



19. Wahlperiode

Ausschuss für Wirtschaft, Landesentwicklung, Energie, Medien und Digitalisierung

33. Sitzung

Donnerstag, 17. Juli 2025, 10:10 bis 13:15 Uhr

Anhörung

**„Situation und Stand der Transformation in der bayerischen
Automobil- und Zuliefererindustrie sowie notwendige staatliche
Unterstützungsmöglichkeiten“**

Inhalt

Sachverständige	3
Fragenkatalog	4
Anlagen	6
Anhörung von Sachverständigen gemäß § 173 Abs. 1 Satz 2 der Geschäftsordnung für den Bayerischen Landtag „Situation und Stand der Transformation in der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie sowie notwendige staatliche Unterstützungsmöglichkeiten“	7

Sachverständige

Gert Volker Hildebrand
Automobil-Design-Experte

Bettina Hölzle
Globale Politik / Außenbeziehungen, AUDI AG

Peter Hummel
Director Economics, Politics & Innovation Management, DRÄXLMAIER Group SE & Co. KG

Roger Möbus
Leiter HR Deutschland, Schaeffler Technologies AG & Co. KG

Benedikt Nesselhauf
Leiter MAN-Büro Brüssel, Man Truck & Bus SE

Thomas Regnet
Sprecher des Cluster Automotive bei Bayern Innovativ, General Manager Business and Product Development, SCHERDEL INNOTECH Forschungs- und Entwicklungs-GmbH

Jennifer Reinz-Zettler
Leiterin Mobilität Bayern Innovativ GmbH

Glenn Schmidt
Vice President Global Sustainability, BMW Group

Ulrich Schöpplein
Konzernbetriebsratsvorsitzender, Schaeffler Technologies AG & Co. KG

Fragenkatalog

1. Wie stellt sich die wirtschaftliche Lage der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie im nationalen und internationalen Vergleich dar?
2. Wie weit ist die Transformation der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie hin zu klimaneutralen Antrieben sowie digital vernetzten und autonom fahrenden Fahrzeugen fortgeschritten, was sind dabei die größten Herausforderungen und welche Maßnahmen müssen die Unternehmen in Angriff nehmen, um wettbewerbsfähig zu bleiben?
3. Welche Auswirkungen haben die aktuellen globalen Handelskonflikte auf die bayerische Automobilwirtschaft und ihre Transformation?
4. Wie wirkt sich der Fachkräftemangel spezifisch auf die bayerische Automobilwirtschaft und ihre Transformation aus?
5. Wie kann sichergestellt werden, dass Fördermaßnahmen zu einer langfristigen Sicherung der bayerischen Standorte und damit Arbeitsplätzen führen?
6. Welche Qualifizierungsmaßnahmen sind notwendig, um Beschäftigte auf neue Anforderungen vorzubereiten? Welche Aufgaben fallen dabei den Unternehmen zu?
7. Wie kann die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit der bayerischen Automobilwirtschaft gestärkt werden?
8. Wie können besonders kleine und mittlere Zulieferbetriebe (Tier 1 und Tier 2) gefördert werden?
9. Welche Maßnahmen sind erforderlich, um im internationalen Wettbewerb, insbesondere gegenüber asiatischen Konkurrenten, bestehen zu können?
10. Welche Rolle spielen Start-ups und neue Mobilitätskonzepte für die Zukunft der Branche?
11. Sind die bisherigen Maßnahmen bzw. Förderprogramme der Staatsregierung wie zum Beispiel die Hightech Agenda Bayern zur Unterstützung der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie geeignet, um die genannten Herausforderungen zu meistern?
12. Welche Kernelemente sollten in der industriepolitischen Strategie des Freistaats zur Sicherung der Zukunft der bayerischen Automobilwirtschaft künftig Berücksichtigung finden?
13. Wie können „Regionale Transformationsnetzwerke“ gezielt gefördert und in die industriepolitische Strategie des Freistaates eingebunden werden?
14. Welche Ökosysteme sollten dabei gezielt gefördert werden, um eine neue Investitionsdynamik in diesen Branchen zu entfachen?
15. Inwieweit sind die im Koalitionsvertrag auf Bundesebene vereinbarten Maßnahmen zur Förderung der Automobilindustrie geeignet, um die Automobil- und Zuliefererindustrie in Bayern zu unterstützen?
16. Wie wirken sich das EU-Verbrennerverbot sowie die CO₂-Flottengrenzwert-Strafzahlungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der bayerischen Autoindustrie aus?

17. Inwieweit ist das 2025 in ganz Bayern etablierte dreistündige kostenlose Parken für E-Autos ein wirksames Instrument zur Förderung von bayerischen Unternehmen im Bereich E-Mobilität?
18. Wie ist der Freistaat insgesamt positioniert für eine erfolgreiche Zukunft der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie?

Anlagen

Anlage 1	
Stellungnahme Gert Volker Hildebrand	54
Anlage 2	
Stellungnahme Bettina Hölzle	62
Anlage 3	
Stellungnahme Peter Hummel	64
Anlage 4	
Stellungnahme Roger Möbus	69
Anlage 5	
Stellungnahme Thomas Regnet	74

(Beginn: 10:10 Uhr)

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Ich begrüße Sie herzlich zu unserer Anhörung. Auch anhand der heutigen Berichterstattung haben wir gemerkt, dass wir mit dem Thema dieser Anhörung am Puls der Zeit sind. Ich denke, wir alle haben gelesen, dass die VDA-Präsidentin noch einmal einen Appell an die Politik gerichtet hat und der Fokus sehr stark auch auf die Zulieferer gerichtet war. Die Zollpolitik Trumps stellt unseren Standort natürlich auch hier vor große Herausforderungen, und ich glaube, wir werden aus dieser Runde sicher sehr viel mitnehmen können.

Wie Sie wissen, übertragen wir Anhörungen immer im Livestream. Das heißt, die Sachverständigen und ihre Statements werden aufgezeichnet. Die Stenografen sind nicht im Raum, sondern es wird eine Tonaufnahme erstellt, woraus am Ende ein Protokoll zustande kommt. Außerdem soll für Presse, Funk, Fernsehen und Fotografen eine Aufnahmegenehmigung gemäß § 140 der Geschäftsordnung erteilt werden. – Dagegen sehe ich keinen Widerspruch. Damit haben wir diese Genehmigung erteilt.

Wir werden in dieser Sitzung keine Pause machen, sondern so lange tagen, bis alle Fragen gestellt sind, jedoch bis maximal 14:00 Uhr. Vielleicht sind wir auch schneller fertig, wenn wir uns disziplinieren und so fragen, dass wir sozusagen nicht in ein Korreferat kommen.

Zu Beginn hat jeder Experte fünf Minuten Zeit für ein Eingangsstatement. Ich werde die Zeit stoppen und gegebenenfalls ein Signal geben, damit die Redezeit fair verteilt ist. Im Anschluss an die Eingangsstatements steigen wir in die Frageunde ein. Als Erster hat Herr Hildebrand, Automobil-Design-Experte, das Wort.

SV Gert Volker Hildebrand: Vielen Dank. – Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kollegen! Die bayerische Automobilindustrie steht vor einer existenziellen Krise. Diese Krise ist hausgemacht. Hohe Produktionskosten, bürokratische Überlastung, explodierende Energiekosten, Fachkräftemangel und das EU-Verbrennerverbot bedrohen unseren Wirtschaftsstandort. Die Ursachen liegen in einer fehlgeleiteten Energiewende, Sanktionen, der einseitigen Subventionierung einer E-Auto-Blase, immer neuen Bürokratiemonstern aus Brüssel, hohen Steuer- und Abgabelasten sowie natürlich der CO₂-Bepreisung.

Bereits 2018 sprach ich auf der Handelsblatt-Konferenz Asia Business Insights in Düsseldorf von einer schleichenden Deindustrialisierung. Heute ist sie in vollem Gange. Der Rückzug der Automobilproduktion aus Bayern beschleunigt sich drastisch. Lassen Sie mich die zentralen Punkte darlegen.

Die Autoindustrie ist das Rückgrat Bayerns: 180.000 Arbeitsplätze, 20,2 Milliarden Euro Bruttowertschöpfung – 2,9 % der bayerischen Wirtschaft. Der Verbrennungsmotor ist ihr Herzstück: technologisch ausgereift und ein Symbol bayerischer Ingenieurskunst. Die staatlich erzwungenen Transformationen hin zu alternativen Antrieben forciert durch die EU, gefährden diese Grundlage.

Inzwischen werden bei vielen bayerischen Herstellern gar keine Verbrennungsmotoren mehr für Pkws produziert. Die Wertschöpfung des Antriebsstrangs "Motor, Getriebe, Abgasanlage" beträgt etwa ein Drittel eines Fahrzeugs; der Motor allein macht bis zu 20 % aus. Diese Fertigung wird zunehmend ins Ausland – nach Ungarn, Österreich, England – verlagert. Was hierzulande oft bleibt, ist nur noch die Produktion der Hülle. Das Herz des Fahrzeugs kommt aus dem Ausland, und ihm dient der Wohlstand.

Seit 2022 verloren wir über 16.000 Arbeitsplätze durch Betriebsschließungen bei Unternehmen wie ZF, Schaeffler, Continental, Webasto etc. Der Produktionsindex liegt bei 25 % unter dem Vorkrisentrend. 76 % der Zulieferer streichen Investitionen in Deutschland. 673 Milliarden Euro Direktinvestitionen flossen seit 2019 ins Ausland, ein Viertel davon in die USA, wo die Energie günstiger und die Bürokratie geringer ist.

Ein besonders dramatischer Befund: In Bayern werden keine Busse mehr produziert, und in der Bau- und Nutzfahrzeugbranche wandert die Produktion bereits nach Polen oder in die Türkei ab. Gleichzeitig erleben wir eine gefährliche Marktverzerrung. E-Nutzfahrzeuge kosten das Dreifache eines Dieselfahrzeugs, aber erzielen oftmals eine Gewinnmarge von null. Der Return of Investment liegt bei manchen Unternehmen lediglich bei 5 %. Außerdem werden Wasserstoffantriebe, wie ein Lkw-Ingenieur gestern zu mir sagte, inzwischen als totes Pferd gesehen.

Die Abhängigkeit von China für 95 % der Seltenen Erden verschärft die Krise. China ist längst auch nicht nur Lieferant, sondern ein direkter Konkurrent. Auf der IAA 2025 in München werden voraussichtlich 25 % der Aussteller aus China kommen. Chinesische Unternehmen wie Nio, Avatr, Hongqi, Changhe, Li Auto oder Qoros nutzen München als Sprungbrett in den europäischen Markt. Sie gründen eigene Entwicklungs- und Designzentren oder platzieren gezielt Expats in Schlüsselpositionen hiesiger Unternehmen. Dabei werden Know-how, Personal und Ideen aus Bayern systematisch abgezogen. Brain Drain as its best.

Wenn China heute die Lieferung bestimmter Komponenten einstellt, stünde die Produktion in Standorten wie Karlsfeld, Milbertshofen und Ingolstadt sofort still.

Das EU-Verbrennerverbot zwingt uns zu unrealistischen CO₂-Grenzwerten von 115,1 g CO₂ pro Kubikmeter (2023) auf 49,5 g CO₂ pro Kubikmeter. BMW und AUDI überschreiten diese Werte deutlich, was Strafzahlungen von bis zu 16 Milliarden Euro drohen lässt.

Der Tank-to-Wheel-Ansatz der EU ignoriert die CO₂-Bilanz von Elektroautos, die über den Lebenszyklus hinweg schlechter abschneiden – 31 t CO₂ gegenüber 29 t CO₂ für Diesel. Die CO₂-Reduktionskosten liegen bei 1.000 Euro pro Tonne – ein ineffizienter Ansatz –, während China und die USA keine vergleichbaren Vorgaben haben.

Die Energiewende hat die Industriestrompreise auf 11 Cent pro Kilowattstunde verdreifacht; dreimal so hoch wie in den USA. Die Netzentgelte stiegen um 55 %. Bürokratische Monster wie das Lieferkettengesetz, der CBAM und die CSRD-Richtlinie belasten Unternehmen mit hohen Kosten und Bußgeldern. Der Fachkräftemangel – 150.000 fehlende Arbeitskräfte in Bayern – wird durch eine ineffektive Migrationspolitik verstärkt.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Bitte kommen Sie langsam zum Ende. Die fünf Minuten sind fast erreicht.

SV Gert Volker Hildebrand: – Ja. – Handlungsempfehlungen sind die Aufhebung des Verbrennerverbots – die Staatsregierung muss sich für die Abschaffung des EU-Verbrennerverbots und der CO₂-Abgabe einsetzen –, Steuersenkungen und Deregulierungen, eine Senkung der Energiekosten – Sanktionen einstellen – sowie die Fachkräftesicherung – MINT-Bildung und schlanker Staat – zu fördern. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

Sve Bettina Hölzle (AUDI AG): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Vielen Dank für die Einladung zu dieser Anhörung. Ich bin nicht nur die Politikbeauftragte für Bayern, sondern ich bin bei uns auch für CO₂- und Klimaregulierungen zuständig. Die AUDI AG ist ein globaler Automobilhersteller. Gemeinsam mit unseren Töchtermarken Bentley, Lamborghini und Ducati produzieren wir an 21 Standorten in zwölf Ländern weltweit. Wir haben 87.000 Mitarbeiter. Davon arbeiten 55.000 in Deutschland. Circa 40.000 von ihnen sind in unserem Werk in Ingolstadt beschäftigt. Damit sind wir einer der größten Arbeitgeber in der Region.

Die bayerische Automobilindustrie befindet sich in einer extrem herausfordernden Phase. Die Transformation in Richtung Elektromobilität verändert unsere traditionsreiche Industrie mit einem einzigartigen Verbund aus Herstellern, Zulieferern, Mittelstand und Forschung von Grund auf. Neue internationale Wettbewerber drängen auf die Märkte. Die Preis- und Kostenkonkurrenz hat sich zulasten des Standortes Deutschland und somit auch von Bayern zum Beispiel mit hohen Energie- und Arbeitskosten verschärft.

Die Zukunftsfähigkeit wird davon abhängen, dass es uns gelingt, schneller, flexibler und vor allem innovativer zu sein. Genau hier liegt aus unserer Sicht auch unser Alleinstellungsmerkmal. Vorsprung durch Technik, getragen von deutscher Produktqualität und echter Innovationskraft: Dafür bietet Bayern sehr gute Rahmenbedingungen. Die Innovationsfähigkeit werden wir jedoch nur erhalten, wenn wir uns international im Wettbewerb und auf den relevanten Märkten behaupten können.

Wenn man die deutsche Perspektive einnimmt, könnte man den Eindruck gewinnen, dass die Automobilindustrie und die E-Mobilität in der Krise stecken. Fakt ist allerdings: Der Automarkt in Deutschland kommt vor allem im Bereich E-Mobilität wieder in Schwung. Im ersten Halbjahr wurden 35,1 % mehr Elektroautos als im Vorjahr zugelassen. Im Juni machten alternative Antriebsarten wie zum Beispiel inklusive Hybride einen Marktanteil von 57,6 % aus. Damit stellen sie mehr als die Hälfte der Neuzulassungen.

Weltweit sehen wir, dass der Tipping Point, also der Zeitpunkt, an dem mehr E-Autos als Verbrenner zugelassen werden, in vielen Märkten – zum Beispiel auch in China – bereits erreicht ist. Deutschland ist eine Exportnation. Das heißt, wir sind auf einen globalen Handel angewiesen; er ist die Grundlage unseres Wohlstands.

Für die Transformation vom Verbrenner zum Elektroauto haben wir als Unternehmen die Weichen gestellt. Für uns ist der E-Antrieb die effizienteste technische Lösung, um den Verkehr CO₂-neutral zu machen und um uns international zu behaupten. Somit investieren wir weiter umfassend in die Elektrifizierung unseres Produktportfolios. Wir sind aber flexibel aufgestellt und bespielen aktuell den Markt mit einem Dreiklang aus Verbrenner, Plug-in-Hybriden und Elektrofahrzeugen.

Ein großer Anteil an der regionalen Wertschöpfung hängt an der Automobilindustrie. In Ingolstadt sind es mehr als 70 %. Bayern ist Autoland. Deshalb wollen wir die Zukunft des Automobils nicht Ländern wie China überlassen, wenn wir als Standort zukunftsfähig bleiben wollen.

Sie haben nach Einschätzungen zu den aktuellen politischen Maßnahmen im Automobilbereich gefragt. Ich beginne mit der EU und der CO₂-Flottenregulierung.

Wie bereits erläutert, stehen wir klar zur Elektromobilität als effizienteste Antriebsform. Dafür braucht es verlässliche politische Rahmenbedingungen. Gleichzeitig müssen gestaffelte CO₂-Ziele regelmäßig überprüft und realistisch an die jeweili-

ge Marktentwicklung angepasst werden. In der anstehenden EU-Überprüfung, die noch dieses Jahr starten soll, werden wir uns aktiv in den Prozess einbringen mit dem Ziel, ambitionierte, aber gleichzeitig umsetzbare und realistische Klimaziele zu erreichen.

Es ist wichtig, dass die Politik überprüft, ob die Rahmenbedingungen, die man damals angenommen hat, noch stimmen. Wir müssen hier auf die Ladeinfrastruktur, aber auch auf die Energiepreise und auf die Rohstoffverfügbarkeiten schauen, die durch aktuelle Handels- und Zollstreitigkeiten eine neue Bedeutung gewinnen. Wirtschaftliche Stärke ist das Kapital. Nur so werden wir international auch ernst genommen.

Kommen wir zum Thema Bund. Wir begrüßen die neue starke Rolle Bayerns im Bund. Im Koalitionsvertrag lassen sich viele Maßnahmen finden, die wir als geeignet bewerten, um die Automobilindustrie in Bayern zu unterstützen. Dazu gehört die Förderung der E-Mobilität durch die steuerliche Begünstigung von Dienstwagen und die Erhöhung der Bruttopreisgrenze von E-Fahrzeugen.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Kommen Sie bitte langsam zum Schluss.

SVe Bettina Hölzle (AUDI AG): – Ja. – Last, but not least zu Bayern: Auch der Freistaat Bayern ist traditionell ein verlässlicher Partner. Wir haben hier sehr gute Standortbedingungen, und es existieren Instrumente zur Förderung der E-Mobilität. Exemplarisch möchten wir die gute Ladestruktur und das dreistündige kostenlose Parken für E-Autos hervorheben.

Zusammenfassend kann man sagen: Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen gerade im ländlichen Raum. Mit Blick auf die Zukunft sind wir überzeugt, dass wir die Transformation der Mobilität zusammen erfolgreich gestalten können – nachhaltig, sozial und mit Vorsprung durch Technik.

SV Peter Hummel (DRÄXLMAIER Group SE & Co. KG): Herzlichen Dank für die Möglichkeit, hier ein Statement zu geben. DRÄXLMAIER ist vielleicht nicht jedem ein bekannter Begriff. Wir sind einer der Top-50-Automobilzulieferer weltweit und gleichzeitig eines der Top-50-Familienunternehmen. Deswegen haben wir auch eine spezielle Aufgabe, was die Langfristigkeit von Entscheidungen und sozialverträgliche Maßnahmen anbelangt.

Auch wenn die Lage der bayerischen Automobilindustrie aufgrund ihrer aktuell vorteilhaften Ausrichtung auf die süddeutschen Premiumhersteller im nationalen Vergleich grundsätzlich noch positiver bewertet wird, treffen die überlagernden Herausforderungen und Krisen die bayerische Automobil- und Zulieferindustrie extrem stark. Grundsätzlich sind dabei die Zulieferer in Bayern härter als die OEMs betroffen, da die Margen und somit die Krisenpuffer geringer sind.

Als traditionsreiches niederbayerisches Familienunternehmen ist auch DRÄXLMAIER aktuell von den Krisen betroffen und sehr pessimistisch im unmittelbaren Ausblick. Die Umsatzzahlen liegen deutlich hinter den Erwartungen zurück; statt mit unseren Kunden über Expansion und Innovation zu diskutieren, wird im Rahmen bestehender Lieferverträge um jeden Cent gekämpft, und es werden strukturelle Anpassungen eingeleitet.

Im internationalen Vergleich ist die Lage noch bedrohlicher, wenn man die Hauptabsatzmärkte betrachtet. Immer mehr chinesische Premiumhersteller drängen auf den Markt und vergeben Aufträge an vorwiegend chinesische Zulieferer. Unsere Kunden in China – meist deutsche Automobilhersteller – leiden unter den dort

einbrechenden Verkaufszahlen, was sich auch auf uns niederschlägt. Die volatile Handelspolitik des US-Präsidenten erschwert die Zulieferung aus unseren mexikanischen und anderen internationalen Werken an unsere Kunden in den USA. Die Dimension der Auswirkungen angekündigter Strafzölle ist dabei für viele Zulieferer existenzbedrohlich.

Auch wir in Bayern haben deutliche Defizite und Rückstände, was die Wettbewerbsfähigkeit anbelangt, und oftmals werden Entscheidungen abseits von der bayerischen Perspektive getroffen. Die von der Bayerischen Staatsregierung ergriffenen Maßnahmen wie Transformationsfonds, Digitalbonus und die Förderung von Bioökonomieansätzen erscheinen zunächst sinnvoll. Dennoch ist die Stimmung speziell in der Automobilzulieferindustrie verhalten bis pessimistisch. In nahezu der gesamten Branche stehen Konsolidierungen, Werkschließungen und Entlassungen in größerem Umfang und auf Dauer angelegt an. Dies liegt vor allem an der unsicheren, volatilen und sich wandelnden globalen Handels- und Absatzsituation, den sich bereits nachhaltig verschiebenden Wertschöpfungsketten sowie den Auswirkungen des technologischen Umbruchs.

Für eine Chance auf eine sichere und erfolgreiche Zukunft der bayerischen Automobil- und Zulieferindustrie müssen alle Akteure – Politik, Wissenschaft, Industrie und Verbraucher – noch mehr gemeinsam agieren und verzahnt, pragmatisch, unbürokratisch und zielgerichtet zusammenarbeiten.

Auf internationaler Ebene wird sich entscheiden, inwieweit der Automobilstandort Bayern langfristig relevant bleibt. Deswegen müssen wir jetzt unsere Hausaufgaben machen, was die Standortattraktivität und die Standortfaktoren, aber auch das klare Bekenntnis zu Elektromobilität angeht. Während wir noch über Technologieoffenheit diskutieren, gehen andere Märkte bereits mit klaren Prioritäten der Technologie voran. Während wir noch eine Wasserstoffinfrastruktur aufbauen, überholen sie uns, indem Megacitys wie Hanoi zum Beispiel gerade beschlossen haben, in den nächsten Jahren nur noch auf Elektroantriebe zu setzen.

DRÄXLMAIER als Vorreiter in der Elektromobilität hat bereits 2009 erkannt, dass die Elektromobilität eine dominierende Antriebsform in der Pkw-Landschaft sein wird. Wir haben bereits vor dem Dieselskandal auf Innovationen im Bereich der Elektromobilität gesetzt. Das müssen wir jetzt auch als Branche, als Standort und als Politik erkennen und dürfen hier nicht mehr mit dem Gießkannenprinzip arbeiten, sondern mit dem Fokus darauf gerichtet, unsere Ressourcen zu verwenden.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Bevor wir fortsetzen, möchte ich die Schülerinnen und Schüler der Wirtschaftsschule Bad Wörishofen begrüßen. Schön, dass ihr da seid! Wir haben heute eine Anhörung zur Zukunft der Automobilindustrie. Für unseren Standort Bayern ist das eine ganz wichtige Branche. Wir haben gehört, dass es nicht nur um die großen Namen, sondern immer auch um die Zulieferer geht. Insofern hoffe ich, dass ihr als Wirtschaftsschülerinnen und -schüler aus diesem Themenbereich viel mitnehmen könnt.

Jetzt hat Herr Möbus, der Leiter HR Deutschland bei Schaeffler Technologies – Schaeffler ist heute mit zwei Experten sehr gut vertreten –, das Wort.

SV Roger Möbus (Schaeffler Technologies AG & Co. KG): Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. – Grüß Gott in die Runde! Ich bedanke mich für die Möglichkeit, in dieser Anhörung den Standpunkt der Schaeffler Gruppe wiedergeben zu können. Der Kollege sagte gerade, dass DRÄXLMAIER vielleicht nicht so bekannt sei. Schaeffler ist ein wenig größer. Wir sind mit 114.000 Mitarbeitenden nach der Integration von Vitesco mit ungefähr 35.000 Mitarbeitern mittlerweile eines der größeren oder größten Familienunternehmen in Deutschland und weltweit.

Wir sind schwerpunktmäßig in der Automobilzulieferindustrie und darüber hinaus im klassischen Industriegeschäft tätig. Unser Heimatstandort ist in Bayern. Der Familiensitz ist Herzogenaurach, und wir sind an weiteren großen Standorten wie Schweinfurt, Höchstadt und Hirschaid zu Hause. Wir produzieren im klassischen Automobilgeschäft, und wir sind zunehmend im Bereich der Elektromobilität in CO₂-effizienten Antrieben unterwegs. Des Weiteren beschäftigen wir uns mit Fahrwerkslösungen, die sicherlich unabhängig vom Antriebskonzept sind.

Zur Lage der Automobilindustrie in Bayern: Für Schaeffler ist Bayern ein starker Industriestandort. Das betrifft sowohl das Know-how vor Ort – die Fachkräfte und die Verzahnung von Wirtschaft und Lehre – als auch die Infrastruktur, die wir vorfinden.

Wir bekennen uns ganz klar zum Standort Deutschland und zum Standort Bayern. Das erkennt man auch an den Investitionen, die wir in Bayern in den letzten Jahren getätigt haben. Wir haben gerade ein Technologiezentrum in Herzogenaurach neu eröffnet. Vor zwei oder drei Jahren haben wir ein neues Tool Technology Center in Höchstadt in Betrieb genommen, in dem wir die Werkzeugbauten konsolidiert und strategisch positioniert haben.

Wir investieren auch weiterhin stark in Bayern. Allerdings sind wir ganz klar ein globales Unternehmen und stehen in einem weltweiten Wettbewerb. Dieser Wettbewerb wird – das ging aus den Statements bereits hervor – intensiver. Es geht hin zu Klimaneutralität, zu entsprechenden Antriebssträngen und zu digitalisierten, zu vernetzten Fahrzeugen. Das bietet für uns Chancen, aber stellt uns natürlich auch vor Herausforderungen.

Die aktuelle Situation wird im Wesentlichen durch zwei Punkte erschwert. Zum einen ist das der Verlust der Wettbewerbsfähigkeit unseres Industriestandortes in Deutschland durch die entsprechenden Rahmenbedingungen; aufgrund der Regulatorik auf der Ebene von Deutschland und der EU ist es sicherlich ein nicht-technologieoffenes Umfeld, das wir vorfinden. Zum anderen sehen wir uns bekanntermaßen zunehmend einem weltweiten Protektionismus gegenüber, der unsere firmeninternen Lieferketten immer wieder vor neue Herausforderungen stellt.

Für eine gelungene Transformation in der Automobilindustrie in Bayern und bei Schaeffler sind diese Punkte relevant und müssen unabhängig voneinander bearbeitet werden.

Nachdem ich auch als Leiter HR eingeladen wurde, möchte ich auf die Themen eingehen, die mich speziell dabei beschäftigen. Sicherlich geht es darum, dass wir uns so aufstellen, um die Fachkräfte an Bord zu haben, die wir für die Gestaltung der Transformation brauchen – unsere Herausforderung bei Schaeffler ist die Schaffung eines Umfelds, das das Lernen fördert –, und das betrifft unterschiedliche Themen.

Es gilt, Menschen zu motivieren, lebenslang zu lernen und dafür Räume zu schaffen. In der Produktion wurde es in unseren Unternehmen lange Zeit ein Stück weit weniger intensiv als in einem Officeumfeld betrachtet, Lernzeiten zu gewähren. Wir müssen auch die Inhalte entsprechend aufbereiten und so bereitstellen, dass wir die Transformation dadurch begleiten, indem wir Menschen, die in einem Umfeld arbeiten, das heute vielleicht stärker von einem Verbrenner, stärker mechanisch geprägt ist, in eine Beschäftigung bringen, die eher mit Elektronik, Mechatronik oder Digitalisierung zu tun hat.

Dafür haben wir im Unternehmen Umschulungsprogramme aufgesetzt, die das unterstützen, und wir haben damit in den letzten Jahren in einem erheblichen Umfang Menschen qualifiziert oder requalifiziert.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Ich rufe jetzt Herrn Nesselhauf auf. Herr Nesselhauf von MAN Truck & Bus ist inzwischen der Leiter des MAN Büros Brüssel, und wir hatten schon einmal bei einer anderen Anhörung die Gelegenheit des Austauschs. Bitte, Sie haben das Wort.

SV Benedikt Nesselhauf (Man Truck & Bus SE): Vielen Dank. – Frau Vorsitzende, erlauben Sie mir eine Anmerkung: Nichts gegen die Gebäude der EU-Kommission und des EU-Parlaments, aber der Bayerische Landtag hat einen besonderen Charme. Insofern sage ich vielen Dank, dass ich hier sein darf.

Die Nutzfahrzeug- und Transportbranche ist das Rückgrat der bayerischen, der deutschen und der europäischen Wirtschaft. Rund 80 % aller Güter auf deutschen Straßen werden über den Lkw transportiert. Man muss auch ganz klar sagen: Wir sind relevant für das Leben aller Menschen. Ob der Müll abgeholt wird, die Supermarktregale gefüllt werden oder die Menschen von A nach B zur Arbeit oder in den Urlaub kommen – das alles passiert auf Nutzfahrzeugen.

Ich muss dazusagen, dass die Logik der Nutzfahrzeugindustrie eine andere wie bei den Pkws ist. Wahrscheinlich sind wir von der wirtschaftlichen Logik her näher an der Roboter- oder Anlagenherstellung wie KUKA. Das erklärt auch die Situation unserer Industrie, die ich gleich näher beschreibe.

Zunächst zu MAN: Die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg ist seit 180 Jahren in Bayern tätig. Seit über 100 Jahren bauen wir Lkws. Rudolf Diesel hat seinen ersten Dieselmotor in einem Labor und mit Geld der MAN gebaut. Insofern sind wir ganz klar mit dieser Technologie und mit der Wirtschaft des Freistaats verbunden.

Die Transformation, die wir gerade durchlaufen, war in den 100 Jahren, in denen wir Lkws bauen, noch nie so tief. Man muss auch dazusagen, dass es für uns eine doppelte Transformation ist. Die Kollegen haben es teilweise schon angedeutet. Zum einen ist sie der Sprung in die nachhaltigen Antriebe. Zum anderen umfasst sie das gesamte digitale Ökosystem und das autonome Fahren.

Der Sprung in die alternativen Antriebe ist de facto abgeschlossen. Wir arbeiten zwar noch an der Verbesserung, aber der große Technologiesprung ist abgeschlossen. Der nächste Technologiesprung, den wir vor uns haben, ist tatsächlich der Sprung in die Digitalisierung. Das bietet für Bayern Chancen, aber stellt auch vor Herausforderungen.

Derzeit erleben wir eine wirtschaftliche Unsicherheit, die sich quasi durch die gesamte Business Logic der MAN durchzieht. Ganz besonders hervorheben möchte ich, dass vor allem unsere Kunden aufgrund der makroökonomischen und der politischen Lage Investments zurückstellen. Das heißt, ein Kunde, der heute nicht davon überzeugt ist, in den nächsten ein, zwei oder drei Jahren Aufträge aufgrund einer prosperierenden Wirtschaft zu haben, wird keinen Lkw kaufen. Das merken wir ganz besonders.

Gleichwohl gibt das erste Halbjahr – ähnlich, wie das die Kollegin von AUDI beschrieben hat – einen kleinen Anlass zur Hoffnung. Es könnte sein, dass wir eine leichte Trendwende sehen und das Vertrauen in den Markt tatsächlich zurückkommt, sodass sich die Investitionsbereitschaft bei unseren Kunden dadurch wieder aufhellt.

Allerdings merken wir auch ein erhebliches Problem aufgrund von überbordender Bürokratie; das wurde ebenfalls schon angedeutet. Ich möchte dazu zwei Beispiele hervorheben.

