteneffizienteste Initiative zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit Europas ist die **Vertiefung des Binnenmarktes**. Daher muss sich die Bundesregierung für die Stärkung des Binnenhandels und für die Schaffung einer Kapitalmarktunion einsetzen.
- **Wasserstoff:** Die Produktion und Versorgung mit grünem Wasserstoff müssen vorangebracht werden, allen voran durch den **beschleunigten Ausbau der Infrastruktur wie z. B. des Wasserstoff-Kernnetzes**. An der „Wasserstoff“-Farbenlehre darf der Hochlauf nicht scheitern. Für den Import müssen **internationale Absichtserklärungen mit Leben gefüllt** und ausgeweitet werden. Die **EU-Strombezugskriterien** erschweren die Produktion von grünem Wasserstoff in Europa und sollten dringend überprüft werden.
- **Finanzierung:** Bei vielen kleineren Unternehmen entsteht die Situation, dass sie aufgrund ihrer Schwerpunkte in der Verbrennungstechnologie derzeit als weniger kreditwürdig eingestuft werden. Ansatzpunkte für politische Unterstützung liegen in einer **verbesserten Ausgestaltung der EU-Taxonomie wie in innovativen Modellen der Liquiditäts- und Eigenkapitalunterstützung**, z. B. als Anschubfinanzierung für neue Geschäftsmodelle.
- **Handel:** Angesichts weltweit zunehmender protektionistischer Maßnahmen ist die Sicherung eines Level Playing Fields für Zulieferer essentiell. Europa muss **Handlungsfähigkeit** beweisen und **überfällige Handelsabkommen** abschließen, auch zur **geopolitisch gebotenen Diversifizierung der Lieferketten**. Mit der US Administration ist ein umgehender Dialog über **Bedeutung und Chancen des transatlantischen Handels** notwendig.
- **Lizenzierung Standardessentieller Patente (SEP):** Die Bedeutung von Standardisierung von Technologien und Produkten wird weiter wachsen. Die aktuelle Lizenzierungspraxis bei Patenten, die für die Erfüllung von Standards notwendig ist, ist jedoch unübersichtlich, ineffizient und von gerichtlichen Auseinandersetzungen geprägt. Daher sollte es weiterhin Ziel sein, in dieser für die Innovationsfähigkeit Europas wichtigen Frage einen verbindlichen Rahmen zu schaffen, der die Interessen von Inhabern und Anwendern von SEP ausgewogen berücksichtigt.
- **Qualifizierung:** Die tiefgreifende Veränderung der Industrie, Digitalisierung, Automatisierung und künstliche Intelligenz, machen lebenslanges Lernen und fortlaufende Qualifizierung immer bedeutender. Eine **unbürokratische Genehmigung von Weiterbildungsmaßnahmen und deren praxisnähere Ausgestaltung – zum Beispiel beim Qualifizierungschancengesetz (QCG)** – hilft Unternehmen und Beschäftigten in der Transformation.
- **Bürokratie:** Es braucht umgehend ein spürbaren **Bürokratieabbau** und damit verbunden eine **wirksame Entbürokratisierung**. Die dringend notwendige **Reduktion oder Vereinfachung der vielen Berichtspflichten**, die vor allem KMU im Zulieferbereich an ihre Grenzen bringen, sowie **schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren** müssen sich ergänzen.
- **Förderung:** **Bestehende Werke in Deutschland** dürfen nicht aufgrund der EU-Fördersystematik das Nachsehen ggü. **neuen Werken in Osteuropa** haben. Mit dem IRA/DMCG wird in den USA eine 50%ige Förderung aller Kosten für die Transformation bestehender Standort angeboten – und dies mit rasanter Geschwindigkeit zwischen Antragsstellung und Entscheidung.