In der Forschung und Entwicklung haben wir das Problem, dass wir in Europa, im Bund und im Land sehr viele unterschiedliche Gesetze haben, die mehr oder weniger auf dasselbe System oder dasselbe Thema fokussieren, aber sich erheblich in der Methodik, im Angang oder auch in Zeitplänen unterscheiden. Das bedeutet, dass unsere Entwickler einen Großteil ihrer Zeit nicht damit verbringen, das Produkt zu entwickeln, sondern damit, eigentlich nur unterschiedliche Regularien übereinanderzulegen und dann den kleinsten gemeinsamen Nenner dieser unterschiedlichen Methodiken und Zeitpläne zu finden. Das kostet uns jedes Jahr Millionen; wir befinden uns im dreistelligen Millionenbereich.

Beim zweiten Problem möchte ich auf das Stichwort "regulatorisches Ecosystem" eingehen. Die CO₂-Flottengrenzziele sind bei uns etwas anders als bei den Pkws. Wir haben kein klassisches Verbrennerverbot, sondern der Verbrenner wird im Nutzfahrzeugbereich weiterhin eingesetzt werden können. Allerdings sieht man ganz klar, dass es nicht reicht, nur an einer Stellschraube zu drehen – nämlich den OEMs ein CO₂-Flottengrenzziel aufzulegen –, um das gesamte Ecosystem zu drehen.

Wir leiden darunter, dass es de facto noch keinerlei Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge in ganz Europa gibt. Gleichzeitig müssen wir die Flottenziele erfüllen und bei Nichterfüllung dieser Flottenziele erhebliche Strafen zahlen, die uns in unserer Investitionsfähigkeit massiv beeinträchtigen werden.

Unser Wunsch an die Politik ist deshalb, nicht nur an einer Stellschraube zu drehen, sondern bei einem Transformationsprozess immer darauf zu achten, dass an mehreren Stellschrauben gleichzeitig gedreht werden muss, um eine Transformation erfolgreich zu gestalten. Wir wünschen uns auch, dass darauf bei dem nächsten Technologiesprung, nämlich dem ganzen Bereich der Digitalisierung, das Augenmerk mehr gerichtet wird.

Noch ein paar Sätze zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit bei uns in der Industrie: Die europäischen Nutzfahrzeughersteller sind in nahezu allen Märkten – Nordamerika, Südamerika, Afrika, Mittlerer Osten, Naher Osten – weltweit führend. Es gibt nur einen Markt, bei dem wir nicht führend sind. Das ist Asien.

Die chinesischen Nutzfahrzeughersteller hängen den Pkws um ein paar Jahre hinterher. Wir sehen aber bereits einen massiven Drang chinesischer Nutzfahrzeughersteller in den europäischen Markt. Ein Viertel aller europaweit fahrenden Elektrobusse sind mittlerweile chinesische Produkte, und es ist egal, welchen Preis wir als europäische Nutzfahrzeughersteller anbieten, denn chinesische Hersteller liegen immer einen Ticken darunter.

Wie können wir in diesem Wettbewerb bestehen? Mit dem Preis geht es nicht, sondern es ist das Know-how. Das bayerische Ecosystem aus Universitäten und anwendungsorientierter Forschung in der Industrie ist ein erheblicher Schatz. Diesen Schatz wollen wir – das ist unser Commitment für den Standort Bayern – weiter ausbauen, denn wir sehen in dieser Hochtechnologie von morgen die Chance für den Wirtschaftsstandort Bayern.

SV Thomas Regnet (SCHERDEL INNOTECH Forschungs- und Entwicklungs-GmbH): Guten Morgen! Vielen Dank für die Gelegenheit, für die 16 Unternehmen, die im Beirat von Cluster Automotive von Bayern Innovativ sind, Einschätzungen zur Lage in der Automobilindustrie zu geben.

Wir haben eine herausfordernde Gesamtlage. Die internationale Wettbewerbsintensität, geopolitische Unsicherheiten, volatile Märkte und Kosten belasten die Branche. Zudem erhöhen der technologische Wandel, der Umstieg auf E-Mobilität, die Software "Defined Vehicle", Automatisierung und artificial intelligence die Komplexität und die Investitionsanforderungen für jedes einzelne Unternehmen.

Zum Wettbewerbsdruck aus China und den USA: Diese Länder setzen neue Standards beim Innovationstempo, bei der Preisgestaltung und bei der Technologieentwicklung. Darüber hinaus haben wir strukturelle Schwächen. Die hohen Lohnnebenkosten, Bürokratie, Strompreise und regulatorische Unsicherheiten hemmen die Investitionen. Es gibt auch Nachwuchsprobleme, ein sinkendes Interesse – unter den 16 Beiräten sind die drei Hochschulen Landshut, Ingolstadt und München vertreten – an automobilnahen Studiengängen und weniger Forschungsk Kooperationen mit Hochschulen. Die TU München hat derzeit zum Beispiel kein einziges gefördertes Projekt in der Automobilentwicklung.

Welche Auswirkungen auf das Automobilland Bayern sehen wir? Es gibt den Transformationsdruck. Bayern steht unter erheblichem Druck, seine Rolle als Innovations- und Produktionsstandort zu behaupten. Hochqualifizierte Arbeitskräfte wechseln in andere Branchen oder Länder, es gibt Einstellungsstopps und Konsolidierungen, und Standortverlagerungen nehmen zu. Allerdings haben wir ein Clusterpotenzial; darauf wird auch Frau Reinz-Zettler sicher noch eingehen. Obgleich der Herausforderungen bleibt Bayern durch seine Forschungslandschaft, seine Netzwerke und seine Qualität ein starker Standort, wenn gezielt gefördert wird.

Wie sehen die Beiräte die Auswirkungen auf das eigene Unternehmen? Die Unternehmen investieren massiv in Transformation, Digitalisierung und neue Technologien. Das geschieht oft unter einem hohen Kostendruck – das eine lassen, ohne das Neue zu tun.

Strukturanpassungen: Viele Unternehmen müssen Arbeitsplätze verlagern, Prozesse verschlanken und sich auf zukunftsfähige Technologien fokussieren. Zudem erschweren Planungsunsicherheit durch die Handelskonflikte, die volatilen Märkte und die langsamen politischen Entscheidungen langfristige Strategien.

Innovationspotenzial: Trotz der Herausforderungen entstehen Chancen durch neue Technologien, die Hochvolt-Architektur, autonome Systeme und zonale Elektronik.

Welche Vorschläge geben wir aus dem Beirat von Cluster Automotive an die Wirtschafts- und Industriepolitik?

Es muss einen Bürokratieabbau, steuerliche Entlastungen, eine Senkung der Energiekosten, verlässliche und technologieorientierte Rahmenbedingungen, eine Förderung lokaler Unternehmen und gezielte Investitionsanreize geben, wohl wissend, dass wir dem EU-Recht unterliegen.

Bei Forschung und Bildung muss es eine Förderung von Studiengängen, Nachwuchs in Ingenieurberufen, eine Stärkung von Hochschulk Kooperationen und angewandter Forschung sowie einen Ausbau von Transferzentren und Testinfrastrukturen für die KMUs – das Rückgrat Bayerns – geben.

Für den Bereich Transformation und Innovation muss es eine Vereinfachung und eine Beschleunigung von Förderprogrammen zum Beispiel für die E-Mobilität, eine Digitalisierung und eine Qualifizierung, eine Unterstützung von Pilotprojekten und Clusteraktivitäten – die Clusteraktivitäten laufen ja wieder in die nächste Förderperiode – sowie eine Förderung von Kooperationen zwischen OEMs, Zulieferern, Hochschulen und Start-ups geben. Ich nenne dazu Zahlen von Prof. Lienkamp von der TU München. Von den 480 angemeldeten Studenten für den Studiengang

Automobilwirtschaft an der TU München sind 320 aus Drittländern und davon der größte Anteil aus China. Ich denke, das ist ein Signal.

Als Vertreter von SCHERDEL: Wir sind ein Familienunternehmen in der vierten Generation mit 7.000 Mitarbeitern weltweit; 2.500 im Landkreis Wunsiedel. Dort stehen wir mit dem Rücken zur Wand. "Uns steht das Wasser bis Hals" hat einer unserer Beiräte am Montag in der Beiratssitzung des Clusters gesagt. Erkennen Sie bitte die Signale.

Sve Jennifer Reinz-Zettler (Bayern Innovativ GmbH): Liebe Frau Schuhknecht, liebe Frau Schreyer, liebe Frau Baumer! Herzlichen Dank für die Möglichkeit, in dieser Anhörung ein Statement zu geben. Zunächst kurz zur Einordnung meiner Person und meiner Position bei Bayern Innovativ: Ich bin gelernte Automobilkauffrau. Später habe ich Wirtschaftsingenieurwesen studiert und dann für einen großen bayerischen Automobilzulieferer lange im Ausland gearbeitet. Daher bringe ich quasi die ausländische Perspektive auf Deutschland und auf die deutschen Produkte mit. Vor über zehn Jahren wechselte ich von der Industrie in den Bereich "Innovations- und Wirtschaftsförderung". Da habe ich noch einmal viele Dinge kennengelernt, die wir in Deutschland und ganz besonders auch in Bayern sehr gut machen, um die Industrie und die Wirtschaft zu fördern.

Bayern Innovativ ist die Innovationsagentur des Freistaats, deren Aufgabe die Förderung von Innovationen ist. Ich leite dort den Bereich Mobilität. Zu diesem Bereich gehören natürlich ganz klar die starken Netzwerke rund um die Automobilindustrie, die sich mit Automobiltechnik beschäftigen. Ganz wichtig ist auch die Kompetenzstelle Elektromobilität, die das Thema Ladeinfrastruktur aufbaut. Zudem beschäftigen wir uns mit der Infrastruktur für das hochautomatisierte Fahren und für Inter- und Multimodalität sowie mit dem Mobilitätssystem als Ganzes.

Dieser übergreifende Blick ist wichtig, um Dinge ganzheitlich zu betrachten, denn darin können wir Chancen finden; Sie werden das gleich noch in meinem Statement hören. Ich fokussiere natürlich auf die aktuelle Situation, aber ich versuche auch da, immer die Chancen zu sehen. Es ist mein Job, Chancen zu sehen, die wir dann versuchen, für die Industrie greifbar zu machen und für Deutschland und für Bayern zu nutzen.

Darüber hinaus hat Bayern Innovativ in 2021 gemeinsam mit regionalen Initiativen Bundesmittel für die Transformation akquiriert. Diese Bundesmittel von ungefähr 30 Millionen Euro sind für die Transformationsnetzwerke sehr wichtig. In Bayern gibt es fünf Transformationsnetzwerke und damit viel mehr als in anderen Bundesländern. Das sind ein übergeordnetes Transformationsnetzwerk und jeweils ein Transformationsnetzwerk für die Region Regensburg, für die Regiopole Region Mainfranken, für die EMN und für die Region Ingolstadt.

Die aktuelle Lage ist eine – es ist bei meinen Vorrednern bereits angekommen – historische Lage, die ich mit "historischer Umbruch unter maximaler Komplexität" überschreiben würde. Ich bin schon lange in der Automobilindustrie, aber ich habe von Personen gehört, die noch länger in der Automobilindustrie sind, dass sie eine Lage von dieser Komplexität, wie sie aktuell vorhanden ist, noch nie erlebt hätten.

Der Kollege von MAN sagte gerade, dass es sich um eine doppelte Transformation handele. Ich würde das mit "Multitransformation" überschreiben. Es geht nicht nur um den technologischen Wandel, um Digitalisierung und um Dekarbonisierung, sondern es sind ganz viele Themen, die die Unternehmen momentan beschäftigen. Veränderte Kundenstrukturen, neue Verkaufskanäle, veränderte Lieferketten, globale politische Instabilität, wirtschaftlicher und sozialer Transformationsdruck sind Dinge, die gleichzeitig bewältigt werden müssen.

Natürlich ist es, wie gesagt, sehr wichtig, die Themen ganzheitlich zu betrachten und die Chancen zu erkennen. Was ich im Ausland gelernt habe, sollten wir uns alle zu Herzen nehmen und uns wieder bewusst machen. Deutschland hat ganz tolle Voraussetzungen, und Bayern hat ein sehr gutes Fundament. Dieses Fundament ist die Automobilindustrie, und darauf müssen wir bauen.

Die Automobilindustrie in Bayern genießt international eine hohe Anerkennung aufgrund ihrer Qualität und ihrer Innovationskraft. Dahin müssen wir zurückfinden. Des Weiteren haben wir die Markenbekanntheit. Alle Unternehmen, von denen heute Vertreter gesprochen haben, sind weltweit bekannt. Jeder in China – sei es der Taxifahrer oder der Mensch am Obstverkaufsstand – kennt AUDI, BMW und Schaeffler.

Wir haben in Deutschland und besonders in Bayern auch ein dichtes Zulieferernetzwerk mit vielen Hidden Champions, die über eine sehr hohe technologische Tiefe verfügen. Zudem haben wir eine tolle Forschungslandschaft mit – Herr Regnet hat es angeschnitten – tollen Universitäten, eine sehr gute politische Struktur, gute Netzwerke und gute Cluster, auf die wir uns besinnen müssen.

Wie kann eine Transformation gelingen? Das ist eine ganz große Frage, mit der sich viele Menschen beschäftigen. Ich möchte es in der Kürze der Zeit damit überschreiben, dass wir eine klare Vision benötigen, die wir kommunizieren müssen. Außerdem brauchen wir Maßnahmen und Ziele. Ganz wichtig dabei ist, dass die Ziele aufeinander abgestimmt und orchestriert sind, Hand in Hand gehen und in ein großes Ganzes münden.

SV Glenn Schmidt (BMW Group): Frau Schuhknecht, Frau Schreyer und Frau Baumer! Vielen Dank für die Möglichkeit, in dieser Anhörung ein Statement zu geben. Ich denke, es ist wichtig, dass wir einen Dialog führen. Das Timing ist auch sehr gut.

Ich möchte gerne die positive Stimmung aufgreifen, weil es aus unserer Perspektive bei BMW trotz aller Herausforderungen wichtig ist, optimistisch und chancenorientiert zu bleiben und sich auf die Stärken zu besinnen. Nur so können wir gemeinsam weiterhin einen Wachstumspfad einschlagen.

BMW ist seit 109 Jahren im Freistaat Bayern ansässig und tätig, und ich möchte am Anfang gerne die Frage stellen, warum es Bayern geschafft hat, in der Industrie, in der Wirtschaft so erfolgreich zu sein. Wir haben diese glanzvollen Marken und eine Strahlkraft. Das heißt, es muss in der Vergangenheit ein Erfolgsrezept gegeben haben.

Zunächst richte ich den Blick auf die Kennzahlen von BMW mit dem besonderen Fokus auf Bayern. Wir produzieren in Bayern an den drei Standorten München, Dingolfing und Regensburg. 2024 hat die BMW Group 1,1 Millionen Fahrzeuge in ganz Deutschland produziert. Das entspricht rund einem Viertel der gesamten Produktionsleistung der deutschen Autoindustrie; eines von vier in Deutschland produzierten Autos ist von der BMW Group.

Rund 80 % dieser Produktionsleistung kommt aus Bayern. Der bayerische Markt ist aber natürlich nicht groß genug, um dieses Produktionsvolumen zu rechtfertigen. Das geht also nur, wenn wir Zugang zu anderen Märkten haben. Es besteht eine sehr starke Exportorientierung. Trotz Protektionismus, aller Herausforderungen und dem, was wir von der neuen US-Administration hören, müssen wir uns deshalb nach wie vor für offene Märkte einsetzen.

Die BMW Group hat weltweit 160.000 Mitarbeiter. Über 75.000 dieser Mitarbeiter sind in Bayern beschäftigt. Rund die Hälfte unserer Belegschaft arbeitet damit in

Bayern. Warum ist das so? Zum einen bauen wir die Autos hier. Zum anderen industrialisieren wir sie hier. Wir haben die F&E im FIZ, und auch da befinden wir uns im Wachstum und im Aufbau für die Zukunft. Es ist ein Erfolgsmodell, dass die Autos im Großen und Ganzen hier entwickelt und die neuen Technologien vor unserer Haustüre industrialisiert werden und wir letzten Endes nicht nur die Autos, sondern auch die Technologien von Bayern aus exportieren.

Es geht darum, für dieses Erfolgsmodell zu kämpfen. Wir haben in den letzten fünf Jahren über fünf Milliarden Euro bzw. im Schnitt eine Milliarde Euro pro Jahr investiert. Das bedeutet zumindest für die BMW Group, dass keine Deindustrialisierung und kein Rückzug stattfinden. Ganz im Gegenteil: Wir investieren weiter kräftig an dem Standort.

Bevor wir in die Diskussion übergehen, möchte ich gerne drei Themenkomplexe anreißen, die auch von meinen Vorrednern teilweise angesprochen wurden.

Das erste Thema ist die Technologieoffenheit. Die Haltung des Hauses war in den letzten Jahren immer sehr klar; die BMW Group setzt sich für Technologieoffenheit ein. Es ist kein Widerspruch, vollelektrische Autos auf den Markt zu bringen und mit der Elektromobilität zu wachsen, gleichzeitig die Verbrennertechnologie effizient zu halten und nach vorne gerichtet neue Technologien wie den Wasserstoff zu besetzen. Die BMW Group wird zum Beispiel 2028 das erste in Serie produzierte Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeug auf den Markt bringen.

Durch diesen technologieoffenen Pfad haben wir zum einen eine Flexibilität. Das sieht man an allen drei bayerischen Standorten. Wir sind in der Lage, vollelektrische Fahrzeuge, Benziner, Diesel und Plug-in-Hybrids zu produzieren, und diese Flexibilität erlaubt uns, auf unterschiedliche Märkte zu reagieren. Zum anderen ist es mit einem technologieoffenen Ansatz möglich, CO₂-Flottenziele zu erreichen und auf einen pariskonformen Pfad zu reduzieren.

Ich denke, es wurde in den letzten Jahren zu viel auf eine Schwarz-Weiß-Diskussion "Elektromobilität ist gut, Verbrennertechnologie ist schlecht" reduziert. Es ist die Kombination, und es ist vor allem der Blick auf die gesamte Lieferkette, die auch entscheidend ist. Wir müssen CO₂ wirklich holistisch entlang des gesamten Lebenszyklus betrachten.

Der zweite Punkt ist das Thema Entbürokratisierung. Wir kennen die Aussagen von Herrn Draghi aus seinem Bericht für die EU-Kommission. Wenn man auf die letzten zwei Legislaturperioden der EU schaut, erkennt man, dass es die EU geschafft hat, 13.000 teils sehr widersprüchliche Gesetze zu produzieren; in den USA waren es nur 5.000 Gesetze. Auch hier ist es wichtig, die Redundanzen herauszubringen. Nehmen wir als Beispiel, wie man das CO₂ berechnet. Es gibt vielfältige Methoden, um den CO₂-Footprint für ein Fahrzeug nach diesen Gesetzen zu berechnen. Das alles ist sehr widersprüchlich.

Der dritte Punkt ist das Thema Handel. Sie verfolgen dieses Thema sicherlich auch in der Presse. Wir hatten vor diesem Handelsstreit die folgende Situation: Wenn man ein Fahrzeug in den USA baute – wie wir das in Spartanburg in South Carolina tun – und es nach Europa exportierte, wurde es mit 10 % Zoll versehen. In die andere Richtung – zum Beispiel von Dingolfing in die USA – waren es 2,5 %. Jetzt hat Trump die Zölle auf 57,2 % erhöht. Unter dem Strich ist das eine Verzehnfachung, und Sie können sich ausmalen, welche Auswirkungen das hat.

Wir setzen uns stark dafür ein, dass es eine Reduzierung gibt. Von einer solchen Reduzierung würden beide Seiten profitieren, weil wir einerseits in den USA für Europa und andererseits natürlich auch in die andere Richtung produzieren.

Ich denke, Bayern muss nach wie vor technologiefreundlich sein und Industrien ansiedeln. Wir errichten zum Beispiel in Irlbach-Straßkirchen ein Batteriemontagewerk. Das zeigt, dass wir hier innovative Technologien ansiedeln können, wenn alle an einem Strang ziehen. Vieles spielt sich natürlich auch im Kopf ab. Wir müssen aber optimistisch sein und nach vorne blicken. – Ich freue mich jetzt auf die Diskussion.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Jetzt hat in dieser ersten Runde noch Ulrich Schöpplein, Konzernbetriebsratsvorsitzender bei Schaeffler, das Wort.

SV Ulrich Schöpplein (Schaeffler Technologies AG & Co. KG): Vielen Dank, dass ich als einziger Arbeitnehmervertreter die Möglichkeit habe, meine Sicht im Hinblick auf einen langfristigen Beschäftigungserhalt und eine Beschäftigungssicherung darzulegen. Zunächst möchte ich die aktuelle Lage der Automobilzulieferer anhand des Beispiels Schaeffler darstellen.

Schaeffler ist einer der größten Automobilzulieferer in Bayern. Von den insgesamt rund 20.000 Beschäftigten im Freistaat sind 11.000 Beschäftigte direkt von der Automobilproduktion abhängig. Ein Vergleich zu anderen Regionen lässt sich pauschal nicht ziehen. Es ist jedoch festzustellen, dass diese Arbeitsplätze besonders abhängig von ausreichend verfügbarer und idealerweise grüner Energie sind, die kostengünstig ist. Das ist ein klarer Standortnachteil gegenüber den nördlichen Bundesländern.

Alle größeren Zulieferer – seien es ZF, Bosch oder Conti – haben momentan einen Stellenüberhang bei den neuen Technologien. Das ist zukunftsbedrohend, denn bei gleichzeitigem Stückzahlrückgang beim Verbrenner hat das langfristig massive Auswirkungen. Entscheidend sind die nächsten Jahre. Die kommenden drei bis fünf Jahre sind ausschlaggebend, ob bzw. wie viele dieser Arbeitsplätze in Bayern und Deutschland im Zuge der Transformation vom Verbrenner hin zur Elektromobilität erhalten bleiben oder wegfallen. Es ist nicht mehr fünf vor zwölf, sondern es ist fünf nach zwölf.

Marktbelegung und politischer Wille als Erfolgsgarant: Entscheidend ist eine Belegung des Marktes innerhalb Europas sowie ein gesellschaftlicher und politischer Diskurs, der sich nicht an alten Technologien festklammert, sondern der gezielt neue Technologien fördert. Das betrifft sowohl die Zulieferer als auch die OEMs.

Noch ist nicht absehbar, wie viele Unternehmen den Wandel erfolgreich meistern werden und wie viele eventuell auf der Strecke bleiben. Ich nenne ein paar Zahlen. Zulassungsstatistik des VDA von Januar bis März 2025: China 15 Millionen, USA 3,8 Millionen, Europa 3,4 Millionen und Deutschland 665.000. Meine These lautet: Als global aufgestelltes Unternehmen, das global denkt, müssen wir weiter als Bayern, Deutschland und Europa denken.

China als Vorreiter, Europa hinkt hinterher: China, der größte Automobilmarkt der Welt, setzt konsequent auf Elektromobilität. Dort entstehen neue OEMs; der Markt wächst stetig. Für große Unternehmen ist dieser Markt sowohl hinsichtlich der Stückzahlen als auch der Margen essenziell. Europa muss sich entscheiden. Will es eine klare strategische Ausrichtung, oder will es ein ständiges Hin und Her? In China zeigt sich, dass eine klare industriepolitische Linie Märkte gestalten kann. Das fehlt aktuell in Bayern, Deutschland und in Europa.

Politische Versäumnisse und ihre Folgen: Politische Entscheidungen der letzten Jahre haben bereits heute Arbeitsplätze gekostet. Der Einstieg in die Förderung von Elektromobilität hat viele Unternehmen motiviert, in Forschung und in Entwicklung zu investieren – in der Hoffnung auf Skalierung in der Serienfertigung. Der abrupte Förderstopp hat diese Erwartungen enttäuscht und Stellen insbesondere in Forschung und Entwicklung gekostet. Die notwendige Produktionsskalierung bleibt aus. Wer glaubt, den technologischen Wandel dem Markt alleine überlassen zu können, nimmt Arbeitsplatzverluste bis hin zum Scheitern ganzer Unternehmen in Kauf. Rezepte aus den Neunzigern funktionieren nicht mehr, sondern sie schaden.

Technologieoffenheit oder ein technologischer Rückwärtswandel: Die viel beschworene Technologieoffenheit wirkt häufig wie ein Rückgriff auf überholte Konzepte. Der Markt wird sich mit oder ohne Europa verändern; China lebt es vor. Europa muss eine aktive Marktbelebung betreiben. Sonst droht einer weiteren Branche, ihre Technologie und Führerschaft dauerhaft zu verlieren, und sie reiht sich in ganz viele Technologien ein, bei denen Europa keine Rolle mehr spielt.

Eine notwendige strategische Neuausrichtung auch bei Schaeffler: Genauso wie andere Zulieferer hat Schaeffler versucht, sich breit aufzustellen. Investitionen in Wasserstofftechnologie und Elektromobilität sowie die Übernahme anderer Zulieferer belegen das.

Im kapitalistischen Wettbewerb entstehen Forschung, Entwicklung und Produktion dort, wo Märkte wachsen und eine Skalierung möglich ist. Das fehlt momentan in Bayern, in Deutschland und in Europa. Unternehmen brauchen verlässlich eine langfristige Planungssicherheit. Wenn sich politische Parteien weiterhin gegenseitig ideologiegetriebenes Handeln vorwerfen, bedeutet dies Stillstand und Zukunftsverhinderung.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Herr Schöpplein, kommen Sie bitte langsam zum Ende.

SV Ulrich Schöpplein (Schaeffler Technologies AG & Co. KG): Das wird schwierig.

(Heiterkeit)

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Sie haben vielleicht bei den Fragen noch einmal die Gelegenheit, Stellung zu nehmen.

SV Ulrich Schöpplein (Schaeffler Technologies AG & Co. KG): Strukturprobleme, Infrastruktur, Energieplanung: Der Rückgang der Verbrennermotoren ist absehbar. Gleichzeitig steigt die Elektromobilität nicht in dem erforderlichen Maß, um bestehende Arbeitsplätze zu halten. Die Ladeinfrastruktur fehlt, grüne Energie ist unzureichend verfügbar, und klare Anreize bleiben aus. Das wirkt sich in der Folge auf Forschung und Entwicklung aus, Produktionskapazitäten stehen leer, und Arbeitsplätze in Bayern sind in Gefahr.

Ich möchte an dieser Stelle enden, und den Rest möglicherweise bei den Fragen aufgreifen.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Vielen Dank für diese erste aufschlussreiche Runde. – Ich habe jetzt eine relativ lange Redeliste. Wir werden immer drei Kolleginnen und Kollegen ihre Fragen stellen lassen und Sie dann um Ihre Antworten bitten. Die Abgeordneten bitte ich, die Expertinnen und Experten

konkret anzusprechen, denn sonst antworten alle auf die Fragen, und wir kommen nicht zum Ziel. Der erste Redner ist Herr von Brunn. Bitte schön.

Abg. Florian von Brunn (SPD): Vielen Dank, Frau Schuhknecht. – Ich bin der wirtschaftspolitische Sprecher der SPD-Fraktion. Wir haben diese Anhörung mit Minderheitenrecht beantragt und bedanken uns bei den Grünen für die Unterstützung. Die CSU und die FREIEN WÄHLER wollten diese Anhörung in dieser Form nicht. Das möchte ich an dieser Stelle deutlich sagen.

Meine ersten Fragen gehen in die Richtung, die Herr Schöpplein gerade angesprochen hat. Ein ganz wesentlicher Punkt ist, wie es mit der Automobilindustrie überhaupt weitergeht. Bei China haben wir aus meiner Sicht zwei Probleme. Das erste Problem ist, dass es auf dem chinesischen Binnenmarkt immer schwieriger wird. Das zweite Problem ist die aggressive Außenhandelspolitik von China bei den Preisen, die Sie, Herr Nesselhauf, beschrieben haben.

Was können wir dagegen tun? Wäre Indien eine Option, um zu versuchen, sich für die Zukunft ein Standbein zu schaffen? Müssen wir der chinesischen Außenhandelspraxis stärker etwas entgegensetzen? Diese Fragen richten sich an alle Sachverständigen.

Es wurden E-Mobilität, Wasserstoff, Technologieoffenheit, die Unterschiede zu den Pkws und – mit Blick auf die MAN – das Lkw-Ladenetz angesprochen. Sind wir bei den Schnellladepunkten wirklich schnell genug? Ich finde, dass es zum Beispiel in München durchaus mehr Schnellladepunkte geben könnte.

Im Moment ist der Trend, dass Wasserstofftankstellen geschlossen werden. Deswegen würde mich interessieren, für welchen Markt BMW die Wasserstoffautos produziert. Sollen sie in Deutschland, in Europa oder in anderen Märkten fahren? Diese Frage richtet sich an Herrn Schmidt.

Ich habe Unterschiede zwischen den OEMs und den Zulieferern herausgehört. Meine Frage dazu richtet sich insbesondere an die Vertreter von DRÄXLMAIER und Schaeffler. Was kann man von politischer Seite aus tun, um die Zulieferer zu stärken? Ich glaube, dass ihre Situation noch einmal schwieriger ist. So habe ich das zumindest wahrgenommen.

Abg. Barbara Fuchs (GRÜNE): Frau Vorsitzende, Kolleginnen und Kollegen! Den Expertinnen und Experten sage ich herzlichen Dank, dass Sie uns Ihre Zeit und Ihr Wissen zur Verfügung stellen. Ich möchte mich auf die KMUs der Zuliefererebene konzentrieren. Dazu spreche ich Herrn Schmidt von BMW sowie die Vertreter von DRÄXLMAIER und Schaeffler an, weil Sie das letztendlich alle betrifft.

DRÄXLMAIER und Schaeffler sind Zulieferer, aber es sind sehr große Unternehmen. Ich konzentriere mich jetzt, wie gesagt, auf die nächste Ebene, denn Sie haben auch eine Zuliefererebene, die sich in kleineren Betriebsgrößen abspielt.

Wir waren vor zwei Wochen bei BMW in Spartanburg und hatten eine große Runde mit Vertretern von DRÄXLMAIER und anderen Firmen. Dabei wurde deutlich gesagt, dass die Zulieferer mit der Produktion immer mit den Standorten mitwandern und sich dort ansiedeln würden, wo die großen Werke seien. Ich kehre jetzt sozusagen nach Bayern zurück, wo sich mein Fokus darauf richtet, die KMUs und die Wertschöpfung in der Region zu erhalten und die kleinen Betriebe zu unterstützen.

Wie schaffen wir es, dass die Wertschöpfung der KMU-Ebene in Bayern bleibt, wenn es um die Schlüsseltechnologien, um Batterietechnologie, Softwarechips oder autonomes Fahren geht? Wie schaffen wir es, die kleineren Betriebe der nächsten Ebene zu unterstützen, damit sie in dieser software- und systemdomi-

nierten Welt mitkommen, und was tun Sie dafür, dass diese Zuliefererebene mitkommt? Das ist der eine Themenkomplex.

Bei meinem zweiten Themenkomplex geht es mir um Fachkräfte, um die Qualifizierung und um die Ausbildung. Herr Möbus, Sie haben vorher das Qualifizierungschancengesetz angesprochen. Was hätten Sie daran gerne geändert, damit das noch besser funktioniert? Ich denke, das ist ein gutes Gesetz, aber nichts ist so gut, als dass man es nicht verbessern könnte.

Wie können wir die Qualifizierungsprozesse in die kleineren Unternehmen, in die nächste Ebene transportieren? Wie schaffen wir es, dass die Ausbildungsinhalte an die Anforderungen angepasst werden? Wie verlieren wir die Menschen und die kleineren Betriebe nicht, sondern nehmen sie bei der Transformation mit? Denn das ist der Garant für die Wertschöpfung in Bayern.

Abg. Benjamin Miskowitsch (CSU): Auch von meiner Seite herzlichen Dank an alle, die sich die Zeit nehmen, bei dieser Anhörung dabei zu sein.

Meine Frage richtet sich ganz konkret an Herrn Nesselhauf von MAN.

Wir haben in der vorherigen Sitzung in einem Antrag das Thema Wasserstoff beraten. Wir haben darüber gesprochen, wie wir die Situation politisch einschätzen, was wir davon halten und auf welche Reise wir sozusagen mit dem Wasserstoff gehen. Der Freistaat Bayern ist da schon in einer Vorreiterrolle. MAN ist ein ganz wichtiger Arbeitgeber bei uns. Ich habe den Stimmkreis in der direkten Nachbarschaft, und ich weiß, dass Sie auch im Bereich Wasserstoffantrieb ganz aktiv sind, aber die Elektromobilität hat das natürlich etwas überholt, würde ich sagen. Mich würde interessieren, wie Sie im Vergleich zur batterieelektrischen Mobilität das Thema Wasserstoff ganz explizit im Bereich Schwerlastverkehr einschätzen.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Ich würde sagen, wir steigen jetzt in die Antwortrunde ein. Ich versuche, das zu sortieren. Ich denke, nachdem der Kollege von Brunn seine Frage eigentlich an alle gestellt hat, würde ich es doch so machen, dass wir versuchen, alle noch mal zu Wort kommen zu lassen. Nachdem es aber auch viele Fragen zu den Zulieferern gab, würde ich damit beginnen und dann sozusagen erweitern. Es gab von Herrn von Brunn Fragen an DRÄXLMAIER und Schaeffler, und es gab von der Kollegin Fuchs Fragen dazu. Ich würde jetzt mit diesem Themenkomplex beginnen.

Ich beginne mit Herrn Hummel. Sie können auf die Fragen direkt antworten.

SV Peter Hummel (DRÄXLMAIER Group SE & Co. KG): Ich versuche, auf einige Fragen einzugehen.

Das Thema Indien oder andere Absatzmärkte wurde angesprochen.

Tatsächlich sind wir auch in Indien und anderen Märkten als Zulieferer vertreten. Wir sind natürlich in einem gewissen Produktionskorsett mit unseren Kunden verbunden, in dem wir auch dem Geschäftsmodell der deutschen Automobilindustrie entsprechend just in sequence und just in time produzieren müssen. Deswegen müssen wir auch sehr stark vor Ort gehen. Aber wo wir die Freiheiten haben, gehen wir auch speziell in Länder, in denen Arbeitnehmer verfügbar sind, und siedeln uns dort an. Da ist natürlich auch Indien ein Markt, nicht nur für die Entwicklungskapazitäten, sondern auch für Produktionskapazitäten.

Wir stellen aber in den Absatzmärkten sowohl in Indien als auch in anderen aufstrebenden Märkten nicht die Stückzahlen unserer deutschen Automobilhersteller

fest, und das schon über die letzten Jahrzehnte. Indien war ja auch schon in den letzten Jahrzehnten immer ein Hoffnungsträger für den Automobilabsatz. Wir stellen eben fest, dass die Automobilhersteller die lokale Fertigung dort nicht angehen, weil es der lokale Absatz nicht hergibt, dort zu produzieren. Das erlaubt dann natürlich auch für uns als Zulieferer nicht unbedingt, das vermehrt anzugehen.

Wir stellen in diesen Märkten aber fest, dass chinesische OEMs mit ihren relativ kostengünstigen Modellen diese Märkte natürlich sehr stark angehen, dass man auch versucht, über die Entwicklungsmärkte eine gewisse Dominanz in der Automobilindustrie aufzubauen.

Dann war die Frage von Herrn von Brunn, wie man die Zulieferer stärken kann. Ich glaube, eine Schwierigkeit besteht darin, dass wir als Zulieferer immer ein bisschen der Kleinere im Spielfeld sind. Tatsächlich gelten für uns aber natürlich auch die Regeln des Größeren. Sprich, für uns als Zulieferer mit 70.000 Mitarbeitern gelten natürlich die ganzen Regeln eines Großkonzerns.

Ich glaube, eine Chance besteht auch darin, pragmatischere Lösungen für Zulieferer zu finden. Ich denke da zum Beispiel an die bayerische Technologieförderung. Wenn wir in Technologieförderung auf der bayerischen Ebene gehen, wissen wir, dass wir vor sechs Monaten eigentlich gar nicht so richtig zum Zug kommen mit der Förderung. Ob wir jetzt ein einjähriges oder dreijähriges Projekt haben, an den Anforderungen können wir im Endeffekt nur wenig Abstriche machen. Projektskizzen von 60 Seiten machen das Projekt auch nicht besser, es wird nur detaillierter oder noch blumiger beschrieben. Ich glaube, da muss man einfach ein bisschen pragmatischere Lösungen finden.

Für Zulieferer ist in der Technologieförderung speziell für Bayern interessant: Wir reden ja immer von den großen Verbundprojekten, aber die schnüren uns als Zulieferer auch ein bisschen ein. Das bedeutet, wir haben gar nicht die Mannstärke, große Konsortien zu leiten. Wir müssen eher auf pragmatische, schnelle Lösungen setzen, die wir auch eigenbetrieblich umsetzen können. Es gibt mit Sicherheit auch viele Projekte, die man mit Forschungsinstituten oder mit anderen Teilnehmern der Wertschöpfungskette lösen kann. Aber ich glaube, speziell für Zulieferer, die gute Ideen und Innovationen haben, ist auch die eigenbetriebliche F&E-Förderung sehr interessant. Die ist aber in Bayern nur zum Teil und im Bund nur sehr erschwert zu bekommen.

Themen wie der Digitalbonus sind natürlich auf die KMUs spezifiziert. Dahingehend wurden wir von den Möglichkeiten gänzlich ausgeschlossen, weil wir EU-regulatorisch natürlich als Großkonzern gelten.

Auf das Thema Qualifizierung von Frau Fuchs würde ich auch gerne eingehen.

Es gibt ja das Qualifizierungschancengesetz, das aber in der aktuellen Situation nur Minderlösungen für uns bietet. Ein ganz großes Thema ist bei uns die eigenbetriebliche Weiterbildung und Qualifizierung, die, wenn sie nicht zertifiziert ist, quasi dort gar nicht Ansatz findet. Wir sehen das Qualifizierungschancengesetz des Bundes eigentlich erst für Betriebe, bei denen es schon zu spät ist, die in Kurzarbeit sind, die dann noch ihre letzten Maßnahmen ergreifen, um Leute in die Transformation mitzunehmen. Wir versuchen, der Welle vorauszuweichen, und schaffen das auch, indem wir stark auf die eigenbetriebliche Qualifizierung und Weiterbildung setzen. Solche Maßnahmen werden von staatlicher Seite nur wenig honoriert.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Dann würde ich zu Herrn Schöpplein kommen, auch zu den Fragen, die zum Thema Zulieferer gestellt worden sind. Bitte schön.

SV Ulrich Schöpplein (Schaeffler Technologies AG & Co. KG): Vielleicht zu dem Thema China oder dazu, ob Indien ein neuer Markt werden kann, aus Sicht der Beschäftigten:

Natürlich ist für ein global aufgestelltes Unternehmen China ein Thema. Dort wird Geld verdient, mehr als in Europa, mehr als in Deutschland. Gleichzeitig entstehen neue OEMs. Als Zulieferer kann es uns ja erst mal egal sein, wen wir beliefern. Bei neuen OEMs, wie sie auch in China entstehen, die eben nicht aus einer langfristigen Erfahrung heraus agieren, spielen Zulieferer vielleicht eine größere Rolle als bei bestehenden OEMs, die wegen der geringeren Fertigungstiefe in der Elektromobilität dann vielleicht eher auf Eigenfertigung setzen.

Für Arbeitsplätze in Deutschland hilft das indirekt, weil die Unternehmenskennzahlen besser sind. Uns fehlt – und das habe ich versucht zu erläutern, ich bin leider nicht ganz fertig geworden – Produktionsstückzahl-Skalierung. Wenn wir das als Zulieferer nicht bekommen, wird in Deutschland erst gar nicht in ein neues Thema eingestiegen

Wir werden es nicht schaffen, eventuell freiwerdende Flächen zu füllen, weil ganz klar ist: Die Orte, an denen Schaeffler gerade die neuen Technologien verkauft, sind nicht in Europa, sondern in China; das passiert in China. Deswegen ist es eher eine indirekte Frage. Für die Beschäftigung hilft es indirekt, das Unternehmen besser zu stellen. An sich bringt aber das Thema Asien – China – gerade für den Bereich in der Massenfertigung sehr wenig.

Vom Thema Qualifizierung war ich vor ein paar Jahren auch hellauf begeistert und habe gesagt: Wir müssen qualifizieren. Mittlerweile interessiert mich das Thema indirekt in der Fima, aber nicht mehr auf neue Technologien bezogen, weil wir momentan niemanden in Deutschland qualifizieren können. Es entsteht kein Fertigungsaufbau. Wir haben einen Abbau von Forschung und Entwicklung, sowohl beim Verbrenner als auch in der E-Mobilität, weil der Markt nicht wächst. Von daher stellt sich erst gar nicht die Frage, irgendjemand zu qualifizieren, weil wir das Thema der Beschäftigung noch gar nicht gelöst haben.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Herr Möbus, wollen Sie dazu auch noch direkt Stellung nehmen?

SV Roger Möbus (Schaeffler Technologies AG & Co. KG): Herr Schöpplein, ich versuche, das ein bisschen in einen Kontext zu setzen. Natürlich qualifizieren wir bei Schaeffler. Wir qualifizieren in einem ganz erheblichen Umfang. Herr Schöpplein, Sie haben recht, unser Fokus liegt in Deutschland gerade auf Restrukturierung und nicht auf Qualifizierung, um Produktionshochlauf oder den Aufbau neuer Werke zu gestalten. Wir qualifizieren sicherlich – das hatte ich vorhin schon mal versucht zu beschreiben –, um Beschäftigte auf freiwerdende Stellen zu bekommen. Diese Stellen machen wir aber in aller Regel durch Restrukturierungsprogramme frei. Das ist tatsächlich ein Thema, das nicht auf Wachstum gerichtet ist, sondern darauf, die Restrukturierung im Rahmen der Transformation zu bewältigen.

Frau Fuchs, Sie hatten explizit nach dem Qualifizierungschancengesetz gefragt. Wir hatten uns damit auch auseinandergesetzt. Herr Schöpplein, ich meine, das war damals in der letzten Runde der Kurzarbeit im Rahmen von Covid. Aber wir haben das ansatzweise genutzt, nicht im großen Maßstab. Alle unsere Qualifizie-

rungsmaßnahmen laufen bei uns intern und mit eigenen Ressourcen ab – ähnlich wie Herr Hummel das für DRÄXLMAIER gesagt hat.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Dann würde ich jetzt den Themenkomplex Wasserstoff aufrufen. Viele haben jetzt auch schon zu der China-/Indien-Frage Stellung genommen. Das können wir gerne weiterhin so machen.

Herr Schmidt, ich glaube, Sie waren direkt angesprochen zum Thema Wasserstoffmodell: Für welche Märkte wird das vorgesehen?

SV Glenn Schmidt (BMW Group): Vielen Dank – Dann würde ich bei der Gelegenheit auch auf China eingehen. Die Frage kam auch von Herrn von Brunn.

Wenn wir eine Technologie entwickeln, dann denken wir natürlich grundsätzlich global, weltweit. Wir sehen Potenzial für die Wasserstofftechnologie in allen Weltmärkten und in allen Weltregionen. Warum? – Zum einen sind wir fest davon überzeugt: Wenn man eine Zero-Emission-Vehicle-Technologie, ein Null-Emissions-Fahrzeug, auf den Markt bringt – und regulatorisch geht der Trend dorthin, nicht nur in Deutschland oder in Europa, sondern weltweit –, dann brauche ich eine Alternative, und ein Wasserstoffbrennstoffzellen-Fahrzeug ist eine valide Alternative. In der Diskussion wird das oft verkürzt dargestellt, entweder oder. Entweder ist man für ein vollelektrisches Fahrzeug, oder man ist für Wasserstoff. Wasserstoff wurde in der Vergangenheit in der Debatte oft als Schampus der Energiewende bezeichnet. Aber man braucht Vielfalt, und Vielfalt gibt Resilienz. Die Wasserstofftechnologie ist eine gute Ergänzung zu der Batterietechnologie.

Ich nenne ein paar Beispiele: Die Speicherbatterie bei einem Brennstoffzellenfahrzeug ist wesentlich geringer, das heißt, ich habe weniger Gewicht. Ich habe auch weniger Ressourcenabhängigkeit. Das ist ein wichtiger Faktor. Als Kunde muss ich mein Fahrverhalten nicht groß umstellen. Ich kann das Fahrzeug ganz schnell betanken, ich habe auch weniger Reichweitenverlust, auch im Winter. Das heißt, es gibt viele Vorzüge. Wir neigen leider dazu, in dieser Debatte immer in 100-%-Lösungen zu denken: Wir wollen 100 % Elektromobilität, obwohl wir sozusagen die Hürde noch nicht in Summe geschafft haben. Oder: Wenn man Wasserstoff unterstützen will, dann muss er 100 % grün sein. Aber die Wahrheit ist: Jede Transformation hat unterschiedliche Schritte. Man muss erst mal schrittweise anfangen. Deswegen sind wir fest davon überzeugt, dass diese Technologie auch Potenzial hat. Wir haben eine Kleinserie, die wir weltweit testen. Die Resonanz ist wirklich toll. Die Technologie ist auch kundenreif. Aber auch hier haben wir die Henne-Ei-Diskussion, ähnlich wie bei der Elektromobilität: Was kommt zuerst? Produkt oder Infrastruktur? Gut, irgendeine Seite muss natürlich auch anfangen. Deswegen wollen wir diesen Schritt auch machen, aber die Technologie auch wirklich global denken.

Das Thema China wurde kurz angesprochen. Hier kann man natürlich viel vertiefen, aber ich sage mal einige kurze Positionen:

Zum einen ist China mit Abstand der größte Pkw-Markt der Welt. China ist mit Abstand der größte Markt für Elektromobilität. Deswegen ist es eine Illusion, dass man sich vom chinesischen Markt verabschieden könnte. Das kann man machen, aber dann kann die deutsche Autoindustrie nicht behaupten, dass sie global tätig ist. Inzwischen ist der chinesische Automobilmarkt so ziemlich der anspruchsvollste Markt aufgrund des Wettbewerbs. Wenn wir von Verdrängung sprechen: In China findet das einfach über Wettbewerb statt. Das heißt, die deutsche Autoindustrie muss nach wie vor wettbewerbsfähige Produkte auf den Markt bringen. China treibt auch viele Technologien, und die deutsche Autoindustrie ist Teil des Ökosystems. Deswegen ist die Antwort, mitzuhalten und auf diesen Wettbewerb

einzugehen. Da sind wir seitens BMW mit den neuen Produkten, der neuen Klasse, sehr zuversichtlich.

Das andere ist: Wir haben durchaus eine gewisse Abhängigkeit von China. Aber die Abhängigkeit ist auf der anderen Seite auch eine Partnerschaft. China hat über viele Jahre, Jahrzehnte, auch ein sehr starkes Ökosystem und eine Lieferkette im Bereich der Elektromobilität aufgebaut. Die Folgen und die Vorteile aus Sicht von China sieht man jetzt. Die Antwort kann natürlich nicht sein, Zollschränken zu erheben. Ich nenne nur ein Beispiel. Ich hatte mich vorhin versprochen. Wir haben durch Trump ja momentan in Summe 27,5 % Strafzölle, also 2,5 % plus 25 %. Wenn wir ein Fahrzeug in Dingolfing bauen und das nach USA exportieren, sind in Summe 27,5 % Zoll fällig. Wenn ich jetzt aber frage, wer hier in Summe höhere Zölle erhebt, muss ich nur den Blick nach Brüssel richten: Wir produzieren die nächste Generation von vollelektrischen Minis mit einem Joint-Venture-Partner in China. Es sind 10 % Zoll, aber für uns sind es in diesem Fall noch plus 21 % Zoll. Das heißt, wir kommen im Fall von BMW auf einen Zollsatz von 31 %. Wenn ich in Richtung BYD blicke, sind es nach dieser Untersuchung plus 17 %. Dann gibt es auch einen namhaften Hersteller aus USA, da sind es plus 8 %.

Das heißt, die EU-Kommission fängt mit einer Antisubventionsuntersuchung an, will die europäische Industrie stärken, und am Ende ist der europäische Spieler, nämlich die BMW Group, mit dem höchsten Zollsatz versehen. Das kann nicht die Antwort sein, und es ist vor allem – ich übertreibe jetzt ein Stück weit – auch noch nicht nachgewiesen, dass der europäische Kunde Elektroautos aus China umarmt, sage ich jetzt mal.

Die Autoindustrie ist komplex. Es geht um Marke, es geht um Händlerstruktur, um Servicestrukturen, es geht um das Zusammenspiel aller Teile im Fahrzeug und um Image. Das können wir hier in Bayern wirklich außerordentlich gut. Deswegen: Lasst uns bitte keine Angst haben, lasst uns bitte nicht die Zollschränken hochziehen, lasst uns bitte einfach auf diesen Wettbewerb eingehen und uns hier nicht verstecken.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Zum Thema Wasserstoff und Schwerlastverkehr gab es noch die Frage an Herrn Nesselhauf.

SV Benedikt Nesselhauf (Man Truck & Bus SE): Danke, Frau Vorsitzende. – Wenn Sie gestatten, mache ich eine kurze Anmerkung zur Frage von Herrn von Brunn, weil das Thema China uns tatsächlich auch sehr stark beschäftigt, allerdings aus einem ein bisschen anderen Blickwinkel, weil unser Geschäftsfeld anders ist. Grundsätzlich sind wir auch ganz bei BMW: Wettbewerb ist immer besser als Protektionismus. Wir würden auch davon Abstand nehmen, hier protektionistische Schranken hochzuziehen.

Es gibt allerdings ein Segment, bei dem tatsächlich vonseiten der Politik schon zu überlegen ist, hier tätig zu werden. Das ist der ganze Bereich der öffentlichen Beschaffung. Über ganz Europa beträgt die öffentliche Beschaffung in unserem Nutzfahrzeugsegment geschätzt zwischen 30 und 35 %. Das heißt, die Frage, die dahintersteht, ist: Möchte die Politik in ganz Europa europäische Steuergelder für ausländische Produkte ausgeben? Denn wir haben im Nutzfahrzeugbereich noch kein – Verzeihung für das Wort – Level Playing Field. Wir haben noch keine fairen Wettbewerbsbedingungen. Ich hatte das vorhin erwähnt. Der Preis ist bei chinesischen Herstellern immer niedriger als bei uns. Diese Preisgestaltung kommt ja nicht nur aufgrund günstigerer Produktionsbedingungen zustande, sondern auch aufgrund anderer Aspekte.

Das heißt, die Frage, die die Politik beantworten muss, ist: Welchen Rahmen setzt sie, um die Verwendung von europäischem Steuergeld in richtige Bahnen zu lenken? Natürlich kann ein Punkt sein, ausländische Wettbewerber dazu zu verpflichten, einen gewissen Footprint in Europa aufzusetzen. Es gibt andere Möglichkeiten, aber tatsächlich ist das eine Frage, die die Politik beantworten muss. Ich finde, europäisches Steuergeld sollte schon irgendwie in europäische Produkte fließen, wenn man die europäische Automobilindustrie halten will.

Zum Thema Wasserstoff – ich danke für die Frage – muss ich ein bisschen ausholen:

Ich hatte vorhin ja erwähnt, dass für unsere Kunden ein Nutzfahrzeug ein Business Case ist. Sie rechnen hart. Das heißt, die Frage des richtigen Antriebs ist keine ideologische Frage, sondern schlicht eine der Kosten. Mit welchem Antrieb für welchen Zweck fahre ich am günstigsten? Nun ist es so, dass die Breite der Anwendungsfälle – ich hatte es eingangs skizziert – so umfassend ist, dass ich gar nicht sagen kann, was immer der bessere Fall ist. Wenn wir alle Segmente betrachten, in die wir Nutzfahrzeuge verkaufen, kann man ganz grob sagen, dass im Mittel in vielleicht 80 % der Fälle der Elektroantrieb günstiger oder wirtschaftlicher ist, was auch immer das im individuellen Fall heißen mag. In 20 % der Fälle ist es der Wasserstoffantrieb. Fairerweise muss ich sagen, dass es andere Nutzfahrzeughersteller gibt, die für den Wasserstoffantrieb ein etwas optimistischeres Bild sehen.

Wie gesagt, unsere Kunden rechnen. Das heißt, für uns ist die Debatte immer ein bisschen zu ideologisch aufgeladen. Entweder ist der Wasserstoff das Allheilmittel, das alle Probleme löst, oder er wird verteufelt. Ich glaube, für uns liegt die Wahrheit irgendwo in der Mitte. Ein Unternehmer muss rechnen, was für ihn am besten ist.

Hier ist es so: Wir forschen deswegen weiterhin an Wasserstoffantrieben. Wir haben tatsächlich auch eine Technologie serienreif. Das ist ein Wasserstoffverbrenner. Das heißt, wir haben einen Dieselmotor so adaptiert, dass er Wasserstoff verbrennen kann. Diesen Truck kann man heute schon kaufen. Er ist serienreif. Er wird nur nicht gekauft, zumindest in Mitteleuropa nicht so, wie wir uns das vorstellen. Wir sehen eine extrem hohe Nachfrage in den Niederlanden oder in den nordischen Staaten, auch im Nahen Osten und in Nordafrika, aber eine relativ geringe Nachfrage hier in Bayern zum Beispiel. Wir sind zufrieden, aber es dürfte natürlich immer mehr sein.

Warum ist das so? – Wenn Sie mit Kunden reden – ich war letzte Woche bei einem Kunden, bei einer großen Supermarktkette –, kommen Sie am Ende immer auf zwei Themen zurück: Verfügbarkeit und Preis. Da ist es einfach so: Wenn Sie sich die Preise an hiesigen Wasserstofftankstellen in Bayern ansehen, rangiert der Preis irgendwo zwischen 15 bis 25 Euro pro Kilogramm. Für die meisten Anwendungsfälle müssten wir einen Preis zwischen 4, 5, 6 bis manchmal auch 8 Euro erreichen, damit der Kunde wirklich einen Business Case daraus hat.

Was machen wir also? – Wir forschen weiterhin an der Brennstoffzelle. Die Herausforderung ist da bei uns technologisch ein bisschen anders. Ein Pkw fährt in seinem ganzen Leben 120.000 km mit einer Beladung von wenigen hundert Kilogramm. Ein Nutzfahrzeug fährt im Jahr 120.000 km, muss also insgesamt eine Million Kilometer halten und hat teilweise 40 t hintendran. Das heißt, eine Serienreife dieser Technologie zu erlangen, ist eine andere Herausforderung als beim Pkw. Daran forschen wir, dankenswerterweise auch mit Unterstützung der Bayerischen Staatsregierung. Nichtsdestotrotz ist die Frage, die sich uns stellt: Was bleibt am Ende bei uns übrig? Wenn der Wasserstoff als Substituierungsgut für Aluminium, für Stahl, für Glas usw. eingesetzt werden muss, ist die Frage, was am Ende bei uns auf der Straße hängenbleibt. Da muss man anhand der Hochlaufszzenarien, die

wir kennen, einfach sagen: Geht so. – Reinen Optimismus hören Sie da von uns nicht. Allerdings wird das in gewissen Regionen weltweit auf alle Fälle Anwendung finden und hoffentlich irgendwann auch hier. Aber das wird noch dauern. Das muss man fairerweise sagen.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Jetzt hat sich Herr Schöpplein noch mal zum Thema Wasserstoff gemeldet. Danach würde ich die Antwortrunde auf die noch offenen Fragen der anderen eröffnen. Bitte, Herr Schöpplein.

SV Ulrich Schöpplein (Schaeffler Technologies AG & Co. KG): Aus Arbeitnehmersicht – und ich spreche mich deutlich für eine CO₂-Reduzierung aus, dass das nicht falsch verstanden wird – ist der Antrieb eigentlich erst mal egal. Bloß zu dieser Debatte um Wasserstoff möchte ich sagen. Wir hören, dass es das erste Serienmodell von BMW 2028 geben wird. Ich weiß nicht, wie viel weiter die Elektromobilität dann schon gekommen sein wird.

Wir haben aber zwei Themen: Es fehlt an Infrastruktur. Der freie Markt wird das bei Wasserstoff nicht generieren. Das ist das Henne-Ei-Prinzip. Sollen erst ganz viele Anbieter Wasserstoff anbieten, in der Hoffnung, dass es irgendwann Kunden gibt, oder stellen die Kunden auf Wasserstoff um und haben keinen Wasserstoff? Wenn wir eigentlich nicht mal eine Technologie auf die Beine stellen können, die viel ausgereifter ist, und uns die Infrastruktur nicht leisten können, wie sollen dann gleichzeitig noch Wasserstoff, E-Fuels oder sonst irgendwas auf den Markt gebracht werden, wenn nicht mal ein Thema funktioniert? Aus Sicht der Beschäftigten sehe ich Wasserstoff in den nächsten Jahren überhaupt nicht als irgendeine Lösung.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Gut. – Dann blicke ich jetzt noch mal in die Runde. – Herr Hildebrand, bitte.

SV Gert Volker Hildebrand: Danke für die Frage, Herr von Brunn, zum Thema Wasserstoff. Wo kommt diese ganze Idee der Elektrifizierung oder des Elektroantriebes und des Wasserstoffantriebes her? – Aus Kalifornien mit der Einführung des Gold Certificate. Die ersten Umweltbewegungen sind ja in Kalifornien gestartet. Daraus hat Toyota mit den Prius-Modellen eine Marke kreiert, und über diese Bedürfnisse oder Zwangsmaßnahmen Kaliforniens – das Gold Certificate ist für Autos, die null CO₂ abstoßen – hat sich dann die Industrie anpassen müssen. Diese Idee des Gold Certificate und dann der Elektroantrieb, Wasserstoff und Hybrid sind dann nach Europa und in die anderen Länder geschwappt.

Man muss immer fragen, warum über diese Technologien diskutiert wird. Ist es ideologisch, ist es wegen des Umweltschutzes, sind es die Kosten, ist es der Kunde? Der Kunde hat das in Kalifornien natürlich gerne angenommen, weil er dort auf einer Busspur frei fahren durfte. Dann hat sich jeder, der einen Cadillac hatte, auch noch einen Prius gekauft, galt als Umweltschützer und hatte freie Fahrt. Das war der Beginn dieser alternativen Motorisierung.

In Bezug auf China muss man fragen, wieso China ein Land mit Elektromobilität ist. Sie haben kein eigenes Öl. Sie sind gezwungen, eine Energieform zu nutzen, die sie unabhängig vom Öl macht. Deshalb – ich habe acht Jahre in China gearbeitet – treiben der Staat oder die Gesellschaft oder der Kunde diese Geschichte, weil sie sich politisch und wirtschaftlich unabhängig machen wollen, von Iran, Irak, Saudi-Arabien etc. Das ist der Hintergrund dieser chinesischen Bewegung in Richtung Elektromobilität. Hinzu kommt: Es ist eine einfache Technologie. Den Verbrenner hat die chinesische Wirtschaft nicht so schnell in den Griff bekommen. Die Elektromobilität war ein angenehmes Überbleibsel eines Wettbewerbs mit europäischer Hochtechnologie, um der bayerischen Premiummarke etwas entgegen-

zusetzen. Natürlich haben sie auch die Rohstoffe. Rohstoffe sind im Bereich Elektromobilität natürlich eine ganz wichtige Frage. China hat ein Monopol auf Seltene Erden. Kupfer ist natürlich auch ganz wichtig, alle magnetbildenden Materialien.

Man muss hinter dieser Diskussion der Automobilindustrie, in der wir hier lokal über Bayern oder über den Münchner Raum sprechen, das Globale sehen: Warum verfolgen die verschiedenen Länder diese Strategie und Politik? – Es geht um Kunden, es geht um Verfügbarkeit von Ressourcen und Materialien, und es geht um länderspezifische Maßnahmen.

Ich habe die Diskussion heute Morgen zum Thema Wasserstoff im Wirtschaftsausschuss mitbekommen. Ich war als Gast hier. Danke, dass ich dabei sein durfte. Wie weit die Subventionierung von Wasserstoff in Bayern oder in Deutschland sinnvoll ist, würde ich hinterfragen. Da gehe ich mit Ihnen mit.

Ich habe bei einem Unternehmen gearbeitet, 2001, genau an 9/11, am Tag des Anschlags auf die Twin Towers, haben wir in Frankfurt auf der IAA zwei Wasserstoffautos vorgestellt. So lange geistert das also schon rum. Es gibt das ja wie gesagt auch bei Nutzfahrzeugen. Hyundai in der Schweiz macht Wasserstoffantrieb über die Brennstoffzelle. Aber die schlechte Nachricht ist: Gestern hat Stellantis, einer der größten Autokonzerne der Welt, seine Wasserstoffforschung eingestellt. Das sind natürlich auch Zeichen, die zu bewerten sind. Das machen die ja nicht zum Spaß. Die haben das einfach berechnet. Stellantis steht wirtschaftlich auch unter schwerem Druck. Sie werden jetzt Technologien abstoßen, die sie sich nicht mehr leisten können. – Das zum Thema Wasserstoff.

Zu China habe ich ja schon das mit den unterschiedlichen Antriebstechnologien gesagt. Warum ist China für uns so gefährlich? – China hat jetzt – ich sage mal das böse Wort – den Nationalismus gerochen. Die chinesische Bevölkerung ist für "Buy Chinese". Sie kaufen jetzt chinesische Produkte, einfach aus Nationalstolz und weil sie es geschafft haben. Ich war Teil davon. Ich habe acht Jahre in China gearbeitet, dort eine Firma, eine Fabrik, eine ganze Marke mit aufgebaut und habe direkt mitbekommen, wie diese Abwendung von westlichen Produkten zu eigenen Produkten erfolgte. Es geht da kaum um Rationalität, sondern das sind auch emotionale Dinge, Nationalstolz, du arbeitest in der Firma. Das fängt beim Handy an, es geht über Lastwagen, es geht über Mode, über Taschen. Früher kamen sie aus Paris, heute kommen sie aus Shanghai. Das sind Soft Factors, die wir hier auch mal betrachten müssen, was das für uns bedeutet. Das heißt: Können wir das über Technologie und Hardware lösen oder müssen wir hier mal einen philosophisch-ideologischen Ansatz sehen? Man muss ihn auf jeden Fall betrachten, um das wahre Problem zu beschreiben, und daraus eine Handlungsanleitung entwickeln, wie man damit umgeht.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Herr Möbus hatte sich zu einer kurzen Ergänzung gemeldet. Danach schauen wir weiter.

SV Roger Möbus (Schaeffler Technologies AG & Co. KG): Ich versuche eine ganz kurze Erwiderung, Herr Hildebrand. Sie haben wahrscheinlich in vielem recht, was Sie gesagt haben. Für mich ist allerdings weniger die Frage, woher die Elektromobilität kommt, sondern was die Zukunft der Mobilität ist. Wenn Sie sich die Frage stellen, ob es der Verbrenner oder der Elektroantrieb ist oder eine Mischung aus beidem, oder ob es unterschiedliche Anwendungen gibt, die parallel existieren, dann gibt Ihnen darauf die Frage, woher das kommt oder nach der ideologischen Verbrämung, keine Antwort, sondern vielleicht die Physik. Ich glaube, alle, die wir hier sitzen, wissen, dass der Elektromotor einen deutlich größeren Wirkungsgrad hat und der Verbrenner in der Hauptsache Wärme produziert. Von daher können

wir uns dazu stellen wie wir wollen. Ich glaube, das wird der Markt entscheiden. In großen Bereichen hat er bereits entschieden.

SV Gert Volker Hildebrand: Ich darf ganz kurz antworten, ohne die Zeit zu klauen.

China ist natürlich flexibel, und ich gebe Ihnen recht, dass es Technologien gibt. Aber man muss auch die Philosophien sehen. Es gibt die Firma HORSE, die praktisch Geely, dem größten Automobilhersteller Chinas, und Renault, Frankreich, gehört. Sie haben eine Motorenkooperation gegründet, die 15 Millionen Verbrenner-Motoren baut, auch für China. Das heißt, die fahren dort eine Doppelstrategie, um technologieoffen alles abzudecken. Interessanterweise gehört Mercedes zu 10, 20 oder sogar mehr Prozent Geely. Mercedes ist eigentlich schon ein teilchinesisches Unternehmen. Mercedes ist nicht mehr Deutsch. Sie lassen die Smarts in China bauen. Smart ist Teil von Mercedes, und Geely besitzt 10, 12, 15 oder 20 % Anteile an Mercedes. Dort wird auch durch die Hintertür, durch die Eigentümerkonstruktion, weltweit Technologietransfer gemacht – und Geschäfte natürlich. China lässt sich die Tür der Technologieoffenheit sicher offen. Die setzen nicht nur auf Elektro, sondern die bieten dem Kunden vor Ort eine Auswahl, aus der der Kunde demokratisch wählt. – Ich glaube, Kaufen ist das einzige demokratische Handwerk, das es gibt. – Der Kunde entscheidet sich, mit seinem Geld aus seiner Tasche, für ein Produkt. – Das bietet China an.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Ich würde jetzt verhindern wollen, dass wir in eine Diskussion zwischen zwei Sachverständigen kommen. Ich glaube, das führt uns an der Stelle nicht weiter.

Aus dieser ersten Runde habe ich noch sehr viele Wortmeldungen, und wir haben schon sehr lange diskutiert. Ich würde deshalb jetzt alle Kolleginnen und Kollegen mit ihren Fragen aufrufen und dann auch allen Sachverständigen die Möglichkeit geben, auf alle Fragen zu antworten, zu denen sie noch etwas sagen wollen. Denn ich glaube, das funktioniert besser, als wenn wir uns so bemühen.

Deswegen würde ich jetzt Kerstin Schreyer das Wort geben.

Abg. Kerstin Schreyer (CSU): Vielen Dank für das Wort, Frau Vorsitzende. Da am Anfang angesprochen wurde, dass diese Anhörung eine Minderheitenrechtsanhörung ist, will ich einfach nur sagen: Ich stelle auch jetzt wieder fest: Vielen Dank für die vielen unsinnigen Gespräche, die wir alle immer miteinander im Austausch haben. Sie bestätigen genau das, was wir in den Gesprächen feststellen. Deswegen bin ich Ihnen auch sehr dankbar, dass die Bestätigung da ist und dass sich jeder immer melden kann, und wir das auch auf dem kurzen Weg hinbekommen.

Spannend war für mich leider wieder, dass die Verlässlichkeit der Politik eine zentrale Rolle spielt. Angesprochen wurde ja unter anderem, dass eben der überraschende Ausstieg der Bundesregierung aus der Förderung der E-Mobilität ein echtes Problem ist. Das wäre dann auch die Frage an alle: Was hat der plötzliche Ausstieg aus der Förderung mit Ihrem Unternehmen gemacht? – Das wäre eine Frage.

Dann hätte ich noch die Frage: Was hat Sie rückblickend in die Situation getrieben? Weshalb sind Sie da, wo Sie jetzt sind? Bitte sagen Sie das kurz, knapp und knackig, nennen Sie maximal drei Punkte. Und wenn Sie jetzt entscheiden könnten, egal ob in Bezug auf den Bund, das Land, Europa, den Weltfrieden – das ist mir wurst –: Was ist es, was Sie jetzt brauchen, damit es besser wird? Welche drei Punkte sind das? Kurz, knapp und knackig!

Abg. Rainer Ludwig (FREIE WÄHLER): Auch meinerseits ein Dankeschön an alle Akteure für die fundierten Ausführungen. Ich glaube, es ist durch die Bank klargeworden, in welcher dramatischen Lage wir uns befinden. Sie stehen da ja im Einklang mit der Vorsitzenden des VDA, Hildegard Müller, die gestern für die deutsche Automobilindustrie Alarm geschlagen hat. Ich freue mich aber auch sehr, dass optimistische, vorbildliche und positive Akzente aus den Reihen kommen, insbesondere nenne ich hier BMW und auch AUDI, Frau Hölzle. Sie haben allerdings ein klares Bekenntnis zum Thema Elektromobilität gegeben. Bei Ihnen als einem der Marktführer würde mich auch interessieren, wie Sie zum Thema Wasserstoff stehen.

Die anderen Fragen, die ich gerne zum Thema Wasserstoff gestellt hätte, sind weitgehend beantwortet. Ich freue mich sehr, dass BMW hier diese Perspektive nach vorne sieht. Meine Frage wäre gewesen, welche Rolle Wasserstoff generell für den Automobilsektor spielt, und in welchem Zeitrahmen. Konkretisiert würde ich mich jetzt darauf beschränken, Herrn Nesselhauf noch mal zum Thema Nutzfahrzeuge in der Transportbranche zu fragen. Wir haben, wie Herr von Brunn gesagt hat, nicht nur das Problem, dass Wasserstofftankstellen schließen. Sondern wir haben das Problem – ich komme aus dem Oberfränkischen, aus Kulmbach –, dass hier noch keine Wasserstofftankstelle gebaut werden konnte, obwohl Förderbescheide vorliegen. Das liegt daran – auch hier zeigt sich das Henne-Ei-Prinzip –, dass wir gerne eine Wasserstofftankstelle hätten, es aber keine Nutzfahrzeuge zum Betanken gibt. Dort, wo es keine Fahrzeuge gibt, brauchen wir auch keine Wasserstofftankstellen.

Herr Nesselhauf, wo würden Sie denn hier ansetzen, damit dieser Kreislauf in Schwung kommt? Wir haben sogar hier im Bayerischen Landtag einen Antrag gestellt, dass die Anschaffung von Wasserstoff-Nutzfahrzeugen gefördert werden sollte. Wir wollten auch in Oberfranken ein Pilotprojekt haben. Das Problem ist einfach: Es findet sich niemand, der sich bereit erklärt, auf diesen Zug aufzusteigen. Wir würden diesen Kreislauf gerne in Schwung bringen. Deshalb ist meine Frage an Sie: Wo würden Sie hier ansetzen?

Meine zweite und letzte Frage mündet in eine Grundsatzdiskussion: Welche Kernelemente sollten in der industriepolitischen Strategie des Freistaates Ihrer Meinung nach zur Sicherung der Zukunft der bayerischen Automobilwirtschaft Berücksichtigung finden? Die konkretesten Vorschläge und Lösungsansätze hat hier Herr Regnet gebracht. Das war eine ganze Liste von Vorschlägen. Hierzu habe ich in Anlehnung an Frau Schreyer die Frage: Welche drei, vier oder fünf Prioritäten würden Sie hier setzen, die wir politisch anpacken müssten?

Abg. Florian Köhler (AfD): Meine Frage geht an Herrn Hildebrand, Herrn Möbus, Herrn Nesselhauf, Herrn Schmidt und Frau Hölzle: Sehen Sie eine zunehmende politische Abhängigkeit der Automobilindustrie von Regierungen in Berlin, München und Brüssel? Das wurde ja schon angedeutet, gerade mit der Förderung der E-Prämie oder dergleichen. Glauben Sie, dass diese Abhängigkeit dazu führt, dass sich die Konzerne auf eine subventionierte, womöglich sogar überschätzte Förderungsstruktur verlassen, anstatt sich öffentlich gegen Verbote einzusetzen bzw. für ihre gesamte Produktpalette zu werben? Wie ist da Ihre Haltung? Wollen Sie das selbst?

Ich nenne nur das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz, das Kommunen dazu verpflichtet, unter dem Mantel der Technologieoffenheit saubere Fahrzeuge zu beschaffen. Trotz Technologieoffenheit ist in diesem Gesetz aber schon festgeschrieben, dass beispielsweise Diesel-Fahrzeuge nicht beschafft werden können. Also ist ja irgendwo im Gesetz ein Widerspruch in sich angelegt.

Deswegen frage ich: Halten Sie es für sinnvoll, wenn der Markt oder auch Sie als Unternehmen das frei entscheiden können? Oder halten Sie es für sinnvoll, dass man Verbote, Grenzwerte und dergleichen einführt?

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Ich hatte mich selbst auf die Frageliste gesetzt: Mich würde jetzt noch interessieren: Wir hatten gestern diese LEE-Diskussionsrunde, in der wir auch noch mal über den Industriestrompreis diskutiert haben. Inwiefern würde es Ihnen sozusagen das Leben erleichtern, wenn es zeitnah diesen Industriestrompreis geben würde, der im Koalitionsvertrag ja sehr klar vereinbart worden ist?

Nun zu Herrn Ebner, der der Nächste in der Frageliste ist.

Abg. Dr. Stefan Ebner (CSU): Ich hätte eine Frage an einen der OEM-Vertreter bzw. an Vertreter der Firma DRÄXLMAIER. Welche Rolle spielen bei Ihnen eigentlich Start-ups mit ihren neuen Technologien im Transformationsprozess? Finden Sie auf dem europäischen oder auf dem deutschen Markt genügend Start-ups bzw. Partner mit neuen Technologien, die für Sie dann auch als Übernahme-Kandidaten infrage kommen, also im Sinne einer strategischen Investition, bzw. wo gibt es bei solchen Kooperationen Hemmnisse? AUDI, MAN oder BMW, wer möchte sich dazu äußern?

Abg. Oskar Lipp (AfD): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, liebe Kolleginnen und Kollegen! Erst einmal vielen Dank an alle Vertreter, dass Sie sich die Zeit genommen haben, heute hier zu sein, und dass Sie Ihre sehr umfangreichen Stellungnahmen abgegeben haben.

Ich habe mehrere Fragen, die hauptsächlich an BMW, AUDI und MAN gehen, bei MAN natürlich hinsichtlich der Nutzfahrzeuge, nicht hinsichtlich der Pkws, das ist klar. Ich formuliere es jetzt mal ein bisschen allgemeiner. Es geht einerseits um die CO₂-Strafzahlungen seit 01.01.2025. Das ist ja doch stark angestiegen. Welche Auswirkungen hat das auf Ihren Cashflow in diesem Halbjahr? Sehen Sie da irgendwelche Liquiditätsprobleme in nächster Zeit, wenn die Strafzahlungen weiterhin ansteigen? Mich würde interessieren, wie da Ihre Einschätzung ist. Verkaufen sich die starken, schweren Autos noch so gut wie zuvor bzw. kleben Sie die tausenden von Euros auf die Autos selbst drauf? Geht das beispielsweise von der Gewinnbeteiligung der Mitarbeiter weg, oder wie wird das gegenfinanziert?

Jetzt habe ich noch Fragen zum Thema E-Mobilität: Mich würde die Gewinnmarge und der ROIC, also der Return of invested capital, von E-Autos interessieren. Mich würde auch interessieren, welche öffentlichen bzw. auch unternehmensinternen Schätzungen Sie haben, bei welchem Anteil der E-Mobilität der Markt in Deutschland gesättigt ist, und wo wir aktuell stehen.

Abg. Johannes Meier (AfD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Auch von mir ein großes Dankeschön an alle Sachverständigen, die heute hier anwesend sind, und für die vielen konstruktiven Beiträge. Ich habe eine konkrete Frage an Herrn Hildebrand. Sie hatten am Ende Ihrer Ausführungen noch etwas zum Verbrennermotor äußern wollen. Vielleicht können Sie das noch kurz ausführen. Dann habe ich noch die generelle Frage: Wird der Markt für Verbrennermotoren tatsächlich zurückgehen – wir haben das schon in Diskussionen gehört, aber das hat sich jetzt auch anders angehört –, oder ist die E-Mobilität gar kein marktwirtschaftlicher, sondern eher ein politisch getriebener Trend?

Die zweite Frage würde an Herrn Schmidt von BWM und an Frau Hölzle von AUDI gehen; und zwar würde mich bei der ganzen Thematik Asien, Konkurrenzsituation und Entwicklungsstand der Stand bei den Solid-State-Akkus interessieren, wenn

Sie dazu eine Information haben. Denn man hört ja, dass alle bisherigen Pkws komplett ihren Wert verlieren, wenn diese Marktreife erreichen. Sie erreichen dann wirklich Reichweiten weit über 1.000 km in sehr kurzen Ladezeiten. Toyota hat behauptet, bis 2027 mindestens ein Hybrid-Modell auf den Markt bringen zu wollen. Mich würde interessieren, wie da aktuell der Stand bei BMW und AUDI ist.

Abg. Barbara Fuchs (GRÜNE): Ich würde gerne zwei Fragen, zwei meiner Themenkomplexe, noch vertiefen. Das eine ist: Mich würde interessieren, was sich Ihre Unternehmen hinsichtlich der E-Mobilität von der Bayerischen Staatsregierung wünschen, im Hinblick auf die Regelungen zur CO₂-Neutralität auf europäischer Ebene.

Der andere Themenkomplex, den ich noch vertiefen möchte, sind die kleineren Zulieferer, die unter MAN, BMW, DRÄXLMAIER und Schaeffler sind, die nächste Ebene, diese vielen Hidden Champions, die wir in unserem Land, gerade auch in Bayern, haben. Wir wissen, dass ein großer Teil der Wertschöpfung in dieser Ebene stattfindet. Was tun Sie ganz genau dafür, um die Werkzeug- und Formenbauer, die Kunststoffspritzereien, diese ganze Ebene, diese vielen Hidden Champions, mit in die Zukunft zu nehmen und die Wertschöpfung hier bei uns zu behalten? Sehen Sie eine Chance, dass europäische Lieferkettenkooperationen – Cluster supply chains – hier vielleicht unterstützend sein könnten?

Abg. Florian von Brunn (SPD): Herr Schmidt hatte ja dankenswerterweise das Thema Straßkirchen, die Batteriezellen-Produktion, angesprochen. Dazu wollte ich noch mal etwas fragen: Letztendlich kommen die Batteriezellen ja vermutlich aus China, und Sie bauen die Batterien dort sozusagen zusammen. So habe ich das verstanden. Jetzt hatten wir gerade das Thema Northvolt in der Diskussion. Was kann die Politik strategisch tun, um uns in diesem für die Zukunft entscheidenden Sektor unabhängig von China zu machen? Diese Frage richtet sich sowohl an BMW als auch an MAN und natürlich auch an AUDI.

Abg. Martin Stümpfig (GRÜNE): Ich hätte auch noch mal eine Nachfrage zu dem ganzen Komplex Wasserstoff, E-Mobilität und Verbrenner. Herr Hummel, Sie haben in Ihrem Eingangsstatement erwähnt, dass die aktuelle Betonung der Technologieoffenheit und die damit verbundenen Streuverluste bei der Vergabe öffentlicher Fördermittel für viele Unternehmen, welche massiv in Elektromobilität investiert haben, zusätzliche Unsicherheit schaffen. Ich sehe diese Problematik auch. Technologieoffenheit klingt erst mal sehr positiv, aber diese Streuverluste sind nach meiner Einschätzung enorm. Wir haben das auch heute früh im Wirtschaftsausschuss diskutiert. 95 % der Fördermittel des Bayerischen Wirtschaftsministeriums gehen in Richtung Wasserstoff. Das ist sehr einseitig.

Wenn Sie das vielleicht noch mal beleuchten könnten.

Was mich noch interessiert hätte, wäre dieses Durchleitungsmodell. Wir haben an der Börse zum Teil Strompreise von 0 Cent oder 1 Cent. Aber an der Elektrotankstelle kostet der Strom immer noch 30, 40 oder 50 Cent. Von der alten Bundesregierung wurde das im Lkw-Bereich umgestellt. Da soll es anders werden. Aber vielleicht geben Sie uns Ihre Einschätzung, was getan werden muss, um die günstigen Börsenstrompreise, die wir durch die Erneuerbaren doch immer mehr haben, auch an die E-Zapfsäulen zu bringen. Denn das würde den Hochlauf natürlich massiv beschleunigen.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Jetzt der bislang letzte auf der Frageliste, der Herr Kollege Nussel. Bitte.

Abg. Walter Nussel (CSU): Das Thema Bürokratie wurde nur eingangs von den Experten angesprochen, aber sonst habe ich nichts mehr davon gehört. Ich möch-

te alle Experten ermuntern, über ihre Wege – Verbände usw. – auch in Brüssel und Berlin dafür zu werben, dass wir vor die Lage kommen müssen. Was meine ich damit? – Wenn Verordnungen kommen – nehmen wir nur mal das Lieferkettengesetz, die Verpackungsverordnung, die Entwaldungsverordnung, den Green Deal, die Taxonomie – sind das alles Themen, die bis vor einiger Zeit, bis vor einigen Jahren, ein richtiger Hype waren. Da haben sich auch die Konzerne mit Wünschen überholt, was wir da noch rein interpretieren könnten. Wir müssen da einiges korrigieren, um weltweit wieder wettbewerbsfähig zu werden.

Dafür möchte ich werben, dass wir versuchen müssen, mit denjenigen, die diese Verordnungen und Gesetze erlassen und schreiben, vorher zu diskutieren, bevor das in Kraft gesetzt wird. Das wäre mir ein wichtiges Anliegen, weil ich einfach merke, wie sich Europa selber vom Wettbewerb abhängt, weil wir so, wie wir das handhaben, damit nicht umgehen können. Ich merke schon, wie die Kollegen von der rechten Seite jetzt zucken, aber ich muss sagen: Ich will nicht den Artenschutz infrage stellen oder irgendwelche Umweltthemen total infrage stellen. Nur müssen wir das mit Maß und Ziel angehen. Das ist einfach das Thema, das ich Ihnen mit auf den Weg geben möchte.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Das hat jetzt noch mal eine Frage oder Wortmeldung von Herrn von Brunn ausgelöst. Danach kommen wir zur Antwortrunde. Ich würde dieses Mal bei Herrn Schöpplein beginnen und in die andere Richtung gehen.

Abg. Florian von Brunn (SPD): Da jetzt mehrere Sachen angesprochen worden sind, wollte ich einfach noch mal eine Frage mitgeben, insbesondere an Herrn Schöpplein, aber auch an alle anderen: Wie könnte denn eine industriepolitische Strategie aussehen, die die verschiedenen Bausteine umfasst, die wir jetzt angesprochen haben, also den Ausbau der Ladeinfrastruktur, die Förderung der E-Mobilität und die Qualifizierung? Was wünschen Sie sich eigentlich von der Politik in der kohärenten Strategie? Das würde mich als Zusammenfassung interessieren.

SV Ulrich Schöpplein (Schaeffler Technologies AG & Co. KG): Meines Erachtens gibt es schon ganz lange keine wirkliche Industriepolitik. Bei der letzten Regierung ist das an finanziellen Mitteln gescheitert. Jetzt sind sie da, so richtig erkennen kann ich es allerdings nicht. Der Industriestrompreis ist sehr wichtig, aber wenn wir die Gesellschaft abhängen, werden wir in der Diskussion nicht weiterkommen. Es braucht klare, verlässliche Rahmenbedingungen und das nicht nur für drei oder vier Jahre, sondern länger. Das Verbrennerverbot 2035 infrage zu stellen, wird noch mehr Arbeitsplätze kosten, als es vielleicht zu überführen gilt. Wir brauchen eine klare Struktur.

Man kann sich einfach ein paar Länder anschauen. Es ist jetzt an der Zeit. Das ist eine Frage des politischen Willens. Will ich Industriepolitik betreiben oder habe ich den Glauben, dass der Markt alles regelt? Der Markt wird das regeln, aber dann wird es eine Vielzahl an deutschen Zulieferern oder vielleicht OEMs nicht mehr geben, weil sie von der anderen Marktseite gecashet werden. Von daher muss es zielgerichtet sein. Was man von China lernen kann, ist eine eindeutige Industriepolitik. Das ziehen sie auch durch und pendeln nicht nach links oder rechts. Man kann in den USA und England sehen, welche gesellschaftlichen Auswirkungen eine Deindustrialisierung hat. Das möchte ich nicht. Vielleicht machen alle mal eine Studienreise nach Norwegen, das auch noch ziemlich am Erdöl und sonst etwas hängt. Komischerweise bekommen die es relativ geschmeidig hin, mit einfachsten Mitteln einen Markt mit E-Mobilität zu beleben: Es sind fast 98 oder 99 % aller Zulassungen. Ein Land, das nicht gerade warme Winter hat, das auch nicht gerade kurze Strecken von einem Ort zum anderen hat, bekommt das irgendwie hin, und

wir eiern von links nach rechts. Sobald jemand kommt, wird die Frage wieder zurückgedreht. Das ist für eine Industrie mit den Parametern extrem schädlich, und die Abwanderung geht klar in andere Regionen. Das kommt auch nicht mehr zurück.

Europa – deswegen habe ich die Zahlen referiert – hat ein Marktpotenzial. Aber Europa kann halt nicht aus sich heraus agieren. Wenn wir glauben, dass wir in Europa nicht mehr schauen müssen, was in der Welt passiert, dann wird das mit einem massiven Arbeitsplatzverlust einhergehen.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Möchten Sie zu den anderen Fragen auch noch etwas sagen? Ich würde jetzt jeden noch einmal zu Wort kommen lassen, am besten zum Portfolio der Fragen der Kollegen.

SV Ulrich Schöpplein (Schaeffler Technologies AG & Co. KG): Zum Thema Förderung wurde ich auch angesprochen. Wenn ich eine Förderung ausbebe, brauche ich einen Plan, wie lange ich das durchhalte und was richtig ist. Vom politischen Diskurs – und damit meine ich alle Parteien, die sich da ideologisch beharken – habe ich persönlich den Eindruck, dass es eher darum geht, parteipolitisch nach vorne zu kommen als im Land. Sobald ich dem politischen Gegner eins auswischen kann, tue ich es und handle danach wieder so, als hätte ich das vorher nie gesagt.

Die Dienstwagen-Thematik ist wichtig. Das wird auch einen Impuls geben. Das wird auch deutschen OEMs helfen, allein schon aufgrund der Kaufpreiserhöhung. Man sieht das eindeutig, wenn man in den Firmen unterwegs ist. Wir dürfen allerdings den Rest nicht vergessen, und da sehe ich momentan im Koalitionsvertrag und in der aktuellen Debatte noch nicht wirklich eine Linie, die dienlich ist.

SV Glenn Schmidt (BMW Group): Das war wirklich ein sehr bunter Blumenstrauß an Fragen, aber ich gebe jetzt mein Bestes, alle möglichst vollständig zu beantworten.

Frau Schreyer, Sie hatten ja eine sehr plakative Frage. Sie wollten drei positive Punkte und drei Verbesserungsvorschläge hören. Vielleicht nutze ich das einfach als Rahmen für den Einstieg. Ich glaube, wenn man auf Bayern schaut und fragt, was die Erfolgsrezepte der Vergangenheit waren, sind es drei Punkte:

Erstens muss die Energie günstig sein. Wenn wir ein Industriestandort sind, dann muss Energie günstig sein, aber natürlich auch CO₂-arm. Zweitens sind es die Talente. Ich muss in der Lage sein, Talente zu halten und anzuziehen. Es geht um die enge Zusammenarbeit, die es in Bayern auch gibt, zwischen Industrie und Wissenschaft. Das ist eine wichtige Tugend, aber auch eine sehr positive Industriean siedlung. Ich finde, das ist eine Tugend, die wir hier ein Stück weit verloren haben. Ich merke das in meinem Job, in dem ich mit anderen Ländern oder Regierungen zu tun habe. Die werben um Investitionen und sagen: Mein Land ist toll. Es gibt Incentives, es gibt Talente. Bitte siedeln Sie an, bitte bauen Sie Ihr Werk hier bei uns. Wenn wir diese kritische, negative Diskussion in Deutschland führen, und das natürlich auch von der internationalen Presse aufgegriffen wird, warum soll man als ausländischer Investor dann sagen: Jawohl, ich investiere und baue mein nächstes Werk in Deutschland. – Ich möchte diesen Punkt nicht überstrapazieren, aber es ist auch viel die Haltung.

Wenn man das auf BMW überträgt, waren die Erfolgsrezepte innovationsgetriebene Geschäftsmodelle, auch Weltoffenheit, dass man international expandiert, offene Märkte und auch die Erhaltung unserer Technologieneutralität, dass sich die beste Technologie am Ende durchsetzen soll.

Was wären drei Verbesserungen? – Ich erwähnte das Beispiel Straßkirchen. Hier hat man schon gezeigt, dass man in Bayern in der Lage ist, Industrien anzusiedeln. Es gab ein Volksbegehren. Das ist auch wichtig und richtig, auch als Protest. Aber alle Seiten konnten werben und ihre Bedenken auf den Tisch legen. Am Ende haben sich über 70 % der Bürgerinnen und Bürger für das Werk entschieden, was uns auch freut. Ich sehe hier die Zahlen. Alle Bauunternehmen, auf die wir zurückgreifen, kommen aus Deutschland, zwei Drittel aus Bayern und ein Drittel sogar aus der umliegenden Region. So etwas ist dann natürlich auch eine Chance für die Region. Ohne Batteriewerk hätten wir unsere bayerischen Standorte natürlich nicht mit Batterien für die E-Mobilitätswende versorgen können.

Wir haben aber, trotz aller geopolitischen Herausforderungen, trotz der Volatilität – das kam ja auch von meinen Vorrednern sehr gut rüber, dass wir an einen Punkt gelangt sind, an dem man wirklich von Dauerkrise reden kann –, viele selbstgemachte Probleme. Die Entbürokratisierung wird immer wieder angesprochen. Dieses Schlagwort gibt es ja schon sehr lange, aber das fängt mit uns allen an. Es fängt mit uns als Unternehmer an, es fängt auf der kommunalen Ebene an, es fängt auf der Landtagebene an, dass man schneller agiert. Wir begrüßen auch das, was in Brüssel passiert, nämlich mit dem Omnibusverfahren, dass man die bestehenden Gesetze in einen Omnibus tut, Redundanzen rausbricht und entschlackt. Wir kritisieren diesen Pfad nicht, ganz im Gegenteil: Wir ermuntern diesen Pfad.

Der letzte wichtige Punkt ist die starke Stimme Bayerns. Das ist auch wichtig. Bayern muss die Stimme immer sehr selbstbewusst und laut erheben, in Richtung Berlin, aber auch insbesondere in Richtung Brüssel. Denn dort spielt die Musik. Man war in der Vergangenheit vielleicht zu passiv. Es gibt andere EU-Mitgliedsstaaten, die ich nicht beim Namen nenne, die die Prozesse in Brüssel besser verstehen und nutzen, um einen eigenen Vorteil zu erwerben. Natürlich denken wir europäisch, aber man muss letzten Endes natürlich auch an den Vorteil der eigenen Industrie denken.

Wir kamen von dort aus auch zum Thema CO₂ und zum Thema Verbrennerverbot. Zwei Beispiele, in aller Kürze: Das eine ist China. China hat es geschafft, eine starke industrielle Position im Bereich der Elektromobilität zu erlangen, ohne Verbrennerverbot. Es gibt kein Verbrennerverbot in China, und wir sind ungefähr bei 50 % Marktanteil im Neuwagensegment für die sogenannten New Energy Vehicles. Aber der Vorteil liegt in der Lieferkette, in der Industrialisierung, in den Kompetenzen, in der Entwicklung der Batteriezellen.

Das heißt, wenn wir diesen Erfolg nachmachen wollen, müssen wir genau dort ansetzen. Das ist ja auch immer die Stärke der deutschen Industrie gewesen, dass wir in Ökosystemen und Lieferketten denken. Deswegen kann man den Vorteil von Deutschland und Bayern im Bereich der Verbrennertechnologie nicht kopieren. Es ist nicht kopierbar, weil wir diese Technologie beherrschen, angefangen bei den Talenten und den Entwicklern bis hin zur Lieferkette. Warum macht man diesen Vorteil durch ein Verbrennerverbot kaputt? Es muss aber auch kein Widerspruch sein, Elektromobilität als Wachstumspfad zu unterstützen und zu forcieren, aber trotzdem technologieoffen zu denken.

Herr von Brunn, Sie haben das Thema Zelltechnologien angesprochen. Wir montieren die Zellen, wir bauen die Batterien letzten Endes in Straßkirchen, aber die Zelltechnologie wird industrialisiert von asiatischen Partnern. Das können chinesische, aber auch koreanische Firmen sein, die auch führend sind. Was wir aber nicht aus der Hand geben, ist die Kompetenz, diese Zellen mit den Partnern zu entwickeln. Wir haben hier in München zwei Anlagen, in denen wir auch in der

Lage sind, diese Zellen zu entwickeln, aber auch zu produzieren und industrialisieren. Das gibt uns auch die Beurteilungskompetenz.

Das Thema Batterie wurde hier auch angesprochen. Ja, wir müssen natürlich auch immer an die nächste Generation denken, an Solid State. Wir bringen jetzt seitens BMW die sechste Generation auf den Markt, mit Rundzellen, Lithium-Ionen-Zellen, die eine wesentlich bessere Energiedichte haben, eine bessere Umweltbilanz, die Reichweite erheblich erhöhen und auch die Kostenpositionen verbessern. Es ist bei BMW so, dass wir mit Verbrennungsmotoren, aber auch mit Elektromotoren Geld verdienen. Ja, es gibt schon Unterschiede in den Deckungsbeiträgen zwischen beiden Technologien, aber mit zunehmender Skalierung werden wir dann auch irgendwann eine Parität bei dieser Technologie erreichen.

Insofern ist der Schlüssel beim Thema Zelle und Batterie, dass man europäisch denkt, dass man nicht alles nachmacht. Dass man ein Werk errichtet oder mehrere hundert Millionen Euro an Subventionen in ein Werk steckt, ist hier kein Erfolgs-garant, weil man fragen muss: Wer macht die Anlagen? Wer beherrscht die Technologie? Wer wird auch die nächste Generation der Zelltechnologie beherrschen und industrialisieren können? Deswegen müssen wir letzten Endes auch mit ein bisschen Demut an diese Aufgabe herangehen und schauen, wie wir europäische Vorteile in Summe nutzen und ausspielen können und nicht alles redundant machen.

Dann kam noch das Thema Start-ups. Seitens BMW haben wir Start-up-Garagen. Wir investieren auch in Start-up-Firmen. Es gibt rund 30 Start-ups, die wir in letzter Zeit erfolgreich unterstützt haben, die stark industrialisieren. Dort ist ein Handlungsbedarf, den man hier erwähnen kann: nicht nur forschen, sondern immer gleich auch an eine Industrialisierung denken. Man neigt ja dazu – auch durch die Projekte in den Hochschulen – vielleicht ein Stück weit zu sehr in der Forschung zu sein. Aber wir müssen auch stärker in Richtung Anwendung in einer hochlaufenden Industrialisierung denken.

Ich habe mit Sicherheit ein paar Fragen übersehen, aber das war es erst einmal.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Herr Vogel, Sie hatten sich noch mal gemeldet. Wollen Sie lieber am Schluss das Wort, wenn alle geantwortet haben, oder direkt dazu? – Dann sprechen Sie direkt dazu.

Abg. Steffen Vogel (CSU): Es geht eigentlich um eine Rückfrage an Herrn Schöpplein. Er hat sich für das Beibehalten des Verbrenner-Aus ausgesprochen. Ich durfte im Landtag zum Thema Automobilland Bayern sprechen. Ich habe dazu auch recherchiert und bin auf die Firma Horse Powertrain gestoßen: Renault macht ein Joint Venture mit einem chinesischen Hersteller, um die Verbrennertechnologie weiterzuentwickeln, weil selbst die Chinesen sagen: Auch im Jahr 2040 werden Verbrenner auf diesem Planeten nachgefragt werden.

Ist es dann nicht unglücklich, wenn wir als Technologievorreiter, die wir diese Technologie am besten beherrschen, uns komplett aus dieser Technologie verabschieden, während der größte Konkurrent jetzt möglicherweise schon die Technologieführerschaft oder eine starke Position in der E-Mobilität hat? Wenn wir die Technologieführerschaft bei der Verbrennertechnologie auch noch abgeben, verlieren wir dann nicht Arbeitsplätze in unserem Land? Müssen wir nicht auch erkennen, dass es offensichtlich global auch zukünftig einen Markt für Verbrennerfahrzeuge gibt?

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): An der Stelle würde ich jetzt noch mal kurz Herrn Schöpplein das Wort geben. Dann kommen wir wieder zurück in die Reihenfolge. Herr Schöpplein.

SV Ulrich Schöpplein (Schaeffler Technologies AG & Co. KG): Ich habe nicht gesagt, dass ich dafür oder dagegen bin. Mir ist es mittlerweile schlichtweg egal.

(Zuruf)

– Genau, das Hin und Her. Jetzt hat man sich entschieden.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Herr Schöpplein, könnten Sie das Mikro benutzen?

SV Ulrich Schöpplein (Schaeffler Technologies AG & Co. KG): Jetzt hat man sich entschieden und rollt wieder zurück. Wir können uns gerne in Europa darüber unterhalten, dass wir weiter Verbrenner produzieren. Das war mein Beispiel. Dann werden Dreizylinder in Rumänien produziert. Das nützt mir für deutsche Arbeitsplätze überhaupt nichts. Das ist auch der Weg. Ich sage nicht, dass es den Verbrenner nicht mehr geben wird. China hat auch kein Verbrennerverbot, aber da gab es zum Beispiel so etwas, dass ich nicht mehr einfach in eine Stadt fahren kann, dass ich gar nicht mehr überall hinkomme.

Der Ursprung ist mir egal. Wenn man sich die Zahlen anschaut, geht es eindeutig in eine Richtung. Wir werden definitiv im Verbrenner nicht mehr wachsen. Wenn ich im Verbrenner kein Wachstum mehr habe, dann bedeutet das für mich als Zulieferer jedes Jahr Arbeitsplatzverluste, bis hin zu Konsolidierungen irgendwo in Europa oder in günstigeren Ländern, weil die Stückzahlen fehlen werden. Die fehlen jetzt schon im Verhältnis, und diese Entwicklung wird weitergehen. Das heißt für uns hier in der Regel: Als Leitwerk, als Hochanfahrthemen, wird es vom Verbrenner nicht viel geben, nur in geringen Stückzahlen, und der Rest passiert auch gerade woanders.

Das ist die Problematik. Die neue Technologie fährt an uns gerade ein Stück weit vorbei, und die alte geht zurück, und das hilft nicht dabei, Arbeitsplätze zu halten. Das wird irgendwann ein kleiner Teil sein, aber nicht mit der Beschäftigtenzahl, die wir momentan haben.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Herr Schmidt, auch genau zu dem Thema.

SV Glenn Schmidt (BMW Group): Wenn ich darauf noch kurz erwidern darf: Es ist an sich kein Widerspruch. Elektromobilität ist der Wachstumspfad. Das liefert Wachstum, und da müssen wir fit sein. Womit man ein Problem hat, ist, dass man jetzt, aus der heutigen Perspektive, sagt: Am 31.12.2034, an diesem Tag, geht der letzte Verbrenner als Neuwagenfahrzeug über die Theke. Wer kann das mit Sicherheit sagen? Wir kennen viele Zulieferer, die gesunde Geschäftsmodelle haben, die führend sind in ihrem Bereich der Verbrennertechnologie, die aber keine Anschlussfinanzierung von der Bank bekommen, obwohl sie kerngesund sind, weil die Bank sagt: Na ja, das Aus ist ja am 31.12.2034. Das ist ein Todesurteil. Es gibt keine Anschlussfinanzierung, und die EU-Taxonomie macht es auch nicht einfacher.

Deswegen muss man von dieser Verbotslogik einfach weg. Am Ende geht es um CO₂, das wir reduzieren wollen. Das müssen wir bei der Elektromobilität auch in der Lieferkette reduzieren. Elektrofahrzeuge stoßen in der Produktion mehr CO₂ aus als herkömmliche Fahrzeuge. Auch da muss man rein. Der Umwelt ist es am

Ende egal, wo das CO₂ herkommt. Das Problem ist einfach die Verbotslogik. Das muss bitte aus den Köpfen.

Sve Jennifer Reinz-Zettler (Bayern Innovativ GmbH): Das waren in der Tat ganz schön viele Fragen, und für mich als Erstling in so einem Ausschuss ist es tatsächlich eine Herausforderung, alle Fragen aufzuschreiben und zu versuchen, das alles im Blick zu behalten. Aber ich habe mir ganz viele Ausrufezeichen auf meine Notizen gemacht. Man könnte sicherlich noch viel mehr machen. Ich versuche das mal Stück für Stück durchzugehen.

Wir haben über das Thema Start-ups gesprochen. Start-ups sind aus meiner Sicht ein ganz wichtiger Punkt, den wir unbedingt fördern sollten, insbesondere auch in Bayern, weil sie eine ganz große Chance bieten. Start-ups reagieren schnell auf Marktanforderungen, entwickeln schnell Lösungen und bieten so eine Chance für etablierte Unternehmen, in neue Technologien, in Innovationen, reinzugehen.

Wir hatten gerade schon gehört, dass BMW und AUDI eigene Start-up-Inkubatoren haben. Sie haben Abteilungen, die Start-ups fördern, die Start-ups screenen, die selber Start-ups ausgründen usw. Ich glaube, die Chance, die wir auch noch mehr nutzen sollten, ist die Verbindung von KMU und Start-ups. Dazu gibt es aktuell auch ein vom Bayerischen Wirtschaftsministerium aufgelegtes Programm, das tatsächlich die Verbindung von KMU und Start-ups unterstützt. Denn KMU haben aktuell nicht so viele Ressourcen, sich mit Start-ups zu beschäftigen, sie haben keine Ressourcen, sie zu screenen oder verschiedene Modelle der Zusammenarbeit auszuprobieren.

Ich glaube, das ist etwas, was es wert ist, weiter zu fördern.

Dann möchte ich gern auf den Punkt eingehen – ich glaube, Frau Schreyer und auch Herr Ludwig hatten das genannt –, worauf man beim Thema Förderung den Fokus setzen sollte. Ich glaube ganz stark daran, dass Innovationen, Zukunft und Chancen an Schnittstellen entstehen. Ich glaube, eine dieser Schnittstellen, die heute auch schon mehrfach angeklungen ist, ist die Schnittstelle zwischen Mobilität und Energie. Wenn wir versuchen, dass ein bisschen mehr zusammenzudenken, und da Chancen ergreifen, bietet uns das ganz viele Möglichkeiten. Ich denke da an Themen wie Sektorenkoppelung, also Mobilität und Energie zusammendenken, regenerative Energie nutzen, regenerative Energien speichern und vielleicht auch über bidirektionales Laden aus Fahrzeugen oder Pufferspeichern wieder zurückgeben, dann, wenn sie genutzt werden können. Da bietet uns die Digitalisierung einen ganz großen Vorteil. Über digitale Zwillinge kann man Bedarfe berechnen, man kann schauen, wo Dinge benötigt werden. Man kann Sachen zielgerichtet einsteuern.

Das bietet für mich eine Brücke zum Thema Qualifizierung. Ich glaube, dass wir konsequent in diesen neuen Chancenfeldern große Qualifizierungsoffensiven weiter vorantreiben müssen. Dazu müssen wir aber vorher noch ganz viel starten. Aus meiner Sicht müssen wir in den Schulen starten. Wir müssen darauf achten, dass das Interesse an MINT-Fächern weiter wächst, gerade auch die Förderung von Frauen in MINT-Berufen, denn das ist eine große Chance für den Arbeitsmarkt.

Zusätzlich kann ich zum Bereich Qualifizierung noch sagen: Ich hatte vorhin die Transformationsnetzwerke erwähnt, diese großen Bundesmittel, die akquiriert wurden, um die Transformation voranzutreiben. In diesen Transformationsnetzwerken spielt das Thema Qualifizierung auch eine ganz große Rolle. Dieses übergeordnete Transformationsnetzwerk, transform.by, ist ein Zusammenschluss von Bayern Innovativ, der IG Metall und der VBW. Das ist ein einmaliges Konsortium, in dem Arbeitnehmer, Arbeitgeber und eine Innovationsagentur zusammenarbeiten, die

darauf schauen, wo die Bedarfe und wo die Herausforderungen sind und wie man diese Themen angehen kann.

Im Rahmen dieser Transformationsnetzwerke sind regionale Transformationsstrategien entstanden. Das finde ich auch sehr wichtig, dass regionale Strategien entstehen, denn die Regionen sind, auch in Bayern, extrem unterschiedlich. Dort gibt es unterschiedliche Rahmenbedingungen, aber auch unterschiedliche Kompetenzen. Beispielsweise die EMN oder auch die Region rund um Schweinfurt, die Region Mainfranken, sind sehr stark im Maschinen- und Anlagenbau. Das ist ein wichtiges Thema. Deswegen müssen sich diese Regionalstrategien auf diese Themen fokussieren. Das ist dort schon gemacht. Da lohnt sich tatsächlich auch ein Blick in die Ergebnisse dieser Transformationsnetzwerke. Dort ist der Status quo analysiert, es sind Zielbilder beschrieben, an denen man sich konsequent ausrichten kann. Ich glaube, dafür braucht es auch eine großangelegte Qualifizierungsstrategie, die aber auf Zielbilder fokussiert, die fragt, wohin wir als Bundesland wollen, wohin wir als Deutschland wollen, und dann die Qualifizierung entsprechend vorantreibt. Wir müssen immer mit einem regionalen Bezug fragen, welche regionale Färbung wir haben, welche regionalen Stärken wir haben und wie wir die Stärken noch weiter ausbauen können.

Ich habe mir noch Ausrufezeichen beim Thema China und Ladeinfrastruktur gemacht. Das möchte ich gerne noch mal ein bisschen ergänzen. China arbeitet sehr viel mit Anreizsystemen. Zum Beispiel ist es so, dass es in den großen Städten, in den Millionenstädten, sehr schwierig ist, überhaupt ein Kennzeichen zu bekommen. Dort gibt es eine Kennzeichenlotterie. Man muss warten. Diese Kennzeichen kosten bis zu 10.000 Euro, wenn man sich ein Kennzeichen kaufen möchte. Für qualifizierte New Energy Vehicle ist diese Gebühr aufgehoben. Man kann dafür ein Kennzeichen ohne diese Gebühr bekommen, was ein Anreizsystem ist.

In China gibt es Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuge an bestimmten Tagen, wenn einfach viel Verkehr ist. New Energy Vehicle, nicht nur rein elektrische, sondern auch Plug-in-hybrid-Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Range Extender, dürfen dann dort fahren.

Was noch ein sehr großes Thema ist: China hat sehr stark in den Ausbau der Ladeinfrastruktur investiert. 2019 war ich auf einer Delegationsreise in China. Dort haben wir das Unternehmen NIU besucht. Die haben dieses Wechsel-Akku-System. Da werden natürlich auch immer viele kritische Fragen gestellt. Die haben dann gesagt: Für uns ist ganz klar: Der Kunde muss die Gewissheit haben, dass er immer eine Reichweite hat. Natürlich konnte NIU zu Beginn nicht im ganzen Land Ladeinfrastruktur und Wechselstationen aufbauen. Sie haben aber dem Kunden die Garantie gegeben, dass er immer einen Ladepunkt findet oder jemanden zur Seite gestellt bekommt, der sein Fahrzeug wieder auflädt.

Das bringt mich zur Ladeinfrastruktur in Bayern oder in Deutschland. Wir in Bayern sind in vielen Bereichen Vorreiter im Bereich Ladeinfrastruktur. Wir werden auf Bundesebene auch als Vorreiter im Bereich Ladeinfrastruktur gesehen. Nichtsdestotrotz gibt es da noch ganz viel zu tun. Ich glaube, im Koalitionsvertrag stehen 100.000 Ladepunkte, die bis 2030 erreicht werden sollen. Das ist noch ein ganz schön weiter Weg. Bis dahin müssen wir noch einiges tun.

Die aktuellen Förderprogramme, die wir haben – ich habe vorhin gesagt, dass Bayern Innovativ die Förderprogramme auch betreut –, betreffen öffentliche Ladeinfrastruktur, halböffentliche Ladeinfrastruktur, aber auch Nutzfahrzeug-Ladeinfrastruktur. Sie sind immer überzeichnet, es gibt also immer eine viel größere Nach-

frage, als tatsächlich Fördermittel zur Verfügung stehen. Ich glaube, es ist ein guter Punkt, wenn man das weiter fokussiert.

Auch beim Thema E-Güterverkehr sind wir Vorreiter. Wir werden mittlerweile von anderen Bundesländern gefragt, wie wir das Thema angehen. Aber auch da braucht es noch mehr Investitionen, um dieses Thema weiter voranzutreiben.

Eine große Hürde beim Thema Ladeinfrastruktur ist auch das Thema Flächenverfügbarkeit. Wo kann man so eine Ladeinfrastruktur hinbauen? Auch dazu gibt es einen guten Vorstoß der Bayerischen Staatsregierung. Sie hat gesagt: Wir starten mal bei uns. Wir versuchen, Ladeinfrastruktur auf staatlichen Liegenschaften zur Verfügung zu stellen. Das läuft gerade, und das läuft ziemlich gut an.

Das sind gute Bausteine, viele gute Puzzleteile, die man noch ergänzen könnte; beispielsweise – Sie hatten vorhin das Thema Bau erwähnt – indem man beim Neubau von Wohnungen gleich das Thema Ladeinfrastruktur mitdenkt oder Pilotprojekte mit unterschiedlichen Ladestrategien startet – tagsüber gewerblich laden, nachts privat laden. Da gibt es ganz viele, unterschiedliche Puzzleteile, die man zusammensetzen muss, um das Thema weiter voranzutreiben.

Aus meinen vielen Notizen waren das erst mal die ersten Botschaften.

SV Thomas Regnet (SCHERDEL INNOTECH Forschungs- und Entwicklungs-GmbH): Auf die Frage von Frau Schreyer hin würde ich Ihnen gerne noch mal die vier Seiten Zusammenfassung von den Beiräten zur Verfügung stellen.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Das können wir gerne an das Protokoll anhängen. Dann können das alle lesen.

SV Thomas Regnet (SCHERDEL INNOTECH Forschungs- und Entwicklungs-GmbH): Dann würde ich jetzt gerne die Position von SCHERDEL einnehmen. SCHERDEL ist eine Akkumulation von KMUs, Frau Fuchs. Wir haben ca. 44 Firmen in der Unternehmensgruppe, mit völlig unterschiedlichen Ausrichtungen, und kennen die Themen und Sorgen dieser KMUs.

Zu Ihrer Frage, warum wir da sind, wo wir heute sind: Wir waren 2008/2009 ein zu 70 % direkt von Verbrennermotoren abhängiges Unternehmen. Wir liefern Ventildfedern an die drei OEMs hier, aus zwei europäischen Werken; eines ist in Oberfranken. Wir liefern verschiedene Bauteile für den reinen Verbrennerantrieb.

2008 waren wir zu 70 % vom Verbrennungsmotor abhängig. Wir haben damals schon festgestellt, dass es eine Veränderung geben wird, und wir haben uns in zwei weitere Richtungen entwickelt. Die eine ist, dass wir Fahrzeugbauteile entwickelt und produziert haben, die nicht antriebsabhängig sind, sondern ins Interieur und andere Bereiche des Fahrzeugs gehören. Außerdem haben wir uns dahin entwickelt, dass wir einen Bereich Medizintechnik aufgebaut haben, zu dem es heute auch oft Programme von Bayern Innovativ gibt. Aber ich sage Ihnen, das ist eine lange und herausfordernde Zeit. Wenn Sie dort mit Mittelfristrechnungen reingehen, ist das eher schwierig. Man muss schon mal fünf Jahre lang die Luft anhalten können, um den Bereich zu entwickeln.

Zum Thema Start-ups: Wir arbeiten intensiv mit Start-ups zusammen, haben auch das eine oder andere mittlerweile in den Unternehmensverbund integriert.

Zum Thema Digitalisierung: Wir haben ein IT-Unternehmen integriert, das sich speziell mit KI beschäftigt. Wir haben ein Unternehmen integriert, das sich mit der numerischen Simulation beschäftigt und heute hauptsächlich firmenintern arbeitet, aber auch noch zu einem Drittel oder Viertel für den Markt.

Herr Ludwig hat vorhin angesprochen, dass er sich freut, dass die bayerischen OEMs hier sehr positive Nachrichten geben. Sie waren am Montag bei der Beiratssitzung im Wirtschaftsministerium nicht dabei. Hinter den Kulissen, in den Vier-Augen-Gesprächen, sprechen wir über Herausforderungen. Das wollte ich vorhin damit sagen. Die Kollegen hier, die aus der Zulieferindustrie sind, die dort teilweise selbst, teilweise durch andere Kollegen vertreten waren, wissen, es gibt Herausforderungen für das Automobilland Bayern. Wir werden diese Herausforderungen international, als Unternehmen, alle bewältigen. Aber am Standort Bayern – und da bin ich bei der Betriebsratsvertretung – werden wir – und das kalkulieren wir auch ein – Arbeitsplätze in der Automobilindustrie verlieren. Ich bin der Überzeugung, dass wir uns das nicht schönreden dürfen. Ich bin jetzt seit mehr als 30 Jahren in der Automobilindustrie tätig. Ich habe verschiedenste Krisen miterlebt, und ich bin der Überzeugung: Wenn wir nicht das Ei des Kolumbus erfinden, werden Arbeitsplätze aus Bayern abwandern.

Auf die Frage, ob die Förderpolitik Wasserstoff die richtige ist, möchte ich auch aus Sicht unseres Unternehmens antworten: Wir haben 2022 ein großes Förderprojekt gestartet, das vom Wirtschaftsministerium unterstützt wird. Da ging es um ein Thema im Zusammenhang mit Wasserstoff-Lkws. Darüber haben wir heute viel gehört. Wir haben als "Abfallprodukt" Erkenntnisse aus diesem Förderprojekt, die uns in der gesamten Mobilität helfen würden. Man darf natürlich nicht denken, dass es nur um Wasserstoff und Wasserstoffantrieb geht; es gibt Erkenntnisse aus den Förderprojekten, die man intelligent anderweitig verwenden kann.

Zum Thema strategische Unabhängigkeit von anderen Ländern: Ich glaube, wir müsse ähnlich wie in der Automobilindustrie geschehen – da haben wir heute auch viele Beispiele gehört – strategische Kooperationen finden, über Ländergrenzen hinweg. Sie haben immer wieder von Bayern, Deutschland und der EU gesprochen. Diese internationalen Verflechtungen werden wir nicht von heute auf morgen aushebeln. Wir müssen einfach intelligente Kooperationen für die Zukunft finden. So gehen wir auch vor: Wir haben zwei Werke in China, die uns heute finanzieren. Das sage ich an der Stelle mal. Die Medizintechnik finanziert uns. Wir müssen sehen, wo wir die Finanzierungsmöglichkeiten für die Zukunft finden. Denn als bayerisches Familienunternehmen bauen wir Arbeitsplätze nicht aus Profitgründen ab.

Ich denke, das waren die Antworten auf die einzelnen Fragen.

SV Benedikt Nesselhauf (Man Truck & Bus SE): Ich würde gerne mit einem Spezialthema anfangen. Herr Kollege Schmidt ist auch schon darauf eingegangen. Herr Nussel, zum Thema Bürokratieabbau: Diese Omnibus-Pakete, die gerade in Brüssel auf den Weg gebracht werden, werden uns, glaube ich, helfen. Wir haben uns als Industrie da sehr stark eingebracht. Lassen Sie uns mal abwarten, bis alle Pakete verabschiedet sind. Es soll am Ende fünf oder sechs davon geben. Dann können wir auch bewerten, was das für uns in der unternehmerischen Praxis bedeutet. Ich bin da relativ optimistisch. Erlauben Sie mir einen Satz: Die Rolle, die Sie als Entbürokratisierungsbeauftragter des Freistaats einnehmen, wird ja auch in Brüssel von sehr einflussreichen Leuten als Beispiel für ganz Europa gesehen. Vielleicht kann man das bayerische Modell auch über ganz Europa stülpen.

Ich würde die Fragen, die alle auch ein bisschen das Thema Antrieb gestreift haben, gerne etwas clustern. Lassen Sie mich am Anfang zwei ganz klare Aussagen machen:

Erstens. Bei uns gibt es kein Verbrennerverbot.

Zweitens. Wir sind überzeugt, dass der Weg in die Elektromobilität als Hauptbestandteil unserer Strategie richtig ist.

Warum ist das so? – Die Ingenieure würden antworten: Es ist mit Abstand die effizienteste Antriebstechnologie. Beim Elektroantrieb haben wir 75 % Effizienz, bei Wasserstoff 25 % und bei Diesel oder bei E-Fuels 15 % und noch weniger. Das heißt, rein im Sinne der Effizienz gibt es keine Alternative zum Elektroantrieb.

Der zweite Grund ist die wirtschaftliche Logik. Schon heute ist der Business Case mit Elektroantrieb in verschiedenen Anwendungen besser als mit Verbrenner, zum Beispiel im öffentlichen Nahverkehr oder in der städtischen Logistik. Das heißt, ein Unternehmer, der schon heute auf Elektro setzt, kann günstiger fahren als mit klassischem Verbrennermotor. Insofern glauben wir, dass der Weg richtig ist. Die Frage ist nur: Wie setzt man das um?

Frau Schreyer, da würde ich gerne Ihre Frage aufnehmen oder das, was, glaube ich, Herr Lipp oder Herr Köhler angesprochen haben. Das ist die Frage nach Förderungen. Bei uns ist der Fall relativ einfach. Denn dem Transporteur wird Geld für seinen CO₂-Ausstoß entnommen, indem er eine Maut für den Einsatz seines Nutzfahrzeugs zahlen muss. Deswegen halten wir es dann oft für fair, dass er im Sinne von "Straße finanziert Straße" am Ende auch etwas zurückbekommt, in Form von Förderungen, und ihm damit der Umstieg erleichtert wird.

Die grundsätzliche Frage nach Förderung muss die Politik beantworten. Das ist nichts, was wir als Industrievertreter machen können. Aber ich glaube schon – wenn man begreift, dass Förderungen ja auch immer eine politische Strategie abbilden –, dass das aktuelle Fördersystem nicht schlecht ist – mit der einen Einschränkung: Es gab im Bund das KsNI-Programm, und als dieses Programm beendet wurde, hat man das bei allen Nutzfahrzeugherstellern in Europa sofort in den Orderbüchern gesehen. Tatsächlich gibt es da einen elementaren Zusammenhang, aber um mich zu wiederholen: Da, wo unsere Kunden für ihren CO₂-Ausstoß zahlen, nämlich mit der Maut, halten wir es einfach auch für fair, dass sie am Ende etwas zurückbekommen.

Zur Frage – Herr Kollege Schmidt hat es angedeutet –, wo ein Fahrzeug eigentlich CO₂ ausstößt, nämlich in der Produktion und in der Nutzung: Bei uns ist der Fall gänzlich anders als bei den Pkws. Bei einem Nutzfahrzeug sind 98 % des CO₂-Ausstosses in der Nutzung und nicht in der Produktion. Das heißt, der Break Even für den CO₂-Ausstoss, der zusätzlich in der Produktion passiert, und dann in der Nutzung, ist bei uns nach einem viertel bis einem halben Jahr Einsatz erreicht. Wenn Sie davon ausgehen, dass ein Nutzfahrzeug 10 bis 15 Jahre im Betrieb ist, ist der Fall für uns einfach ganz anders. Das heißt, wenn es Überlegungen gibt, solche Systeme, wie es der Kollege angedeutet hat, tatsächlich gesetzgeberisch zu implementieren, würde ich die Politik auch bitten, eine klare Grenze zwischen Nutzfahrzeugen und Pkws zu ziehen. Denn ein One-size-fits-all-Ansatz funktioniert hier überhaupt nicht und würde uns in erhebliche Probleme stürzen.

Ein letzter Punkt zur Zukunft des Verbrennermotors. Tatsächlich ist es so: Für MAN kann ich sagen: Wir transformieren unser Motorenwerk in Nürnberg, in dem wir seit 100 Jahren die Verbrennerproduktion und -forschung haben, in Richtung neue, CO₂-neutrale Antriebe. Allerdings ist es so – wir haben das auch angedeutet –, dass wir in unserem Konzern in einer Trading Group global tätig sind, mit Schwestermarken. Vielleicht kennen Sie diese gelben Schulbusse in den USA, International, das ist unser Schwesterunternehmen. Wir haben auch in Südamerika einen starken Footprint. Ich kann nur sagen: Es wird Weltmärkte geben, auf denen der Verbrenner weiterhin eine Zukunft hat. Deswegen werden wir als Konzern den Verbrenner nicht grundsätzlich aufgeben. Was passieren kann, ist, dass es eine

Verschiebung von Kompetenzen innerhalb eines Unternehmens gibt. Das heißt aber nicht, dass wir das komplett aufgeben. Aber das ist nun mal die Realität in international tätigen Unternehmen, dass man Kompetenzen je nach Marktlage eventuell verlagert oder wieder zurückholt.

Herr Dr. Ebner ist jetzt nicht da, aber ich würde gerne noch etwas zum Thema Start-ups sagen, weil das tatsächlich ein sehr interessanter Fall ist. Ich hatte es in meinem Eingangsstatement erwähnt. Der große Vorteil des Standortes Bayern ist die Vernetzung zwischen Universitäten, Industrie, Politik, aber auch Start-ups. Gerade der Standort München ist weltweit führend, was die Vernetzung in Eco-Sustainment-Start-ups angeht. Wir sind da auch sehr aktiv.

Es gibt allerdings nur ein Problem, und das sagen wir Start-ups immer wieder: Es ist super, wenn eine innovative Technologie entwickelt wird. Gerade die bei uns im Unternehmen, die einen Ingenieurhintergrund haben, stehen teilweise mit leuchtenden Augen vor Lösungen, die Start-ups entwickelt haben. Das Problem ist, dass eine technische Lösung allein noch nicht den Einsatz in der Industrie ermöglicht. Wir brauchen immer die Möglichkeit einer Hochskalierung. Herr Ebner hatte ja gefragt, was wir uns da manchmal wünschen würden. Tatsächlich würden wir uns mehr Flexibilität auch bei Start-ups wünschen, eine industrialisierte Anwendung, eine Hochskalierung, zu ermöglichen. Viele können das. Bei vielen müssen wir immer noch sagen: Könnt ihr euer Produkt nicht ein bisschen adaptieren?

Aber grundsätzlich ist die Vernetzung, dieses Ecosystem, das wir hier in Bayern haben, auch in Nürnberg mit den drei Universitäten, mit der FAU, mit der TU, mit der TH, ein unglaublicher Standortvorteil. Deswegen möchten wir auch die Politik in Bayern bitten, diesen Weg fortzusetzen; denn darin liegt die Chance für diesen Standort. Ich hatte es vorhin mal erwähnt: Unser Standortvorteil wird nicht sein, dass wir günstiger produzieren. Machen wir uns ehrlich, das wird nicht passieren. Aber wir können technologisch besser sein als andere Weltregionen. Darin sehe ich die große Chance.

SV Roger Möbus (Schaeffler Technologies AG & Co. KG): Vielleicht kurz zu Schaeffler. Schaeffler ist ein Produktionsunternehmen mit einem klassischerweise sehr tiefen Fertigungs-Footprint. Die Frage war ja, wie wir kleine und mittlere Unternehmen anbinden. Wir binden schon auch kleinere und mittlere Unternehmen an, haben aber selbst eine große Produktionstiefe. Sie können sich das so vorstellen: Klassischerweise kommt bei Schaeffler am Anfang Stahl rein, und am Ende kommt beispielsweise ein Getriebe raus. Wir machen also sehr viel selber. Das sieht in den Technologien rund um die Elektromobilität ein ganzes Stück weit anders aus. Da verschiebt sich das tatsächlich deutlich in Richtung der Zulieferer. Aber auch da sind das in der Regel keine kleinen und mittleren Unternehmen, sondern tatsächlich auch große Player und das in einem internationalen Kontext.

Jetzt sind wir heute im Bayerischen Landtag, und es kommt immer wieder die Frage nach den wirtschaftspolitischen Maßnahmen. Logischerweise ist das auch ein bisschen ein Abbild des politischen Spektrums, ob man diese wirtschaftspolitischen Maßnahmen eher auf der Angebots- oder auf der Nachfrageseite sieht.

Auf der Nachfrageseite – ein paar Themen sind da angesprochen – hilft es Schaeffler natürlich, wenn Elektrofahrzeuge steuerlich gefördert werden. Das steigert den Umsatz der OEMs, und wir können entsprechend mehr dazu liefern. Natürlich können das Nutzen einer Busspur oder das dreistündige kostenlose Parken helfen, den Absatz anzukurbeln. Das kurbelt aber zunächst nur den Absatz von Autos an und hat noch keine oder nur sehr mittelbare Auswirkungen auf das, was Schaeffler produziert und insbesondere darauf, was Schaeffler in Bayern produziert oder auch

entwickelt. Von daher helfen uns diese Maßnahmen auf der Nachfrageseite, aber die Themen auf der Angebotsseite sind für uns wichtiger, weil das die sind, die gegebenenfalls die strukturellen Probleme lösen können, die uns in Europa und in Deutschland im Besonderen beschäftigen.

Fairerweise muss man dazu sagen: Viele von diesen Themen können auch nicht auf der bayerischen Ebene gelöst werden. Das fängt bei offenen Märkten an. Wir sind als internationales Unternehmen mit einer sehr internationalen Lieferkette auch inhouse auf offene Märkte angewiesen. Unser Anliegen an die Politik ist hier: Tragen Sie dafür Sorge, werfen Sie alles in die Waagschale, damit wir offene Märkte erhalten oder wieder erreichen. Das ist für uns als Unternehmen ein ganz wichtiges Thema.

Das zweite Thema ist auch ein fast übergeordnetes. Das betrifft auch die offenen Märkte. Das ist die Verlässlichkeit. Überall da, wo Sie als Politiker für verlässliche Rahmenbedingungen sorgen können, hilft uns das, weil wir natürlich planen. Auch wir haben zum Beispiel unsere Produktionskapazitäten im Rahmen der Elektromobilität aufgebaut, das Investment getätigt, Fabriken gebaut, Maschinen angeschafft, Menschen eingestellt – in der Annahme auf einen bestimmten Hochlauf. Wenn dann über Nacht eine Förderung wegfällt, damit ein Markt verunsichert wird, und das natürlich Auswirkungen auf der Nachfrageseite hat, betrifft uns das auf der Angebotsseite, auf der Produktionsseite, massiv.

Wir sprechen ja oft darüber – das hatten Sie gerade gesagt, Herr Nesselhauf –, dass wir nicht die Günstigsten sein werden. Das kann nicht unser Anspruch sein und ist auch nicht realistisch. Wir müssen innovativ sein. Wir müssen durch das, was wir tun, einen Mehrwert für die Kunden schaffen. Das heißt, wir müssen uns mit den wichtigen Themen beschäftigen können. Da hilft uns das, was wir schon ganz oft angesprochen haben: Deregulierung, Bürokratieabbau. Das ist tatsächlich ein Thema, das uns in den Unternehmen und uns bei Schaeffler massiv beschäftigt. Wir setzen Brain, wir setzen unsere Leistungen ein, um Berichte anzufertigen, um Rechenschaft abzulegen, um Sheets auszufüllen, und wir beschäftigen uns an vielen Stellen nicht mit den Themen, die unsere Kunden beschäftigen, die wir – um innovativ zu sein – als erstes aufnehmen müssten. Von daher unterstützen wir alles, was die Kosten für nicht wertschöpfende Prozesse in den Unternehmen reduziert, aus voller Überzeugung, weil wir glauben, dass wir damit den Standort Deutschland und den Standort Bayern nachhaltig und auch strukturell unterstützen können.

SV Peter Hummel (DRÄXLMAIER Group SE & Co. KG): Das ist meine letzte Chance, hier etwas beizutragen. Tatsächlich würde ich deswegen auch ein bisschen anders starten. Wir haben nicht nur eine Technologie- und Strukturkrise in der Automobilindustrie, sondern wir haben auch generell eine Identitätskrise in Bezug auf unsere Industrielandschaft und unsere Industrieprodukte. Wir müssen, glaube ich, auch einen Stolz darauf entwickeln – da sind uns inzwischen selbst die Chinesen voraus –, wieder unsere Produkte zu kaufen, vor Ort zu fertigen, zu produzieren. Ich glaube, jedes in Bayern gefertigte Fahrzeug, jedes in Bayern gefertigte Produkt ist meistens immer noch ökologisch vertretbarer, als wenn es anderswo eingekauft wird.

Dahingehend vielleicht auch ein Appell in die gesamte Runde: Beschäftigen Sie sich bitte in Ihren Kalendern mehr mit dem Thema Industriepolitik und auch gerne mit der Automobilindustrie, denn das trägt auch sehr viel nach außen, wie wir wahrgenommen werden, ob wir gewollt oder nicht gewollt werden. Schenken Sie dem Thema also Zeit in Ihrem Kalender, nicht nur vor Wahlen. Ich glaube, darüber würden wir uns alle freuen.

Dann komme ich zu der Frage, ob wir optimistisch, pessimistisch, vielleicht aber einfach auch nur realistisch in die Zukunft schauen, wenn wir sagen, dass wir an die Elektromobilität glauben. Das hat damit zu tun, dass wir 2009 dieses Potenzial der Elektromobilität und elektrifizierter Antriebsstränge erkannt haben; aufgrund lokaler Emissionsfreiheit, aufgrund der Benutzerfreundlichkeit, der Einfachheit des Produktes, der Integrierbarkeit in das Gesamtsystem. Das hat ein enormes Potenzial, das wir bei Weitem noch nicht ausschöpfen, eben in Richtung Durchladepreise an der Tanksäule, bidirektionales Laden usw. und so fort. Das müssen wir einfach erkennen. Wir müssen aber auch erkennen, dass das bloße Umlegen des Schalters nicht dazu führt, dass wir auf dieses Wachstumsfeld und auch auf diese CO₂-Reduktion einzahlen können, sondern wir müssen auch mit Maß und Vernunft agieren. Vielleicht war das auch ein Fehler in der Vergangenheit, dass wir zu aktionistisch unterwegs waren. Wir müssen auch mit Maß und Vernunft erkennen, dass ein hocheffizienter Verbrenner auch heute noch ein gutes Produkt ist und nicht nur das Elektrofahrzeug. Aber – und ich glaube, das ist auch ein großer Konsens in der Runde – das Wachstumsfeld in der Mobilität ist die Elektromobilität. Das sollte sich natürlich auch in Ihrer Prioritätensetzung in der Politik widerspiegeln.

Sie hatten nach drei Punkten gefragt, warum DRÄXLMAIER dort steht, wo wir jetzt stehen. Wir stehen dort, weil wir einer der Vorreiter in der Elektromobilität sind und weltweit auf Augenhöhe nicht nur mit unseren bayerischen Partnern, sondern auch mit asiatischen und US-amerikanischen Partnern diskutieren. Das ist tatsächlich Unternehmertum und langfristiges Denken. Wir versuchen, nicht nur den schnellen Gewinn mitzunehmen, sondern wir versuchen, auch langfristig in unserem Handeln zu denken. Ich glaube, was uns auch hilft, ist ein gewisser Pragmatismus, ein gewisses "Pack ma's" aus Bayern und schließlich gewisse Freiheiten, unternehmerisch das tun zu können, was wir tun, und mit unseren Produkten auch wettbewerbsfähig im Markt zu sein.

In der Vergangenheit sind wir allen voran mit unseren bayerischen OEMs auch daraus stark hervorgegangen, dass man Hand in Hand Industrieentwicklungspolitik betrieben hat. Auf das können wir auch stolz sein. Ich glaube, diese gemeinsame Industriepolitik müssen wir auch jetzt in der Transformation wieder unter Beweis stellen.

Drei Bedarfe, die wir als Unternehmen konkret haben, sind, dass Sie uns nicht nur Zeit in Ihren Kalendern schenken, sondern auch, dass das Thema unternehmerische Qualifikation klare Priorität gewinnt und dass wir die Mitarbeitenden auf der Reise auch mitnehmen können. Wir brauchen eine gewisse Technologieförderung, am liebsten auch relativ unbürokratisch, damit wir schnell in die Umsetzung kommen. Es gibt kein Erkenntnisproblem, es gibt ein Umsetzungsproblem. Das muss man auch festhalten. Wir sollten auch in der Technologieförderung eine klare Priorität setzen, womit wir unsere Leute künftig beschäftigen wollen. Auch wenn die Vorredner vielleicht sagen, dass wir nicht mehr billiger werden, glauben wir trotzdem noch daran, dass es gewisse Strukturkosten gibt, die wir senken können und die wir senken sollten, um die Wettbewerbsfähigkeit zu entfalten.

Sve Bettina Hölzle (AUDI AG): Auch ich versuche, in den Notizen zu springen und möglichst alle Fragen zu beantworten.

Fangen wir mal mit der kürzesten an. Herr Ludwig, Sie haben gefragt, was bei uns das Thema Wasserstoff macht. Wir haben in Neckarsulm ein Forschungszentrum für die Brennstoffzelle. Allerdings hat das im Moment für uns keine strategische Bedeutung.

Noch eine kurze Frage, auch wenn Herr Ebner gerade nicht da ist: Auch wir machen Start-up-Förderung. Wir haben in Berlin die AUDI-Denkwerkstatt, in die wir früher sowohl eigene Mitarbeiter für ein halbes Jahr geschickt haben, die sich dort in einem Start-up-Umfeld ausprobieren konnten, vor allem im digitalen Bereich, aber dort auch mit externen Start-ups zusammenarbeiten.

Zur Frage von Frau Schreyer: Als die Kaufprämie über Nacht eingestellt wurde, hat das einen massiven Vertrauensverlust bei den Kunden ausgelöst. AUDI ist ja ein Premiumhersteller, das heißt, viele unserer Modelle fielen überhaupt nicht in diese Förderung, aber der psychologische Effekt hat 70 % des Marktes einbrechen lassen. Daran sieht man: Förderung ist immer auch etwas Psychologisches.

Jetzt zu den positiven und negativen Punkten: Wie sind wir dorthin gekommen, was ist an Bayern gut? – Viele haben Universitäten, Standort, Fachkräfte und Ähnliches genannt. Das will ich jetzt nicht alles wiederholen, aber kann ich bestätigen. Auch, dass wir viele Kräfte im MINT-Bereich brauchen und gerne auch Frauen motivieren wollen, solche Studiengänge zu wählen, denn da wird die Zukunft hinführen, auch im Bereich Software-Defined Vehicle. Denn in Zukunft werden wir nicht mehr vom Blechkleid her entwickeln, sondern die Software wird beispielsweise vernetztes oder hochautomatisiertes Fahren bestimmen.

Was hindert uns noch? Was sind die Probleme? – Da kann ich jetzt auch auf die Frage von Herrn Nussel eingehen. Viele fragen sich ja, warum das Ganze so schwierig ist, sowohl Bürokratie als auch Handel und Zölle. Warum ist es so schlimm, wenn ein Teil betroffen ist? – Das kann man gut erklären: Unsere Beschaffung ist ein hochkomplexes Geschäft. Wir haben bis zu neun Tier-Stufen. Wir haben 12.400 Lieferanten in über 60 Ländern. Das heißt, das ist wichtig für unseren Unternehmenserfolg. Wir beschaffen die richtigen Teile in der richtigen Qualität zur richtigen Zeit. Da haben wir natürlich auch eine intensive Zusammenarbeit mit der gesamten Lieferkette. Wir versuchen auch, Risiken und Engpässe vorherzusehen. Das heißt, unsere Abteilungen monitoren ständig die geopolitischen Entwicklungen. Im Schnitt besteht ein Fahrzeug aus 6.000 bis 7.000 Bauteilen. Ist auch nur ein einziges dieser Bauteile von Zöllen, Handelsbarrieren, aber auch von Bürokratie betroffen, dann hat das natürlich Auswirkungen auf die gesamte Lieferkette und auch auf die Produktion in unseren Werken.

Jetzt ein schönes Beispiel für Bürokratie – Sie haben es selbst genannt –, die Entwaldungsverordnung. Das ist ja eine Verordnung, die die globale Entwaldung und Waldschädigung bekämpfen soll, was wir als AUDI und ich denke, alle hier, ausdrücklich unterstützen. Das ist natürlich ein wichtiges Anliegen. Nun schießt diese Verordnung aber weit über das Ziel hinaus, denn was immer nur als Agrar- und Waldthema diskutiert wird, hat auch massive Auswirkungen auf uns. Warum? – Unsere Fahrzeuge beinhalten Kleinstmengen an Kautschuk, Leder oder Holz. Da geht es um Kautschuk in Reifen. Da wird natürlicher Kautschuk mit künstlichem Kautschuk gemischt. Da geht es wirklich um prozentuale Kleinstmengen. Die lösen bei uns umfangreiche Sorgfaltspflichten aus. Auch wenn der Zulieferer schon erfolgreich bestätigt hat, dass da keine Entwaldung betroffen ist, müssen wir den gleichen Test, die gleichen Sorgfaltspflichten, noch mal durchführen. Das bringt nichts im Kampf gegen die weltweite Entwaldung und löst bei uns nur Kosten und Kapazitätsprobleme aus. Außerdem – Stichwort Wettbewerb – müssen die außereuropäischen Hersteller das Ganze nicht machen. Das heißt, unsere Produkte werden komplexer und teurer, ohne dass es dem Wald oder gegen Entwaldungsschäden hilft. Das ist ein Beispiel für Bürokratie, die uns hemmt.

Zum Thema E-Mobilität und Förderung. Ich glaube, das kam vor allem von Herrn Köhler und Herrn Vogel. Ich habe es vorhin schon gesagt. Wir sind im Moment wieder bei über 50 % Marktanteil bei den alternativen Antrieben, und zwar seit

September 2024 ununterbrochen. Seit diesem Zeitpunkt haben wir schon länger keine Kaufprämie mehr. Das heißt, wir haben kein Problem mit dem Konsumverhalten, und die Elektromobilität läuft wieder.

Was würde uns aber dennoch helfen? Danach haben sowohl Frau Fuchs als auch Herr Lipp gefragt. CO₂-Flottenregulierung und Strafzahlung: Ja, 2024 haben wir das Ganze erfüllt. Aber jetzt geht es um die kommenden Jahre, und wir veranlagen ja zusammen mit dem VW-Konzern. Deswegen sind wir sehr froh, dass es jetzt diesen sogenannten dreijährigen Ausgleichsmechanismus gibt, das heißt, dass die Bilanz nicht nur über einen Zeitraum von einem Jahr, sondern über drei Jahre angeschaut wird. Wenn man in einem Jahr untererfüllt, kann man das in einem anderen Jahr ausgleichen, indem man besonders gut erfüllt. Solche Flexibilitäten sind für uns ganz wichtig, denn natürlich wollen wir keine Milliardenstrafen zahlen, die in einen allgemeinen EU-Topf gehen.

Ich weiß nicht, ob Sie schon mal gehört haben, dass man auch mit außereuropäischen Herstellern poolen kann. In der Regel sind das Hersteller, die Elektrofahrzeuge haben. Sie können sich ausrechnen, wer das ist, der nur Elektrofahrzeuge hat: Das sind zum Beispiel Tesla oder BYD. Das heißt, man kann denen dann als Hersteller wirklich höchste Summen zahlen, um die eigene Bilanz aufzubessern. Da muss man sich schon fragen, ob das eine europäische Wirtschaftsförderung ist, dass ich außereuropäischen Konkurrenten Geld zahle, um Strafzahlungen zu entgehen oder sie niedriger zu halten.

Wir wollen das Geld lieber in die Transformation stecken und nicht in Strafzahlungen.

Genau darum geht es auch bei diesem Review. Ich habe es vorhin angesprochen. Man muss einfach schauen: Stimmen die Rahmenbedingungen noch, die man mal angenommen hat? Man muss die Herausforderung klar benennen und auch die Lösungsschritte definieren. Das können auch wieder zusätzliche Flexibilitäten sein, wie dieser Ausgleichsmechanismus, aber auch ein sogenannter Phase Out. Außerdem muss die Kommission jetzt auch die Anforderungen an die CO₂-neutralen Kraftstoffe festlegen. Dann muss man einfach schauen, wo das Ganze hinführt.

Um diese Transformation erfolgreich zu gestalten, brauchen wir realistische Ziele, praktikable Rahmenbedingungen und ein ausgewogenes Zusammenspiel aus Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit.

SV Gert Volker Hildebrand: Wenn die Party jetzt vorbei wäre, würde ich sagen, ich schließe mich komplett Peter Hummel und Bettina Hölzle in ihren emotionalen Vorträgen an. Das kann ich alles unterschreiben. Aber es gab ja auch Fragen an mich persönlich.

Subventionen. Subventionen sind das letzte, was eine Marktwirtschaft brauchen kann. Subventionen bedeuten ja immer: Man nimmt es einem weg – meistens dem Kunden oder dem Steuerzahler – und gibt es einer Industrie oder einer förderwürdigen oder nicht förderwürdigen Institution. Subventionen sind natürlich Gift für alle freien, marktwirtschaftlichen Themen.

Ich bin ja kein Mitarbeiter eines Unternehmens. Ich bin ein freies Radikal. Ich bin unabhängig, finanziell, aber auch noch geistig. Deshalb kann ich vielleicht hier anders reden. Auch die ganzen kleinen Subventionen – für drei Stunden freies Parken von Elektroautos, für das Parken von Elektrorollern oder für Frauenparken, für Carsharing-Parken oder für die blauen Nummernschilder in China – werden sich alle bei Überfüllung dieser subventionierten geografischen Orte erledigen. Wenn Shanghai mal voller blauer Nummernschilder ist, sprich voller Elektrofahrzeuge,

wird es auch die nächste Stufe geben. Diese Art der Subventionen führt nie oder selten zu einer Lösung.

Northvolt war ja die große Katastrophe, übersubventioniert. Das hat uns als Steuerzahler ein paar hundert Millionen Euro gekostet. Das Tesla-Werk in Brandenburg ist das eigentlich auch. Es wurde hochsubventioniert, und jetzt sind es dort politische Themen, die den Tesla-Verkauf nicht mehr so sprudeln lassen. Eine einfache Lösung ist: Steuern runter statt Subventionen. Denn die Subventionen werden ja aus Steuern bezahlt. Subventionen sind vom übergriffigen Staat eingesammelte Gelder, die man verteilt. Wie dann die Steuerungsmechanismen sind, das kann ich als freies Radikal hier natürlich nicht bestimmen. Dasselbe gilt für Busspuren und eben diese blauen Nummernschilder in China.

Jetzt zum Verbrennungsmotor. Dazu gab es ja auch eine Frage. Ich glaube schon an die Zukunft des Verbrennungsmotors, was die freie Wahl der Technologie beinhaltet. Der Kunde soll frei bestimmen, ohne Beeinflussung oder starken Druck, was er kaufen möchte. Denn er soll aufgrund der Begehrlichkeit eines Produktes und der Nutzbarkeit eines Produktes entscheiden, und nicht gezwungenermaßen von außen gesteuert.

Das Projekt HORSE wurde von dem Kollegen hinter mir schon angesprochen. Das zeigt ja schon, dass Unternehmen auch wieder auf den Verbrennermotor setzen, und zwar global. Wie gesagt, das Projekt HORSE besteht aus Renault, Geely und vielen anderen chinesischen Herstellern. Auch Mercedes macht bei dem Projekt HORSE mit. Mercedes hat ja bekanntgegeben, dass sie weiter auf Benzin bzw. Verbrenner setzen. BMW tut das auch. Es gab gerade ein Interview mit dem Vorstand. Er hofft, dass Verbrenner weiterhin gebaut werden. Aber es soll eben technologieoffen sein. Wenn jemand einen Elektromotor will, soll er einen Elektromotor kaufen. Wenn jemand einen Diesel will, soll er Diesel fahren. Das steht auch im Zusammenhang mit der Nutzfahrzeugindustrie. Von der Dieselmotor-Technologie von MAN in Nürnberg oder von anderen Herstellern hängen in Bayern ja auch sehr viele zusätzliche Industrien ab, die Landwirtschaft, die Baumaschinen. Das ist im Gesamtkonglomerat der Zulieferanten und der Technologie zu sehen. Wenn man eine Seite – sprich die Pkw-Produktion – vom Verbrenner abschneidet, belastet das natürlich auch das Verbrenner-Cluster der anderen beteiligten Partner, also der Nutzfahrzeuge, Busse usw.

Bürokratieabbau war auch eine Frage. Ich habe dazu zufällig einen Bericht über Herrn Hatz gefunden, der auch Dieselmotorenhersteller ist, im Norden von Bayern. Er hat gesagt, dass er pro Unternehmen bis zu drei Personen zusätzlich einstellen muss, um die Bürokratie, zum Beispiel das Lieferkettengesetz oder die CSRD-Vorgaben, zu erfüllen. Die Kosten dieser Personen schlagen sich gerade bei KMUs natürlich direkt bei den Produktkosten, sprich bei den Kunden, nieder. Das ist bei einem Luxusprodukt, das wir zum Glück hier in Bayern produzieren – und ich bin stolz, dafür gearbeitet zu haben – nicht so schlimm. Aber wenn Sie kleinere oder billigere Produkte haben, haut das natürlich voll rein.

Zum Life Cycle eines Autos. Wenn Sie heute den ersten Strich für ein Auto machen, kommt das in ca. fünf Jahren auf den Markt. Dann wird es acht Jahre produziert. Das ist der normale Lebenszyklus. Dann wird es noch zwölf Jahre gefahren. Wenn Sie heute einen Strich machen für einen neuen – was weiß ich –, lebt dieser Strich noch in 25 Jahren. Alle Entscheidungen, Forderungen und Wünsche, die wir hier anregen, sind also langfristig zu sehen. Deshalb braucht es eine gewisse Konsistenz und Zuverlässigkeit der Entscheidungswege der Politik, aber natürlich auch der Industrie.

Nach 30 Jahren wird es dann zum Oldtimer, also zu einem Kulturgut. Das ist es, was ich als Automobil designer herstellen will: Güter, die langlebig sind. Das höchs-

te nachhaltige Produkt, das ich selbst fahre, ist ein Käfer, den ich 1979 gekauft habe. Der lebt also schon fast 50 Jahre. Das sind die Produkte, die wir eigentlich herstellen wollen sollen.

Das Thema Start-ups ist angesprochen worden. Ja, wir haben in München eine gute Start-up-Szene und Hochschulen. Man sollte natürlich die Ausbildung in MINT-Fächern fördern. Das ist von vielen angesprochen worden. Technologieoffenheit und offene Märkte sind wichtig. Die Steuern müssen runter, statt Subventionen raufzusetzen. Diese ganze Subventionierung wird ja von irgendjemand bezahlt. Wir zahlen Kraftfahrzeugsteuern und Benzinsteuern. Wenn die mal wegfallen, weil es diese Produkte nicht mehr gibt – wenn es keine Verbrenner mehr gibt, zahle ich auch keine Steuern mehr auf Kraftstoff –, dann werden die Produkte, die wir vielleicht subventionieren, auch irgendwann einmal besteuert werden müssen, damit der Staat Steuereinnahmen hat. Man muss das "on the long run" sehen.

Das ist meine Zusammenfassung.

Die Wünsche an die Regierung oder an die Abgeordneten hier sind: Technologieoffenheit und Steuern runter statt Subventionen rauf. Das gilt natürlich auch für die Steuern auf das Einkommen, damit der Kunde auch das Geld hat, sich diese Produkte zu kaufen. Dann müssen sie nicht umständlich subventioniert werden. Wir sollten den Markt dem freien Spiel der Kräfte überlassen.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Ich habe jetzt noch zwei Nachfragen. Herr Köhler und Frau Fuchs hatten sich gemeldet. Ich würde die beiden gerne noch aufrufen, und dann sind wir schon relativ weit gediehen. Ich will hier aber niemandem das Wort verbieten. Wenn jetzt niemand von den Kolleginnen und Kollegen zuckt, würde ich das als die letzten zwei Fragen annehmen. – Okay. Herr Köhler, bitte.

Abg. Florian Köhler (AfD): Eine Frage vom Kollegen Lipp wurde nicht beantwortet – ich glaube, sie war vor allem an Frau Hölzle und Herrn Schmidt gerichtet –, nämlich nach dem Return on Investment bei E-Fahrzeugen bzw. E-Autos. 1888 gab es das erste deutsche E-Auto, das war der Flocken Elektrowagen. Als Politiker will ich wissen, ob sich Ausgaben für Entwicklung und Produktion letztendlich lohnen, oder ob man für dieses Produkt Ressourcen verschwendet oder zu viele Ressourcen aufwendet.

Ich bitte also darum, die Frage von Kollege Lipp zu beantworten: Was ist die Gewinnmarge oder vor allem der Return on Investment von E-Fahrzeugen? Es muss ja möglich sein, eine konkrete Zahl zu nennen, nach 137 Jahren E-Auto bzw. 16 Jahren Milliardenförderung durch den Bund.

Abg. Barbara Fuchs (GRÜNE): Ich würde meine Frage gerne noch mal etwa umformuliert anbringen, in der Hoffnung, dass wir da bitte noch etwas konkreter werden. Mir geht es um die Zulieferer, um die kleineren KMUs. Wir haben ja gerade gehört, dass wir bis zu neun Tier-Stufen haben. Ich spreche mit Sicherheit nicht von Stufe 1 bis 3. Aber dann kommen eben die KMUs. Herr Möbus hat ganz klar gesagt, dass die Firma Schaeffler selbst eine tiefe Produktion hat. Das habe ich verstanden. Das ist für mich nachvollziehbar. Herr Regnet hat gesagt, dass er in seiner Arbeit 44 KMUs im Blick hat. Da hätte mich interessiert, welche Konsequenzen dieser Blick hat. Was schauen Sie sich da genau an, und wie gehen Sie damit um?

Noch mal ganz konkret die Frage nach den Hidden Champions, von denen es so viele gerade in Bayern gibt: Werkzeug- und Formenbauer, Maschinen- und Anlagenbauer, Kunststoffspritzer, Folienlieferanten – bei all den Hersteller dieser

sechs- bis siebentausend Teile sind ja viele davon dabei. Wie genau nehmen wir die mit, nehmen Sie die mit, damit die auch in die neuen Produkte gehen? Ich beobachte und höre das auch oft, dass in dieser Transformation viel verlagert wird und wir die Wertschöpfung und damit auch dieses wertvolle Know-how verlieren.

Deswegen interessiert mich so sehr, was Sie konkret tun, damit das nicht passiert, damit dieser Unterbau in Bayern nicht verlorengeht.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Angesicht der Uhrzeit würde ich Frau Hölzle und Herrn Schmidt noch mal zu der Frage nach der Gewinnmarge und dem ROI aufrufen. Zu der Zuliefererfrage würde ich ganz gezielt Herrn Regnet und Herrn Hummel aufrufen, wenn das so okay ist. Wenn sich jetzt jemand von den Experten gar nicht repräsentiert fühlt, kann er sich gerne noch mal zu Wort melden.

Wir fangen mit Frau Hölzle an, zum ROI-Thema.

Sve Bettina Hölzle (AUDI AG): Ich muss zugeben, dass ich das jetzt in unseren Finanzkennzahlen nachschauen muss. Da ist das natürlich auch nicht fahrzeug-spezifisch aufgelistet. Aber man kann sagen: Im Zeitraum Januar bis März 2025 hatten wir eine operative Umsatzrendite von 3,5 %, bei 15,4 Milliarden Euro Umsatzerlösen. Hier steht beispielsweise – denn Sie haben ja speziell nach E-Autos gefragt –, dass sich die Umsatzerlöse mixbedingt und durch einen höheren Anteil elektrischer Fahrzeuge um 12 % auf 15,4 Milliarden Euro erhöhten. Das heißt, es wurde besser.

SV Glenn Schmidt (BMW Group): Die Frage habe ich nicht beantwortet, weil ich einen Bogen um das Thema machen wollte, sondern weil ich sie schlicht und ergreifend übersehen habe. Was wir nicht machen können, ist, speziell für eine Technologie eine Umsatzrendite oder Rendite-Kennziffer zu veröffentlichen. Aber wir können einfach grundsätzlich festhalten: Wenn die Technologie keine Zukunft hätte und wir nicht Geld mit der Technologie verdienen würden, dann würden wir nicht in diese Technologie investieren.

Wir starten Ende des Jahres mit der neuen Klasse, mit dem ersten Modell der neuen Klasse. Das ist eine vollkommen neue Architektur, die für das vollelektrische Fahren ausgelegt ist, der vollelektrische iX3. Danach kommt dann der vollelektrische 3er, produziert hier in München. Das ist die größte Investitionstätigkeit in der Geschichte der BMW Group. Dort gibt es natürlich strenge Renditeziele, die wir mit dieser Technologie erfüllen müssen, und die erfüllen wir auch.

Es bleibt natürlich eine Herausforderung, auch die Skalen zu erzielen, auch den Kosteneffekt mit dieser Technologie zu erzielen. Aber wenn es sich nicht lohnen würde, würden wir dort nicht einsteigen. Wir sehen ja, dass bis 2030 ca. 50 % unseres weltweiten Absatzes vollelektrisch sein wird; das heißt, die Hälfte des Absatzes weltweit. Wir beschäftigen uns immer mit 100 %. Davon sind wir ja weit entfernt. Aber 50 %, die Hälfte, voll elektrisch in den nächsten Jahren streben wir an. Das ist schon ein Wort, und deswegen wollen wir auch profitabel bleiben und haben auch eine strategische Guidance: Langfristig wollen wir 8 bis 10 % EBIT-Marge für die Sparte Fahrzeuge – und das gilt für die Verbrennungsmotoren, Plug-in-Hybrids, aber auch für die vollelektrischen Fahrzeuge.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Danke schön. – Dann kommen wir noch mal zu der Frage von Frau Kollegin Fuchs zur Förderung der Zulieferer. Herr Regnet, vielleicht wollen Sie dazu noch mal spezifischer werden.

SV Thomas Regnet (SCHERDEL INNOTECH Forschungs- und Entwicklungs-GmbH): Vielen Dank für die Frage. Ich möchte das ein bisschen ausführen: SCHERDEL ist heute in vier Tierstufen unterwegs, von Tier 1 bis Tier 4, und liefert

direkt an AUDI, BMW, MAN. Ich hatte gesagt, wir liefern Ventildfedern als direktes Gut oder jetzt auch verschiedene Bauteile für die Elektromobilität. Wir haben natürlich auch Zulieferanten in dem einen oder anderen Bereich. In den letzten 18 Jahren – ich kann in meiner Funktion auf 18 bis 20 Jahre zurückblicken – haben wir viele dieser Hidden Champions in die Unternehmensgruppe integriert. Die gehören heute zur SCHERDEL-Gruppe, sind aber eigenständige Unternehmen. Sie werden über die zentrale Forschung und Entwicklung, den zentralen Einkauf usw. geführt, haben aber noch ihre Mittelständigkeit, ihren eigenen Standort mit Spezialisierung in Technologie, in Produktion, nutzen aber die entsprechenden Strukturen der gesamten Gruppe.

Ich gebe Ihnen recht, dass das eine oder andere KMU nicht mehr überlebensfähig gewesen wäre, weil man über den Skalierungseffekt dort natürlich entsprechende Kostenreduzierungen erreichen konnte. KMUs werden für Bayern und Deutschland immer wichtig sein, weil dort die Ideen entstehen und entsprechende Impulse für Markt und Produktion auf die großen OEMs entstehen.

Ich weiß nicht, ob die Frage soweit zu Ihrer Zufriedenheit beantwortet wurde.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Schauen wir mal, was Herr Hummel noch dazu sagen kann. Bitte schön.

SV Peter Hummel (DRÄXLMAIER Group SE & Co. KG): Ich würde auch noch kurz auf die Ertragslage eingehen, denn ich glaube, darunter leiden die Zulieferer aktuell tatsächlich stark. Natürlich sind wir nicht zufrieden mit der aktuellen Ertragslage. Das liegt aber größtenteils nicht daran, dass wir falsch investiert haben, sondern dass sich schlichtweg der damals geplante Absatz nicht einstellt. Wenn der ausbleibt, kann man im Endeffekt auch keine Erträge erwirtschaften, weswegen ich – das vielleicht noch als Impuls – nicht glaube, dass der Investitionsbooster der Bundesregierung großartig ankommt. Denn die Unternehmen haben massiv investiert, und es geht für sie jetzt erst mal darum, dass sie dieses ertragreiche Geschäftsmodell weiterentwickeln und ausbauen müssen – durch Absatz –, als dass sie jetzt zusätzliche Investitionen für einen Investitionsbooster übrig haben.

Vielleicht noch zu den KMUs, Frau Fuchs. Ich glaube, ein wichtiges Grundprinzip ist natürlich: Wenn es der Branche gutgeht, dann geht es auch der gesamten Lieferkette gut, denn dann bestehen auch Möglichkeiten für jeden, ein Geschäftsmodell profitabel abzufahren. Wir haben mehrere tausend Supplier, große Supplier, die uns international helfen, als auch kleinste Supplier, die uns an den Standorten spezifisch helfen, wo auch wir unsere Supplier-Basis entsprechend unserem Footprint immer wieder erweitern.

Ich glaube aber, die Frage sollte nicht dahingehend ausgerichtet werden, wie wir sie mitnehmen, sondern wie sie mitgehen wollen. Denn ich glaube, wir zwingen niemanden zur Transformation, das muss natürlich schon auch ein eigenes Interesse dieser kleinen KMUs sein. Wir gehen mit den Willigen aktiv in neue Produktfelder rein. Dabei fragen wir auch, wo sie mit ihren Kompetenzen uns beim Geschäftsaufbau helfen können. Wir organisieren auch Tech Days bei uns, an denen sie sich mit ihren Ideen und Vorstellungen bei uns einbringen können. Es gibt schlichtweg auch immer Make-or-Buy-Entscheidungen. Man entscheidet, ob man das selber in der eigenen Wertschöpfungskette macht oder ob man dafür am Ende Zulieferer X in der Wertschöpfungskette X nutzt, der die Spezialkompetenz übernimmt.

Vorsitzende Stephanie Schuhknecht (GRÜNE): Ich habe das Gefühl, wir haben das Thema heute sehr erschöpfend, aber sehr in die Tiefe gehend bearbeitet. Vielen Dank noch mal für Ihre Expertise, die Sie uns hier zur Verfügung gestellt

haben, auch in der Breite. Es ist nicht einfach, das immer so rüberzubringen, aber ich bin mir sicher, dass wir für die Arbeit im Parlament an dieser Stelle viele Impulse mitnehmen konnten. Ich bedanke mich ganz herzlich und wünsche Ihnen jetzt eine gute Heimfahrt, je nachdem, wie weit Sie es haben. Vielleicht sehen wir uns ja mal wieder in dieser Runde. Herzlichen Dank!

Wir schließen damit die Sitzung.

(Allgemeiner Beifall – Schluss: 13:15 Uhr)

Stellungnahme zur Sachverständigenanhörung im Bayerischen Landtag
zur „**Situation und zum Stand der Transformation in der bayerischen Automobil- und
Zuliefererindustrie sowie zu notwendigen staatlichen Unterstützungsmöglichkeiten**“

Gert Volker Hildebrand, Automobil-Design-Experte

München, 17. Juli 2025

Inhalt

1. Einleitung
2. Bedeutung der Automobilindustrie für Bayern
3. Deindustrialisierung und Abwanderung der Produktion
 - 3.1. Arbeitsplatzverluste und Betriebsschließungen
 - 3.2. Produktionsrückgang und Investitionsabfluss
 - 3.3. Abhängigkeit von kritischen Rohstoffen und Lieferketten
4. Auswirkungen des EU-Verbrennerverbots
 - 4.1. CO₂-Flottengrenzwerte und Strafzahlungen
 - 4.2. Kritik am Tank-to-Wheel-Berechnungsansatz
 - 4.3. E-Fuels und Biokraftstoffe: Potenzial und Grenzen
5. Wirtschaftliche Herausforderungen der Transformation
 - 5.1. Hohe Produktionskosten und internationale Wettbewerbsfähigkeit
 - 5.2. Bürokratische Belastungen
 - 5.3. Explodierende Energiekosten
 - 5.4. Fachkräftemangel und demografische Entwicklung
6. Kritik an der bayerischen Transformationspolitik
 - 6.1. Transformationsfonds und Automobilfonds
 - 6.2. Subventionen für Elektromobilität
 - 6.3. Kostenloses Parken für E-Autos
 - 6.4. Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft
7. Vorteile von Biokraftstoffen und deren Ausnahme vom Verbrennerverbot
8. Die Renaissance des Verbrennungsmotors
9. Handlungsempfehlungen für die Bayerische Staatsregierung
 - 8.1. Aufhebung des EU-Verbrennerverbots
 - 8.2. Steuersenkungen und Deregulierung
 - 8.3. Senkung der Energiekosten
 - 8.4. Fachkräftesicherung aus eigener Kraft
 - 8.5. Diversifizierung der Lieferketten und Rohstoffsicherung
10. Schlussfolgerung
11. Quellen

1. Einleitung

Die bayerische Automobilindustrie steht vor einer existenziellen Krise, die durch die Deindustrialisierung, hohe Produktionskosten, bürokratische Belastungen, explodierende Energiekosten und das EU-Verbrennerverbot (Verordnung (EU) 2023/851) verschärft wird. Diese Stellungnahme analysiert die Herausforderungen und bietet konkrete Handlungsempfehlungen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Branche zu sichern, Arbeitsplätze zu erhalten und Bayern als Automobilstandort zu stärken. Die Analyse basiert auf aktuellen Daten, Studien und meiner Expertise als Automobil-Design-Experte.

2. Bedeutung der Automobilindustrie für Bayern

Die Automobilindustrie ist ein zentraler Pfeiler der bayerischen Wirtschaft. Sie beschäftigt direkt und indirekt etwa 180.000 Menschen in 231 Unternehmen und generiert eine Bruttowertschöpfung von 20,2 Milliarden Euro (2,9 % der bayerischen Wirtschaft, ifo Institut, 2023). Der Verbrennungsmotor ist das Herzstück dieser Industrie, da er die Grundlage für die Fertigung konventioneller Antriebsstränge bildet. Diese Stränge sind nicht nur technologisch ausgereift, sondern auch ein Symbol für die Ingenieurskunst Bayerns, die seit den bahnbrechenden Entwicklungen von Carl Benz, Nikolaus Otto und Rudolf Diesel w worldweite Anerkennung genießt. Die Branche steht jedoch vor massiven Herausforderungen durch die Transformation zu alternativen Antrieben, die durch die EU-Politik forciert wird und die wirtschaftliche Grundlage Bayerns bedroht.

3. Deindustrialisierung und Abwanderung der Produktion

3.1. Arbeitsplatzverluste und Betriebsschließungen

Von Januar 2022 bis Januar 2025 verloren über 16.000 Arbeitsplätze in der bayerischen Automobilindustrie durch Stellenabbau und Betriebsschließungen. Beispiele sind:

- Ein Automobilzulieferer in Schwandorf (90 Arbeitsplätze).
- Ein Kunststoff- und Mechatronikunternehmen in Mittelfranken (135 Arbeitsplätze).
- Ein Hersteller von Dichtungssystemen (150 Arbeitsplätze).
- Ein US-amerikanischer Zulieferer mit Standortverlagerung von Selb nach Tschechien (140 Arbeitsplätze).
- Ein internationaler Automobilzulieferer im Raum Kronach (200 Arbeitsplätze).
- Ein Automobilzulieferer aus Oberfranken (240 Arbeitsplätze).
- Ein Hydrauliktechnik-Hersteller in Schweinfurt (300 Arbeitsplätze).
- Ein globaler Automobilzulieferer in Bad Windsheim (370 Arbeitsplätze).
- Ein Fahrzeugsitzhersteller mit Standort in Eisenach (380 Arbeitsplätze).
- Ein Elektronikhersteller in Bad Neustadt (420 Arbeitsplätze).
- Ein bayerisches Unternehmen für Dachsysteme im Raum Starnberg (500 Arbeitsplätze).
- Ein Automobilzulieferer mit Werken in Regensburg und Ingolstadt (575 Arbeitsplätze).
- Ein Hersteller von Wälzlagern in Schweinfurt (700 Arbeitsplätze).
- Ein Antriebstechnikspezialist mit Sitz in Schweinfurt (3.000 Arbeitsplätze).
- Ein großer Automobilhersteller aus Ingolstadt (9.000 Arbeitsplätze bis Ende des Jahrzehnts).

Diese Schließungen verdeutlichen die Dramatik der Deindustrialisierung, die durch hohe Kosten, bürokratische Hürden und die Transformation zu alternativen Antrieben beschleunigt wird.

3.2. Produktionsrückgang und Investitionsabfluss

Der Produktionsindex im Verarbeitenden Gewerbe lag im ersten Quartal 2025 ein Viertel unter dem Vorkrisentrend von 2013–2018 (Destatis, 2025). Deutschland ist im Länderindex der Stiftung Familienunternehmen von Platz 9 auf Platz 17 von 22 Industrienationen abgerutscht. Laut ZEW verloren 2024 fast 200.000 Unternehmen, ein Anstieg von 16 % gegenüber 2023, besonders in energieintensiven Branchen (1.050 Schließungen, +26 %) und technologieintensiven Dienstleistungen (13.800 Schließungen, +24 %). Die Bundesagentur für Arbeit meldet einen Verlust von 361.000 Industriearbeitsplätzen zwischen 2019 und 2025, und eine EY-Studie prognostiziert weitere 100.000 Arbeitsplatzverluste bis Ende 2025.

IHK-Umfragen zeigen, dass 25 % der Industrieunternehmen und 50 % der Großkonzerne die Produktion ins Ausland verlagern wollen. 35 % der Firmen investieren im Ausland, um Kosten zu senken, insbesondere in die USA, die durch günstige Energiepreise und weniger Bürokratie attraktiv sind. Der VDA berichtet, dass 76 % der Zulieferer Investitionen in Deutschland aufschieben oder streichen. Der Nettoabfluss an Direktinvestitionen belief sich seit 2019 auf 683 Milliarden Euro, ein Viertel davon in die USA (Bundesbank, 2025).

3.3. Abhängigkeit von kritischen Rohstoffen und Lieferketten

Die bayerische Automobilindustrie ist stark von kritischen Rohstoffen abhängig, insbesondere von Seltenen Erden (SEE), von denen 95 % aus China stammen. Diese Abhängigkeit birgt erhebliche Risiken, da Lieferengpässe oder politische Exportkontrollen (z. B. 2010 durch China) die Produktion gefährden könnten. Ein Angebotsschock bei SEE könnte das BIP um 4 % senken (IW Consult, 2024). Zudem verschärfen Engpässe bei der Beschaffung von Halbleitern die Produktionsprobleme der deutschen Automobilindustrie. (VDA, 2025). Die Abhängigkeit von Gasimporten hat sich von Russland (40 %, 2022) auf die USA (45 %, BDEW) verlagert und verschärft, was neue Risiken birgt.

4. Auswirkungen des EU-Verbrennerverbots

4.1. CO₂-Flottengrenzwerte und Strafzahlungen

Das EU-Verbrennerverbot (Verordnung (EU) 2023/851) im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets zwingt die Automobilindustrie zu einer schrittweisen Reduktion der CO₂-Flottengrenzwerte: von 115,1 g CO₂/km (2023) auf 93,6 g CO₂/km (2025, -15 %) und 49,5 g CO₂/km (2030, -55 %). Bei Nichteinhaltung drohen Strafzahlungen von bis zu 16 Milliarden Euro (ACEA, 2025).

Bayerische Unternehmen wie ein Automobilhersteller aus München (106 g CO₂/km) und ein Automobilhersteller aus Ingolstadt (123 g CO₂/km) liegen deutlich über diesen Grenzwerten, was massive finanzielle Belastungen verursacht. Ein internes ACEA-Dokument warnt, dass die Industrie gezwungen sein könnte, die Produktion von 2 Millionen Verbrennerfahrzeugen einzustellen, was Millionen Arbeitsplätze gefährdet.

4.2. Kritik am Tank-to-Wheel-Berechnungsansatz

Die EU verwendet das Tank-to-Wheel-Prinzip, das Elektroautos begünstigt, da es die CO₂-Emissionen während der Produktion und Entsorgung ignoriert. Eine Lebenszyklusanalyse zeigt jedoch, dass Verbrenner mit Diesel (29 tCO₂) weniger CO₂ ausstoßen als batterieelektrische Fahrzeuge (31 tCO₂), Wasserstoffautos (43 tCO₂) oder Verbrenner mit E-Fuels (37 tCO₂). Der Well-to-Wheel-Wirkungsgrad von Verbrennern (25–29 %) ist zudem höher als bei Elektroautos (6–12 %), Wasserstoffautos (3–6 %) oder E-Fuels (0,7–1,4 %). D

ies verdeutlicht die Ineffizienz des Verbrennerverbots, dessen CO₂-Reduktionskosten laut MIT bei 1.000 Euro pro Tonne liegen – während Länder wie die USA, China und Japan keine vergleichbaren Vorgaben haben.

4.3. E-Fuels und Biokraftstoffe: Potenzial und Grenzen

Die versprochene Ausnahme für E-Fuels im Verbrennerverbot ist rechtlich nicht bindend und praktisch ineffektiv, da eine flächendeckende Infrastruktur bis 2035 unrealistisch ist (*Aussage des Vorstandsvorsitzenden eines Münchner Premiumherstellers*). Die bayerische Staatsregierung setzt auf Elektrifizierung und hat keine Pläne für eine E-Fuel-Versorgung. Biokraftstoffe wurden trotz Forderungen Italiens nicht ausgenommen, obwohl sie eine bestehende Infrastruktur und CO₂-Vorteile bieten (siehe Abschnitt 7).

5. Wirtschaftliche Herausforderungen der Transformation

5.1. Hohe Produktionskosten und internationale Wettbewerbsfähigkeit

Die Lohnstückkosten der Automobilindustrie in Deutschland sind 20 % höher als in den USA und dreimal so hoch wie in China. Dies macht es deutschen Herstellern schwer, im globalen Wettbewerb zu bestehen. Die Lieferkettengesetze und der CO₂-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) erhöhen die Kosten zusätzlich, während die protektionistische US-Politik unter Trump den Exportmarkt bedroht.

5.2. Bürokratische Belastungen

Die Bürokratie in Deutschland ist ein wesentlicher Wettbewerbsnachteil. Das Lieferkettengesetz (437 Fragen, Bußgelder bis 8 Mio. Euro), das Hinweisgeberschutzgesetz (Bußgelder bis 100.000 Euro) und die CSRD-Richtlinie belasten Unternehmen erheblich. Diese Vorschriften erhöhen die Kosten und behindern Innovationen, was die Abwanderung von Produktion und Forschung ins Ausland beschleunigt.

5.3. Explodierende Energiekosten

Die Energiewende hat die Industriestrompreise von 4 Cent/kWh (2019) auf 11 Cent/kWh (2024) getrieben – dreimal so hoch wie in den USA (5,5 Cent/kWh) und teurer als in China (6 Cent/kWh). Die Netzentgelte sind seit 2013 um 55 % gestiegen. Dies zwingt Unternehmen der deutschen Automobilindustrie zur Verlagerung von Investitionen ins Ausland.

5.4. Fachkräftemangel und demografische Entwicklung

Bayern fehlen 150.000 Fachkräfte, bundesweit 600.000. Trotz massiver Einwanderung verschärft sich die Lage. Seit 2014 haben 80.000 hochqualifizierte Fachkräfte Bayern verlassen. Die aktuelle Migrationspolitik hat den Fachkräftemangel nicht gelindert, sondern verschlimmert.

6. Kritik an der bayerischen Transformationspolitik

6.1. Transformationsfonds und Automobilfonds

Der Transformationsfonds (350 Mio. Euro) und der Automobilfonds (120 Mio. Euro) der Bayerischen Staatsregierung sind ineffektiv. Trotz dieser Subventionen kam es zu massiven Arbeitsplatzverlusten bei Unternehmen wie mehreren bayerischen Zulieferern und Start-ups aus den Bereichen Fahrzeugtechnik und Elektromobilität. Diese Fonds verzehren Wohlstand, anstatt neuen zu schaffen, und repräsentieren eine grüne Planwirtschaft.

6.2. Subventionen für Elektromobilität

Die E-Auto-Prämie kostete bis zu ihrer Abschaffung 2023 jährlich 2 Mrd. Euro. Der staatliche Ausbau der Ladeinfrastruktur in Bayern (43,8 Mio. Euro seit 2017, weitere 15 Mio. Euro bis 2026) ist teuer und ineffizient. Die Verkaufszahlen von E-Autos brachen 2024 um 27,4 % ein, da sie ohne Subventionen unwirtschaftlich sind. Der Strompreis an Ladesäulen (40–70 Cent/kWh) ist deutlich teurer als Benzin (19 Cent/kWh) oder Diesel (17 Cent/kWh). Die geplante Subventionierung des Ladestrompreises (2,7 Mrd. Euro/Jahr) verschärft die finanzielle Belastung.

6.3. Kostenloses Parken für E-Autos

Die Regelung zum kostenlosen Parken für E-Autos (ab 1. April 2025) stößt bei Kommunen auf Kritik, da sie Einnahmeverluste und mangelnde Mitbestimmung befürchten. Städte wie Nürnberg und Passau wehren sich durch Gegenmaßnahmen.

6.4. Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft

Die staatliche Wasserstoffförderung in Bayern (100 Mio. Euro 2014–2021, 10 Mio. Euro 2024/2025) ist kostspielig und ineffizient. Die Mehrkosten für den H2-Hochlauf könnten bis 2030 zwischen 21 und 84 Mrd. Euro betragen.

6.5. Evidenz für die künstlich staatlich generierte E-Auto-Blase in China

Der E-Auto-Boom in China, angeführt von BYD, zeigt Anzeichen einer künstlich durch Subventionen aufgeblähten Blase, die klar belegt, dass der E-Auto-Boom in Asien nicht marktgetrieben, sondern eine staatlich subventionierte künstliche Blase ist. Ein großer chinesischer E-Auto-Hersteller hat über 340.000 unverkaufte Fahrzeuge angesammelt, mit Lagerbeständen für über drei Monate, während Händler wie in Shandong über 20 Filialen schließen mussten. Trotz 45% Marktwachstum im Q1 2025 wuchs der Absatz des Unternehmens nur um 5%, weit unter dem Ziel von 5,5 Mio. Fahrzeugen 2025. Überproduktion, Kapazitätsauslastungen unter 50 %, Kampfpreise (günstigstes Modell unter 7.000 Euro) und Produktionsdrosselungen deuten auf wirtschaftliche Instabilität hin. Analysten warnen vor steigenden Verbindlichkeiten, und ein CEO eines chinesischen Fahrzeugherstellers vergleicht

den Marktführer mit dem insolventen Immobilienkonzern Evergrande. Diese Entwicklung mahnt Bayern, eine einseitige, subventionsgetriebene Elektromobilität zu vermeiden und technologieoffen zu bleiben.

7. Vorteile von Biokraftstoffen und deren Ausnahme vom Verbrennerverbot

Biokraftstoffe bieten erhebliche Vorteile:

- Umweltfreundlichkeit: Biodiesel (27,5 tCO₂) ist CO₂-ärmer als E-Autos (31 tCO₂) und Wasserstofffahrzeuge (43 tCO₂).
- Wirtschaftliche Bedeutung: 25.000 Arbeitsplätze in Bayern, 6,6 Mrd. Euro Bruttowertschöpfung bundesweit.
- Bestehende Infrastruktur: 5 % des Kraftstoffverbrauchs im Verkehrssektor, 82 % der erneuerbaren Energien.
- Produktionskapazitäten: 125.000 Tonnen/Jahr in Bayern (Biosyntec, Tecosol).
- Strategische Autonomie: Bis 2050 könnten 60 % des Kraftstoffverbrauchs durch heimische Biokraftstoffe gedeckt werden.
- Preiswettbewerbsfähigkeit: Mit einer Energiesteuersenkung könnte HVO 100 preislich mit Diesel konkurrieren (1,33 Euro/Liter).

Eine Ausnahme für Biokraftstoffe vom Verbrennerverbot würde Arbeitsplätze sichern, die CO₂-Ziele unterstützen und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen reduzieren.

8. Die Renaissance des Verbrennungsmotors

8.1. Globale Marktentwicklungen

Deutschland ist mit 14 % Anteil Spitzenreiter bei Verbrennungsmotor-Exporten, während China nur 0,7 % exportiert, aber über 50 % der Elektrofahrzeuge produziert. Laut OPEC wird der weltweite Absatz von Benzin und Diesel bis 2035 um über 10 % steigen. Eine Greenpeace-Studie (2022) prognostiziert, dass die Anzahl verkaufter Verbrenner-Pkw bis 2035 auf 700 Mio. Einheiten steigen wird.

8.2. Strategische Anpassungen der Automobilindustrie

Die Industrie passt sich an: China halbierte 2022 die Kfz-Steuer auf Verbrenner. Ein chinesischer Automobilkonzern, ein französischer Hersteller und ein saudi-arabisches Energieunternehmen gründeten 2024 ein Joint Venture zur Produktion von 5 Mio. Verbrennungsmotoren pro Jahr (Umsatz: 15 Mrd. Euro). Ein deutscher Premiumhersteller hat seine „Nur-Elektro“-Strategie aufgegeben, ein weiterer deutscher Konzern investiert bis 2028 60 Mrd. Euro in Verbrenner-Modelle, und ein Automobilhersteller aus München entwickelt neue Verbrennungstechnologien. Der Markt für Verbrennungsmotoren wird laut Analysen bis 2034 mit einer jährlichen Rate von 5–9 % wachsen, getrieben durch die Nachfrage in Asien und aufstrebenden Märkten (Straits Research, 2025; BRI, 2025; Fortune Business Insight, 2025; Precedence Research, 2025).

9. Handlungsempfehlungen für die Bayerische Staatsregierung

9.1. Aufhebung des Kampfes gegen den Verbrennungsmotor

Die Staatsregierung sollte sich auf EU- und Bundesebene für die sofortige und vollständige Aufhebung des Kampfes gegen den Verbrennungsmotor und fossile Energieträger einsetzen. Dies umfasst:

- Aufhebung des EU-Verbrennerverbots und der CO₂-Flottengrenzwerte
- Abschaffung der CO₂-Abgabe und -Kfz-Steuerkomponente.
- Senkung des Energiesteuersatzes auf das EU-Minimum.
- Reduktion der Mehrwertsteuer auf Energieträger auf 7 %.
- Fortführung der Agrardiesellentlastung nach 2026.

9.2. Steuersenkungen und Deregulierung

Die ab 2028 geplante schrittweise Senkung der Körperschaftsteuer von 15 auf 10 Prozent muss sofort und vollständig in Kraft treten, um die Unternehmensbesteuerung international wettbewerbsfähiger zu machen.

Zudem müssen bürokratische Hürden wie die Lieferkettengesetze, das CBAM und die CSRD-Richtlinie abgeschafft werden.

9.3. Senkung der Energiekosten

Die Energiewende sollte beendet, der Wiedereinstieg in die Kernenergie erfolgen und die Russland-Sanktionen aufgehoben werden, um die Gas- und Stromkosten für die deutsche Automobilindustrie spürbar zu senken. Dies würde die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Automobilbranchen erheblich stärken.

9.4. Fachkräftesicherung aus eigener Kraft

Durch Steuererleichterungen auf das Erwerbseinkommen könnte ausgewanderten Fachkräfte zurückgeholt werden. Bildungsförderung, v.a. die Erhöhung des MINT-Anteils im Schulsystem auf 40 % würde einen erheblichen Anteil zu Schließung der Fachkräftelücke leisten. Die Verwaltung der Bayerischen Staatsregierung sollte verschlankt und illegale Migration gestoppt werden.

8.5. Diversifizierung der Lieferketten und Rohstoffsicherung

Eine Strategie zur Sicherung von Seltenen Erden und weiteren strategischen Metallen sollte entwickelt werden, basierend auf:

- Diversifizierung der Importe.
- Förderung heimischer Vorkommen.
- Ausbau von Recyclingkapazitäten.

10. Schlussfolgerung

Die bayerische Automobilindustrie steht vor einer beispiellosen Krise, die durch das EU-Verbrennerverbot, hohe Produktionskosten, Bürokratie, Energiekosten und Fachkräftemangel verschärft wird. Die Transformationspolitik der Staatsregierung, die auf Subventionen für Elektromobilität setzt, ist ineffektiv und verschwendet Steuergelder. Eine Rückkehr zu einer freiheitlich-marktwirtschaftlichen Politik, die den Verbrennungsmotor, fossile und biogene Kraftstoffe fördert, ist notwendig, um die Wettbewerbsfähigkeit Bayerns zu sichern.

11. Quellen

- ACEA (2025). Strafzahlungen Verbrennerverbot.
- ADAC (2024). CO₂-Flottengrenzwerte.
- BDI (2025). Forschungsverlagerung.
- Bizerba (2024). Stellenabbau USA.
- Blümm F. (2024). Industriestrompreise.
- BR24 (2024). CO₂-Strafzahlungen.
- Bundesagentur für Arbeit (2025). Industriearbeitsplätze.
- Bundesbank (2025). Direktinvestitionen.
- Destatis (2025). Produktionsindex Verarbeitendes Gewerbe.
- EY (2025). Arbeitsplatzprognose 2025.
- Greenpeace (2022). ICE-Bubble.
- IHK (2024). Umfrage Produktionsverlagerung.
- IHK (2025). Investitionsumfrage.
- IW Consult (2024). Seltene Erden.
- KOFA (2024). Fachkräftemangel Bayern.
- McKinsey (2023). Wasserstoffkosten.
- Meyer Burger (2024). Werkschließung Freiberg.
- MIT (2025). CO₂-Reduktionskosten.
- OECD (2024). Taxing Wages.
- Prognos AG (2024). Transformationskosten.
- Schröder C. (2023). Kostenwettbewerbsfähigkeit.
- Statista (2024). Staatsquoten.
- Stiftung Familienunternehmen (2025). Länderindex.
- VDA (2025). Halbleitermangel.
- VDA (2025). Zuliefererinvestitionen.
- VDB (2023). Biokraftstoffproduktion.
- ZEW (2024). Unternehmensschließungen 2024.



Anhörung zur Situation und zum Stand der Transformation in der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie, 17.7.2025

Die bayerische Automobilindustrie befindet sich in einer sehr herausfordernden Phase. Die Transformation in Richtung Elektromobilität verändert unsere traditionsreiche Industrie mit dem einzigartigen Verbund aus Herstellern, Zulieferunternehmen, Mittelstand und Forschung.

Neue internationale Wettbewerber drängen auf die Märkte. Die Preis- und Kostenkonkurrenz im internationalen Wettbewerb hat sich intensiviert – zu Lasten des Standortes Deutschland und somit auch Bayern, beispielsweise mit hohen Energie- und Arbeitskosten und gleichzeitig hohen bürokratischen Anforderungen. Unsere Zukunftsfähigkeit wird davon abhängen, ob es uns gelingt, schneller, flexibler und vor allem innovativer zu sein.

Genau hier liegt aus unserer Sicht auch unser Alleinstellungsmerkmal: Vorsprung durch Technik – getragen von deutscher Produktqualität und echter Innovationskraft, im Zusammenspiel von Forschung und Entwicklung.

Innovationsfähigkeit werden wir jedoch nur erhalten, wenn wir uns im internationalen Wettbewerb auf den relevanten Märkten behaupten können. Weltweit sehen wir, dass der Tipping Point – also der Zeitpunkt, an dem mehr E-Autos als Verbrenner zugelassen werden – in vielen Märkten bereits erreicht ist, beispielsweise in China. Deutschland ist Exportnation, deshalb sind wir auf globalen Handel angewiesen und der Export ist die Grundlage unseres wirtschaftlichen Erfolges und Wohlstands.

Die Hauptherausforderung ist die Transformation vom Verbrenner zum Elektroauto. Dafür haben wir als Unternehmen die Weichen gestellt. Für uns ist der E-Antrieb die effizienteste technische Lösung, um den Verkehr CO₂-neutral zu machen und uns international zu behaupten.

Wir, die AUDI AG, sind dafür bereits in Vorleistung gegangen: Wir investieren umfassend in die Elektrifizierung unseres Produktportfolios. Mit zunehmend besseren Eigenschaften wird sich die Transformation zur E-Mobilität weiter beschleunigen. Und das setzen wir bereits um: Unser neuer vollelektrischer Audi A6 e-tron hat eine Reichweite von bis zu 750 Kilometern.

Zudem bringen wir derzeit auch eine komplett neue Reihe von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und Plug-in-Hybriden auf den Markt. Diese Fahrzeuge geben uns volle Flexibilität. Mittelfristig werden wir in allen Kernsegmenten ein rein elektrisches Fahrzeug im Sortiment anbieten. Unser Ziel ist es, den schrittweisen Übergang in die reine Elektromobilität mit einem breiten und über alle Antriebsvarianten flexiblen Portfolio aktiv gestalten zu können.



Europa, Deutschland und Bayern mangelt es weder an Wissen noch an Innovationspotenzial - aber wir brauchen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen, um dieses Potenzial noch mehr zu erschließen. Hierbei gibt es aus unserer Sicht auch noch Verbesserungspotential, z.B. im Bereich Bürokratieabbau.

Ein großer Anteil der regionalen Wertschöpfung hängt an der Automobilindustrie. In Ingolstadt und der Region sind es mehr als 70 Prozent. Wir sollten die Zukunft des Autos nicht anderen Ländern überlassen, wenn wir als Standort zukunftsfähig bleiben wollen.

Audi steht klar zur Elektromobilität als effizienteste Antriebsform. Sie ist marktreif, bietet Fahrspaß und ist zentral für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors – eine der wichtigsten Aufgaben unserer Generation.

Wir haben bereits umfangreich investiert und führen das weiter. Dafür braucht es jedoch langfristig verlässliche Rahmenbedingungen. Gleichzeitig müssen gestaffelte CO₂-Ziele regelmäßig überprüft und realistisch an die jeweilige Marktentwicklung angepasst werden.

In der anstehende EU-Überprüfung, die noch dieses Jahr starten soll, werden wir uns aktiv in diesen Prozess einbringen – mit dem Ziel, ambitionierte und gleichzeitig umsetzbare Klimaziele zu erreichen.

Der Freistaat Bayern ist traditionell ein verlässlicher Partner für Innovation und wirtschaftliche Stärke. Wir schätzen diese enge Verbundenheit und die guten Standortbedingungen, die Bayern bietet.

Und auch hier bei uns im Freistaat existieren bereits Instrumente zur Förderung der E-Mobilität. Hier möchte ich exemplarisch das dreistündige kostenlose Parken für E-Autos und den vorbildlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur hervorheben.

Mobilität ist Grundbedürfnis der Menschen, sie garantiert gesellschaftliche Teilhabe, gerade auch im ländlichen Raum. Mit Blick auf die Zukunft sind wir überzeugt: Zusammen können wir die Transformation der Mobilität erfolgreich gestalten – nachhaltig, sozial und mit Vorsprung durch Technik.

Ansprechpartner: Hölzle Bettina; Globale Politik & Außenbeziehungen, AUDI AG



**Sachverständigenanhörung des Wirtschaftsausschusses des Bayerischen
Landtags am 17. Juli 2025**

Fragenkatalog mit Antworten

1. Wie stellt sich die wirtschaftliche Lage der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie im nationalen und internationalen Vergleich dar?

Antwort: Auch wenn die Lage der bayerischen Automobilindustrie aufgrund ihrer aktuell vorteilhafteren Ausrichtung auf die süddeutschen Premiumhersteller im nationalen Vergleich grundsätzlich noch etwas positiver bewertet wird, treffen die überlagernden Herausforderungen und Krisen die bayerische Automobil- und Zulieferindustrie stark. Grundsätzlich sind dabei die Zulieferer in Bayern noch härter betroffen als die OEMs, da die Margen und somit der Krisenpuffer geringer sind. Als traditionsreiches, niederbayerisches Familienunternehmen ist auch DRÄXLMAIER aktuell von den Krisen betroffen und pessimistisch im unmittelbaren Ausblick: Die Umsatzzahlen liegen deutlich hinter den Erwartungen zurück; statt mit Kunden über Expansion und Innovation zu diskutieren, wird im Rahmen bestehender Lieferverträge um jeden Cent gekämpft, strukturelle Anpassungen werden weitestgehend sozialverträglich getroffen und absolute Kostendisziplin eingefordert und vorgelebt. Da aktuell unsere Kunden – vornehmlich die deutschen Premiumhersteller – selbst unter einer geringeren Auslastung leiden, werden weniger Abrufe an uns als Zulieferer getätigt. Dies erleben wir als DRÄXLMAIER derzeit am niederbayerischen Standort Landau, an dem die Auslastung dramatisch sinkt, weil der Kunde vor Ort aufgrund der gegenwärtigen Auftragslage die installierten Kapazitäten nicht mehr benötigt. Relevant sind für uns nun dringend notwendige Maßnahmen (allen voran die Wiederbelebung des deutschen Absatzmarktes), um den heimischen und globalen Absatzmarkt für PKWs, insbesondere E-Fahrzeuge, frei und uneingeschränkt nutzen zu können.

Im internationalen Vergleich ist die Lage noch bedrohlicher, wenn man die Hauptabsatzmärkte betrachtet: Immer mehr chinesische Premiumhersteller drängen auf den Markt und vergeben Aufträge an vorwiegend chinesische Zulieferer; unsere Kunden in China – meist deutsche Automobilhersteller – leiden unter den dort einbrechenden Verkaufszahlen, was sich auch auf uns niederschlägt. Die volatile Handelspolitik des US-Präsidenten erschwert die Zulieferung aus unseren mexikanischen oder anderen internationalen Werken an unsere Kunden in den USA. Die Dimension der Auswirkungen angekündigter Strafzölle ist dabei für viele Zulieferer existenzbedrohlich.

2. Wie weit ist die Transformation der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie hin zu klimaneutralen Antrieben sowie digital vernetzten und autonom fahrenden Fahrzeugen fortgeschritten, was sind dabei die größten Herausforderungen und welche Maßnahmen müssen die Unternehmen in Angriff nehmen, um wettbewerbsfähig zu bleiben?

Antwort: Als Automobilzulieferer hat DRÄXLMAIER sich schon sehr früh – seit 2009 – für die Transformation hin zur E-Mobilität entschieden und treibt die Digitalisierung als Unternehmen entschieden voran. Beispielsweise wurde intensiv in die Entwicklung von Hochvolt-Batteriesystemen und intelligenten Bordnetz-Architekturen, die für die Elektromobilität und das autonome Fahren unerlässlich sind, investiert. Unsere Kooperationen mit führenden Automobilherstellern fördern den Austausch von Wissen und Technologien und beschleunigen die Entwicklung innovativer Lösungen. Trotz dieser Fortschritte stehen wir vor erheblichen Herausforderungen: Die Geschwindigkeit der technologischen Umsetzung ist beispielsweise ein kritischer Faktor. Asiatische Konkurrenten sind oft schneller bei der Markteinführung neuer Produkte – das deutsche Qualitätsbewusstsein steht manchmal im Konflikt mit der Markteinführung teilweise noch nicht ausgereifter Automobiltechnik amerikanischer und zunehmend asiatischer Hersteller. Neben dem Produktportfolio treiben wir die konsequente digitale Transformation unserer Produktions- und Unternehmensprozesse (u. a. über Catena-X) konsequent voran. Trotz zahlreicher Aktivitäten und massiver Investitionen in diesem Bereich ist die Transformation noch nicht vollständig abgeschlossen.

Damit ist DRÄXLMAIER als "first mover" zunächst gut aufgestellt gewesen und hat den Transformationsprozess maßgeblich aus eigener Kraft bewältigt und finanziert. So hat DRÄXLMAIER bereits über 1,5 Mrd. € in die Entwicklung und Transformation zur E-Mobilität investiert und 3.300 Mitarbeitende weiterqualifiziert. Bei der Transformation setzte DRÄXLMAIER früh auf den richtigen "Mix" von digitaler Vernetzung der Unternehmensprozesse, produktorientierter Innovation, starker Kundenorientierung und ein hohes Qualitätsverständnis.

Wir sind der Überzeugung, dass die Zukunft in klimaneutralen Antrieben liegt. Deshalb arbeiten wir seit langer Zeit an Produkten für die E-Mobilität. Somit haben wir zusätzlich zu unseren Produkten



im Interieur- und Elektrikbereich das Produktfeld E-Mobility entwickelt. Dies bringt uns in die komfortable Situation, ein breites, zukunftsträchtiges Produktportfolio anbieten zu können, mit dem wir sowohl Verbrenner als auch Hybrid- und Elektro-Fahrzeuge ausstatten können. Herausfordernd für DRÄXLMAIER ist ein Aufweichen des klaren Bekenntnisses zur E-Mobilität seitens der Politik, obwohl wir in allen wichtigen Automobilmärkten (China, EU, USA) einen klaren Weg zu elektrischen Antrieben sehen und mittelfristig elektrifizierte bzw. elektrische Fahrzeuge dominieren werden. DRÄXLMAIER hat als "first mover" die Transformation zur E-Mobilität mit eigenen Mitteln finanziert und braucht daher jetzt Verlässlichkeit seitens der Politik, damit sich diese Investitionen - auch in Bayern als Weg zu klimaneutralem, digital vernetztem Fahren – weiter auszahlen und lohnen. Zudem müssen wir massiv strukturelle Nachteile unseres Standortes (Steuern, Stromkosten, Lohnkosten) auf international wettbewerbsfähige Verhältnisse anpassen.

3. Welche Auswirkungen haben die aktuellen globalen Handelskonflikte auf die bayerische Automobilwirtschaft und ihre Transformation?

Antwort: Als familiengeführtes Unternehmen denkt DRÄXLMAIER in Generationen und investiert daher global langfristig. DRÄXLMAIER ist bereits seit über 20 Jahren in den USA mit eigenen Werken ansässig. Die aktuelle, sehr volatile Situation mit Blick auf globale Handelskonflikte, allen voran der Zollstreit zwischen den USA und der EU und die gegenseitigen, protektionistischen bzw. subventionsorientierten Zölle zwischen der EU und China belasten uns als Zulieferer besonders, da wir kundenorientiert in der Nähe unserer OEMs produzieren und die Wahl des Standortes im Einklang mit ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten intensiv betrachten. Um rasch auf die tagesaktuellen, politischen Entscheidungen reagieren zu können, hat DRÄXLMAIER eine eigene Task Force gebildet, die kontinuierlich die globale Handelslage analysiert und für das Unternehmen Handlungsoptionen ausarbeitet. Da DRÄXLMAIER aufgrund der Mitarbeiterverfügbarkeit und Kostenstruktur unter anderem auch Werke in Mexiko betreibt, um von dort aus Kunden in den USA zu beliefern, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Handelskonflikte zu massiven Teuerungen und zu einem massiven Stellenabbau führen können. Eine Veränderung der Lieferkette ist, wenn überhaupt, nur innerhalb mehrerer Jahre möglich. Wie eingangs erwähnt, sind dabei potentielle Strafzölle in einer bereits unter Marktverschiebungen und Transformationskosten leidenden Industrie teilweise existenzbedrohend, insofern die Mehrkosten nicht bis zum Endverbraucher weitergegeben werden können.

4. Wie wirkt sich der Fachkräftemangel spezifisch auf die bayerische Automobilwirtschaft und ihre Transformation aus?

Antwort: Für DRÄXLMAIER stellt sich nicht so sehr die Frage, ob wir einen Fachkräftemangel haben und wie wir damit umgehen, sondern wo und wie wir die Mitarbeitenden mit den richtigen Fachqualifikationen im Unternehmen weiterqualifizieren und halten. Es handelt sich daher aus Sicht unseres Unternehmens eher um einen Mangel an zielgerichteten Aus- und Weiterbildungsangeboten sowie entsprechender Unterstützungsmaßnahmen. DRÄXLMAIER selbst investiert seit jeher in die Ausbildung und Weiterqualifizierung von Mitarbeitenden. So hat DRÄXLMAIER im Zuge der Transformation kontinuierlich in die Weiterbildung des eigenen Personals investiert. Ein Beispiel ist die erfolgreiche Umschulung hin zu Fachkräften in Bereichen wie Steuerungstechnik, Pneumatik, Elektropneumatik, Hydraulik, Robotik, Sensorik, Kamerasysteme und die firmeninterne Qualifizierung von Elektrofachkräften. Diese internen Schulungen von jährlich ca. 1000 Mitarbeitenden hat das Unternehmen allein geschultert. Bei der Umstrukturierung unseres Werkes in Landau von der Fahrzeuginterieur-Produktion hin zur Produktion von Hochvoltbatteriemodulen wurden mehr als 300 Mitarbeitende weiterqualifiziert. Um für die Transformation alle notwendigen Kompetenzen und Fachkräfte zur Verfügung zu haben, blickt DRÄXLMAIER stark auf internationale Arbeitsmärkte. So bringen wir die Arbeit dorthin, wo Mitarbeitende und Kompetenzpotenziale verfügbar sind – eine zunehmend schwierigere geopolitische Lage erschwert dies.

5. Wie kann sichergestellt werden, dass Fördermaßnahmen zu einer langfristigen Sicherung der bayerischen Standorte und damit Arbeitsplätzen führen?

Antwort: Die Transformation der Automobilindustrie (Veränderung der Technologien und damit verbundenen Wertschöpfungsketten, der teilweisen Abkehr vom Weltauto, die Kraft und Entschlossenheit zur Eroberung von Marktanteilen durch chinesische Hersteller und Zulieferer) verändert aktuell wie nie zuvor die Industrielandschaft der Automobilregionen. Die Gefahr, dass Bayern als Automobilhochburg nachhaltig an Bedeutung verliert, ist offensichtlich. Es braucht also, neben einem klaren Bekenntnis zum Automobil, insbesondere zur Elektromobilität, die Senkung struktureller Kosten auf internationales Niveau – ohne dies wird jegliche Förderung nicht den vollen



Effekt entfalten können respektive eventuell sogar ins Leere gehen. Darauf aufbauend lassen sich drei Förderschwerpunkte benennen:: 1. Infrastruktur- und Wertschöpfungsorientierte Fördermaßnahmen für grüne Transformationstechnologien (beispielsweise durch die Verlängerung des befristeten EU-Krisenrahmens für grüne Transformationstechnologien), 2. Intensivierung, aber auch Entbürokratisierung und Flexibilisierung der Technologieförderung und 3. Unterstützung der Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitenden (das Qualifizierungschancengesetz liefert hier keinen pragmatischen Hebel für Unternehmen). Nur durch diese Kombination an Maßnahmen wird der Industrie genug Freiheit und Unterstützung gegeben, sich weiterhin international behaupten zu können.

6. Welche Qualifizierungsmaßnahmen sind notwendig, um Beschäftigte auf neue Anforderungen vorzubereiten? Welche Aufgaben fallen dabei den Unternehmen zu?

Antwort: Bis zum Jahr 2030 wird erwartet, dass mindestens jeder zweite Beschäftigte in der bayerischen Automobilwirtschaft eine Umschulung oder Weiterqualifizierung benötigt, um mit dem rasanten technologischen Wandel Schritt zu halten. Das Unternehmen DRÄXLMAIER schultert diese Herausforderung bereits seit über 15 Jahren eigenständig und hat international bereits 3.300 Mitarbeitende in Bereichen wie Kameratechnik, Robotik, SPS-Automatisierung, Blitz-4-Schulungen für den Umgang mit Hochvoltbatterien, Entwicklung an digitalen Zwillingen etc. weiterqualifiziert. Hinzu kommen interne Weiterbildungen in den Bereichen SPIICE oder auch Soft Skills oder technisches Know-how unterhalb der Hochschulqualifikation. Das Qualifizierungschancengesetz liefert hier nur bedingt Unterstützung: oftmals verfügen interne Ausbildungen nicht über die notwendige Zertifizierung, um überhaupt eine Unterstützung zu erfahren, obwohl genau diese Weiterbildungen erfahrungsgemäß die wirkungsvollsten sind. Zudem liefern die Instrumente des Qualifizierungschancengesetzes zu wenig Anreiz, da im Regelbetrieb Weiterbildungen zu gering gefördert werden. Es sollte hier deutlich die unternehmerische Praxis der Weiterbildung und -Qualifizierung Stärkung erfahren, sodass Unternehmen in der Lage sind, mit den richtigen Kompetenzen auf die Fragestellungen der Transformation reagieren zu können. Es ist zudem zu überdenken, inwiefern hier ein bayerisches Förderprogramm aufgesetzt werden kann, um den Qualifizierungsbedarf stärker selbst aussteuern zu können.

7. Wie kann die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit der bayerischen Automobilwirtschaft gestärkt werden?

Antwort: Neben den bereits angesprochenen Maßnahmen vorheriger Fragen, hat der Bund mit der Einführung und schrittweisen Ausweitung der Forschungszulage die F&E-Aktivitäten in den letzten Jahren gestärkt – wenngleich dieses Instrument zu bürokratisch und aufwändig ist. Auf der bayerischen Seite ist die Etablierung des Transformationsfonds als richtiger Schritt zu werten, um die Innovationskraft der Unternehmen zu unterstützen. Auf Basis dessen sollten weitere Optimierungen und Vereinfachungen erfolgen, um schneller und gezielter Unternehmen in ihren F&E-Aktivitäten zu unterstützen. Nach wie vor ist jedoch eine große Lücke zwischen Wissenschaft und Unternehmens-F&E zu verzeichnen. Die Universitäts- und Hochschullandschaft sollte verstärkt den Auftrag annehmen, ihre Erkenntnisse im Sinne der Industrie umzusetzen und zu verproben – zum Beispiel über staatlich geförderte F&E-Projekte. Noch zu sehr forschen wir um des Forschens willens. Auch findet noch zu wenig ergebnisorientierte Zusammenarbeit über die Netzwerke und Cluster statt – der Fokus liegt hier meist auf dem Austausch von Wissen und den Netzwerken. Hier könnte der explizite Auftrag platziert werden, Industrieprojekte zu initiieren. Nur so können Gemeinschaftsanstrengungen wie bspw. Catena-X entstehen, was ein einheitliches, digitales Ökosystem für den sicheren und interoperablen Austausch von Daten und Informationen zwischen verschiedenen Akteuren der Automobilbranche ermöglicht. Solche Kooperationen sind Grundlage künftiger Geschäftsmodelle und sollten staatlich stärker gefördert werden.

8. Wie können besonders kleine und mittlere Zulieferbetriebe (tier 1 und tier 2) gefördert werden?

Antwort: DRÄXLMAIER ist ein Tier 1 Zulieferer, kann aber aufgrund seiner Größe (weltweit 70.000 Mitarbeitende, davon 5.000 in Deutschland) nicht mehr als KMU gelten und somit nicht von entsprechenden Fördermaßnahmen profitieren. Im Bereich der Bildung ist DRÄXLMAIER eher als "Förderer" benachbarter KMU aufgestellt. So entwickelt das Unternehmen beispielsweise in vielen Ländern Lehrmaterial für Berufe, die in der Automobilbranche gefragt sind, in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Berufsschulen vor Ort, so dass auch kleinere Unternehmen in den jeweiligen Standorten davon profitieren können.



9. Welche Maßnahmen sind erforderlich, um im internationalen Wettbewerb, insbesondere gegenüber asiatischen Konkurrenten, bestehen zu können?

Antwort: Die bekannten Schlagwörter lauten: Innovationskraft stärken, Digitalisierung vorantreiben, E-Mobilität beschleunigen, Standortbedingungen verbessern, Handelsstrategien anpassen, Transformationsstau abbauen, regulatorische Komplexität reduzieren. Grundsätzlich gilt: Das Innovationstempo muss erhöht und "time to market" verkürzt werden – die Instrumente des Freistaates, zum Beispiel die Technologieförderung, müssen entsprechend weiterentwickelt werden. In all diesen Feldern ist aus Sicht von DRÄXLMAIER auch die Politik gefordert. Hier drängen wir auf eine starke Position der EU in handelspolitischen Fragen, was bedeutet, dass der "German Vote" in Brüssel eine klar industriefreundliche Positionierung sein muss. Hier kann auch die bayerische Regierung einen Beitrag leisten, indem sie im Rahmen der Koalition für eine starke Industrieposition der Bundesregierung in Brüssel plädiert.

10. Welche Rolle spielen Start-ups und neue Mobilitätskonzepte für die Zukunft der Branche?

Antwort: Start-ups sind mittlerweile unverzichtbar für die Zukunftsfähigkeit der bayerischen Automobilwirtschaft. In einer Branche, die sich in einem historischen Umbruch befindet, liefern Start-ups genau das, was etablierte Unternehmen oft nicht schnell genug leisten können: radikale Innovation, digitale Geschäftsmodelle und neue Denkweisen. Ohne Start-ups wird es kaum noch gelingen, mit der Geschwindigkeit und Innovationskraft der Wettbewerber Schritt zu halten. Gerade in Bayern (mit starken Universitäten, Technologietransferzentren und wachsender Gründungsförderung) liegt enormes Potenzial. Dieses muss gezielt gehoben werden, etwa durch vereinfachte Förderzugänge, Wagniskapital-Initiativen und eine innovationsfreundliche Regulierung. Trotz aller Euphorie wägen wir stets ab, wo wir sinnhaft mit Start-ups zusammenarbeiten. Für eine funktionierende Zusammenarbeit muss die Start-up-Technologie international skalierbar sein und das Start-up den Qualitäts- und Leistungsansprüchen der komplexen und hochentwickelten Automobilindustrie gerecht werden.

11. Sind die bisherigen Maßnahmen bzw. Förderprogramme der Staatsregierung wie zum Beispiel die Hightech Agenda Bayern zur Unterstützung der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie geeignet, um die genannten Herausforderungen zu meistern?

Antwort: Aus DRÄXLMAIER Sicht ist die Hightech Agenda Bayern, speziell der Transformationsfonds zur Stärkung der Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit bayerischer Unternehmen, grundsätzlich zu begrüßen. Aus Unternehmenssicht ist es jedoch vorteilhafter, Förderprogramme stets offen und ohne Einreichungsfristen sowie ohne Verbundpflicht auszugestalten. Es sollte nicht dazu führen, dass innovative Projekte von Einzelunternehmen oder der falsche Zeitpunkt geringere oder gar keine Chancen auf Förderung, und damit gegebenenfalls Umsetzung, haben. Aus eigener Erfahrung können wir sagen, dass Kooperationsprojekte neben ihren Vorteilen auch den Nachteil möglicher Verzögerungen durch zusätzlichen Abstimmungsbedarf haben und daher nicht unbedingt dem Anspruch genügen, rasch zu marktreifen Innovationen zu gelangen. Um Innovationen zügig voranzutreiben, ist Tempo geboten. Außerdem sollten die Anforderungen an die Projektbeschreibung überdacht werden; ein Wechsel der Gliederungsstruktur zwischen Skizze und Antrag oder unnötig aufgeblähte Gliederungspunkte sind im Bereich der Innovationen oftmals wenig zielführend.

12. Welche Kernelemente sollten in der industriepolitischen Strategie des Freistaats zur Sicherung der Zukunft der bayerischen Automobilwirtschaft künftig Berücksichtigung finden?

Antwort: Für viele Automobilunternehmen, wie beispielsweise DRÄXLMAIER braucht es als Kernelement der bayerischen Automobil-Industriepolitik ein klares Bekenntnis zur E-Mobilität. Die aktuelle Betonung der Technologie-Offenheit und die damit verbundenen Streuverluste bei der Vergabe öffentlicher Fördermittel schafft für viele Unternehmen, welche massiv im Bereich der Elektromobilität investiert haben, zusätzliche Unsicherheit in einer bereits global sehr instabilen Wirtschaftslage. Wenngleich sich Unternehmen zur Absicherung mit der Wasserstoffmobilität beschäftigen, sehen wir international keinen maßgeblichen Anteil an Brennstoffzellenfahrzeugen innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre. Auch bayerische und deutsche Sonderwege (wie etwa Induktionsschleifen in Verkehrswegen) werden es unserer Ansicht nach international nicht zum Durchbruch schaffen und werden somit auch nicht zur flächendeckenden Sicherung von Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie beitragen. Elemente zur Steigerung der Marktattraktivität klimafreundlicher Antriebe müssen auf den Weg gebracht werden - Ein Durchleitungsmodell, bei dem jeder Energieversorger das Recht hätte, seinen Strom über öffentliche Ladesäulen durchzuleiten, würde für mehr Wettbewerb sorgen und damit gegebenenfalls die Nachfrage steigern.



Kernelement einer bayerischen Industriestrategie muss aus unserer Sicht die Senkung der Kosten für Unternehmen sein. Im internationalen Vergleich von 46 Ländern liegt Deutschland auf dem letzten Platz: Arbeits- und Energiekosten sowie hohe Steuerbelastungen machen den Standort Bayern - und Deutschland - unattraktiv und führen zu Stellenabbau und der Verlagerung von Produktionsstandorten ins Ausland.

- 13. Wie können „Regionale Transformationsnetzwerke“ gezielt gefördert und in die industriepolitische Strategie des Freistaates eingebunden werden?**

Antwort: keine Antwort

- 14. Welche Ökosysteme sollten dabei gezielt gefördert werden, um eine neue Investitionsdynamik in diesen Branchen zu entfachen?**

Antwort: keine Antwort

- 15. Inwieweit sind die im Koalitionsvertrag auf Bundesebene vereinbarten Maßnahmen zur Förderung der Automobilindustrie geeignet, um die Automobil- und Zuliefererindustrie in Bayern zu unterstützen?**

Antwort: DRÄXLMAIER begrüßt das klare Bekenntnis zum Automobilstandort Deutschland und unterstützt die Bemühungen, Bayern als solchen weiterhin attraktiv zu gestalten. Im Koalitionsvertrag werden eine Reihe von Fördermaßnahmen zum Kauf von E-Autos in Aussicht gestellt – diese Ansätze sind wichtige Impulse und unterstützen die Belebung insbesondere der Elektromobilität. Das klare Bekenntnis zur Technologieoffenheit wird insgesamt von der Automobilbranche begrüßt (siehe VDA), entspricht aber nicht dem Standpunkt von DRÄXLMAIER, das nach klaren wissenschaftlich untermauerten Technologieprioritäten arbeitet. Besonders positiv ist die Absicht, die Stromsteuer auf das europäische Mindestmaß anzupassen. Dies kann einen Beitrag zur Reduzierung der Industrieproduktionskosten und der Ladestrompreise leisten. Der am 26.06.2025 vorgelegte Gesetzentwurf für einen Investitionsbooster greift diesen Ansatz der Steuer- und Abgabenreduzierung auf. Die ab 2028 angekündigte Senkung der Körperschaftssteuer sollte aus unserer Sicht jedoch vorgezogen werden, um Unternehmen in der aktuellen Krise zu entlasten. Aus unserer Sicht setzt der Koalitionsvertrag einige wichtige Akzente, berücksichtigt jedoch zu wenig, dass Unternehmen bereits massiv investiert haben und sich aktuell in einer stark angespannten Ertragslage befinden, so dass der Investitionsbooster dadurch sein Ziel (Auslösen von zurückgehaltenen oder zusätzlichen Investitionen) verfehlen könnte.

- 16. Wie wirken sich das EU-Verbrennerverbot sowie die CO2-Flottengrenzwert-Strafzahlungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der bayerischen Autoindustrie aus?**

Antwort: keine Antwort

- 17. Inwieweit ist das 2025 in ganz Bayern etablierte dreistündige kostenlose Parken für E-Autos ein wirksames Instrument zur Förderung von bayerischen Unternehmen im Bereich E-Mobilität?**

Antwort: Aus unserer Sicht ist diese Maßnahme eher als ein symbolisches Zeichen seitens der Politik für ein kleines Bekenntnis zur E-Mobilität zu verstehen.

- 18. Wie ist der Freistaat insgesamt positioniert für eine erfolgreiche Zukunft der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie?**

Antwort: Die von der bayerischen Staatsregierung ergriffenen Maßnahmen – wie Transformationsfonds, Digitalbonus oder die Förderung von Bio-Ökonomie-Ansätzen – erscheinen zunächst sinnvoll. Dennoch ist die Stimmung speziell in der Automobilzulieferindustrie verhalten bis pessimistisch. In nahezu der gesamten Branche stehen Konsolidierungen, Werkschließungen und Entlassungen – und zwar in größerem Umfang und auf Dauer angelegt – an. Dies liegt vor allem an der unsicheren, volatilen und sich wandelnden globalen Handels- und Absatzsituation, den sich bereits nachhaltig verschiebenden Wertschöpfungsketten sowie den Auswirkungen des technologischen Umbruchs. Für eine Chance auf eine sichere und erfolgreiche Zukunft der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie müssen noch mehr alle Akteure (Politik, Wissenschaft, Industrie und Verbraucher) gemeinsam agieren und eng verzahnt, pragmatisch, unbürokratisch und zielgerichtet zusammenarbeiten. Es wird sich auf internationaler Ebene entscheiden, inwieweit der Automobilstandort Bayern langfristig relevant bleibt.

SCHAEFFLER

Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Landesentwicklung, Energie, Medien und Digitalisierung des Bayerischen Landtags am 17.07.2025

„Situation und zum Stand der Transformation in der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie sowie zu notwendigen staatlichen Unterstützungsmöglichkeiten“

Sachverständiger: Roger Möbus, Leiter HR Deutschland, Schaeffler Technologies AG & Co. KG

Fragenkatalog:

1. Wie stellt sich die wirtschaftliche Lage der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie im nationalen und internationalen Vergleich dar?

Als globaler Zulieferer befindet sich Schaeffler im weltweiten Wettbewerb. Bayern ist grundsätzlich ein starker Industriestandort, der exzellente Infrastruktur, Innovationsstärke, Knowhow und Kundennähe vereint. Nun verliert Deutschland als Ganzes seit Jahren an Wettbewerbsfähigkeit. Diese Standortchwäche betrifft auch Bayern und damit auch die Schaeffler AG. Die strukturellen Schwächen des Standortes, gepaart mit einer nicht-technologieoffenen EU-Regulierung sowie einem weltweit zunehmenden Protektionismus stellen die gesamte bayerische Automobil- und Zuliefererindustrie vor Herausforderungen.

2. Wie weit ist die Transformation der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie hin zu klimaneutralen Antrieben sowie digital vernetzten und autonom fahrenden Fahrzeugen fortgeschritten, was sind dabei die größten Herausforderungen und welche Maßnahmen müssen die Unternehmen in Angriff nehmen, um wettbewerbsfähig zu bleiben?

Die Fragestellung ist sehr umfassend und lässt sich in diesem Rahmen nicht vollständig beantworten. Grundsätzlich birgt die Transformation der Automobilwirtschaft hin zu klimaneutralen Antrieben und digitalisierten Fahrzeugen sowohl Herausforderungen als auch große Chancen für Innovation und Nachhaltigkeit.

3. Welche Auswirkungen haben die aktuellen globalen Handelskonflikte auf die bayerische Automobilwirtschaft und ihre Transformation?

Schaeffler profitiert als global tätiges Unternehmen von freiem und fairem Handel. Angesichts weltweit zunehmender protektionistischer Maßnahmen ist die Sicherung eines Level Playing Fields für Zulieferer essenziell. Europa muss Handlungsfähigkeit beweisen und überfällige Handelsabkommen abschließen, auch zur geopolitisch gebotenen Diversifizierung der Lieferketten.

4. Wie wirkt sich der Fachkräftemangel spezifisch auf die bayerische Automobilwirtschaft und ihre Transformation aus?

Angesichts der tiefgreifenden Transformationen, die die Branche durchläuft, stellt der Fachkräftemangel eine erhebliche Herausforderung für die gesamte Branche der bayerischen Automobilwirtschaft dar. Um dem entgegenzuwirken, sind Weiterbildungsmaßnahmen ein zentraler Ansatz bei Schaeffler. Diese Maßnahmen können auf vielfältige Weise dazu beitragen, die Auswirkungen des Fachkräftemangels zu mildern und uns als Unternehmen zukunftsfähig zu halten:

- **Qualifikation für neue Technologien:** Die Automobilindustrie wandelt sich durch den Übergang zu Elektromobilität, Digitalisierung und autonomen Fahren. Die von Schaeffler angebotenen Weiterbildungsprogramme tragen dazu bei, unsere Mitarbeitenden mit den notwendigen Fähigkeiten auszustatten, um mit diesen neuen Technologien zu arbeiten.
- **Umschulung:** Um unsere Mitarbeitenden optimal auf die Veränderungen vorzubereiten, bieten wir bei Schaeffler gezielte Umschulungsmaßnahmen wie Fit4Mechatronics und Fit4Electrification an. Diese Programme unterstützen unsere Mitarbeitenden dabei, sich in neuen Aufgabenbereichen zu orientieren und integrieren dabei bestehendes Wissen mit neu erlerntem Know-how.
- **Förderung von lebenslangem Lernen:** Schaeffler motiviert alle Mitarbeitende, ihre Kenntnisse und Fähigkeiten zu erweitern. Die Integration von Qualifizierung und Lernen als ein Faktor der Erfolgsbeteiligung zeigt die Wichtigkeit des lebenslangen Lernens für den Schaeffler Konzern.

SCHAEFFLER

Page 2 of 5

- **Kooperationen mit Bildungsinstitutionen:** Durch die langjährigen Partnerschaften mit Dualen Hochschulen und Berufsschulen werden bei Schaeffler sowohl traditionelle als auch zukunftsorientierte Ausbildungs- und Studiengänge angeboten. Diese vermitteln spezifische Kompetenzen, die für die zukünftigen Anforderungen in der Automobilbranche relevant sind.
- Durch die Implementierung verschiedener Maßnahmen bei Schaeffler wird nicht nur dem akuten Fachkräftemangel entgegenwirkt, sondern auch die Position als Innovationsführer in der globalen Automobilindustrie gestärkt. Sie fördern zudem die Anpassungsfähigkeit unserer Mitarbeitenden und tragen zur nachhaltigen und kontinuierlichen Weiterentwicklung von Schaeffler bei.

5. Wie kann sichergestellt werden, dass Fördermaßnahmen zu einer langfristigen Sicherung der bayerischen Standorte und damit Arbeitsplätzen führen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

6. Welche Qualifizierungsmaßnahmen sind notwendig, um Beschäftigte auf neue Anforderungen vorzubereiten? Welche Aufgaben fallen dabei den Unternehmen zu?

Die Schaeffler Gruppe steht für eine Kultur lebenslangen Lernens. Gut qualifizierte Mitarbeitende sind ein entscheidender Erfolgsfaktor im globalen Wettbewerb. Vor diesem Hintergrund fördert die Schaeffler Gruppe in hohem Maße Weiterbildungsangebote der Mitarbeitenden. Diese werden weltweit von der Schaeffler Academy in Kooperation mit Fachbereichen sowie ausgewählten externen Partnern entwickelt und zentral über bestehende Lernsysteme angeboten. Dort stehen verschiedene Trainingsmöglichkeiten mit definierten Lernpfaden zur Verfügung, um die unterschiedlichen Erfahrungen und Hintergründe der jeweiligen Zielgruppen zu berücksichtigen und auf neue Anforderungen vorzubereiten:

- **Technische Kompetenzentwicklung:** Im Rahmen der Transformation werden spezifischen technischen Fähigkeiten benötigt. Die von Schaeffler angebotenen strategischen Entwicklungsprogramme „Fit4Production“ und „Fit4Mechatronics“ tragen dazu bei, unsere Mitarbeitenden mit den notwendigen Fähigkeiten auszustatten, um mit neuen Technologien und Produkten zu arbeiten.
- **Digitale Kompetenzen:** Kenntnisse im Umgang mit digitalen Tools und Plattformen sind essenziell. Dazu gehören Schulungen in Datenanalyse, Programmierung, und der Nutzung von Informationssystemen, die dazu beitragen, die Effizienz zu steigern und Innovationen voranzutreiben. Das strategische Programm Fit4Digital fördert diese Kenntnisse.
- **Nachhaltigkeit und Umweltbewusstsein:** Da Nachhaltigkeit zunehmend in den Fokus rückt, ist es wichtig, dass die Mitarbeiter ein solides Verständnis für umweltfreundliche Praktiken und die gesetzten Ziele der Nachhaltigkeitsstrategien haben. Die Trainings im Programm Fit4Sustainability fördern bei Schaeffler Mitarbeitenden das Bewusstsein und stärken ihre Kompetenz.
- **Soft und General Skills:** Kommunikation, Problemlösung und Projektmanagement sind entscheidend für den Umgang mit der Komplexität in der heutigen Arbeitswelt. Die Entwicklung dieser Fähigkeiten helfen den Mitarbeitenden, effektiv in interdisziplinären Teams zu arbeiten und Veränderungen konstruktiv zu begegnen.

Unternehmen tragen eine entscheidende Verantwortung, ihre Beschäftigten auf neue Anforderungen und Veränderungen, insbesondere in einer sich wandelnden Industrie wie der Automobilwirtschaft, vorzubereiten. Als zentrale Aufgaben sieht Schaeffler dabei folgende:

- **Bereitstellung der Lernumgebung:** Die Bereitstellung eines zentralen Lernsystems bei Schaeffler garantiert den Mitarbeitenden Zugang zu den angebotenen Qualifizierungsmaßnahmen.
- **Anerkennung von Lernzeiten:** Mitarbeitende benötigen für Lernen Zeit. Bei Schaeffler haben die Mitarbeitenden die Möglichkeit während der regulären Arbeitszeit an Schulungen teilzunehmen.
- **Überprüfung der Wirksamkeit:** Die Wirksamkeit unserer Trainings- und Weiterbildungsprogramme überprüfen wir kontinuierlich. Ziel ist es, sicherzustellen, dass die Programme tatsächlich zur Verbesserung der Kompetenzen und der Leistungsfähigkeit beitragen entsprechend IATF-Anforderungen.

SCHAEFFLER

Page 3 of 5

- **Sicherstellung der Qualität der Trainings:** Schaeffler achtet zudem standardisiert auf die Qualität der Trainingsprogramme. Dies beinhaltet die Auswahl qualifizierter Trainer, die Aktualität und Relevanz der Inhalte sowie den Einsatz geeigneter Formate und Methoden.

7. Wie kann die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit der bayerischen Automobilwirtschaft gestärkt werden?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 11 – 16 verwiesen.

8. Wie können besonders kleine und mittlere Zulieferbetriebe (tier 1 und tier 2) gefördert werden?

Als globales Unternehmen kann Schaeffler nicht für kleine und mittlere Zuliefererbetriebe sprechen; diese sind aber ein wichtiger Bestandteil unserer Lieferkette. Deshalb ist es wichtig zu betonen, dass strukturelle Maßnahmen und Reformen der gesamten bayerischen Wirtschaft zugutekommen. Insbesondere die bürokratische Belastung durch europäische Sorgfalts- und Berichtspflichten stellt für kleinere Betriebe eine besondere Herausforderung dar. Hier muss dringend nachgeschärft und vereinfacht werden.

9. Welche Maßnahmen sind erforderlich, um im internationalen Wettbewerb, insbesondere gegenüber asiatischen Konkurrenten, bestehen zu können?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 15 verwiesen.

10. Welche Rolle spielen Start-ups und neue Mobilitätskonzepte für die Zukunft der Branche?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

11. Sind die bisherigen Maßnahmen bzw. Förderprogramme der Staatsregierung wie zum Beispiel die Hightech Agenda Bayern zur Unterstützung der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie geeignet, um die genannten Herausforderungen zu meistern?

Die öffentliche Förderung von Forschung und Innovation spielt eine zentrale Rolle und ist ein entscheidender Hebel, v.a. für das Gelingen der Transformation im Automobilsektor, aber u.a. auch bei der Umsetzung der volatilen Anforderungen durch Digitalisierung und Kreislaufwirtschaft.

Die bayerische Hightech-Agenda ist ein Erfolgsmodell und sollte weiterverfolgt werden. Die Förderung von Spitzentechnologie und Forschung kommt der gesamten bayerischen Wirtschaft zugute. Auch die von der bayerischen Staatsregierung ins Leben gerufene Technologieförderung für Industrieunternehmen ist sehr zu begrüßen. Denn eine strategische Industriepolitik erlaubt es Zukunftsindustrien und den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft zu fördern.

Gleichzeitig bedarf es auch einer besseren Verzahnung der regionalen, nationalen und europäischen Förderarchitektur. Hier ist auch der Bund gefragt die von der EU geschaffenen beihilferechtlichen Möglichkeiten im Rahmen des NZIA (Net Zero Industry Act), des EU-Innovationsfonds und der Important Projects of Common European Interests (IPCEI), als Hebel für Förderprojekte in der Automobilindustrie zu nutzen. Ein stärkerer Fokus auf eine kohärente europäische, und damit nationale und regionale Förderpolitik würde dem Subsidiaritätsprinzip Rechnung tragen und eine zielgenauere Verwendung der zur Verfügung stehenden Mittel ermöglichen. So können aus einer europäisch geförderten Grundlagenforschung entstandene Ideen, über nationaler Entwicklung, regional in Bayern in die Umsetzung und Wertschöpfung überführt werden.

12. Welche Kernelemente sollten in der industriepolitischen Strategie des Freistaats zur Sicherung der Zukunft der bayerischen Automobilwirtschaft künftig Berücksichtigung finden?

Wie bereits in Antwort 11 dargelegt, können regionale Förderprogramme wichtige Impulse für die Innovationskraft einer Region setzen. Der wichtigste Faktor, um die Standortattraktivität zu erhöhen, liegt jedoch in der Anpassung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (siehe Antwort 15). Diese werden jedoch meist in Berlin oder Brüssel festgelegt; ein politischer

SCHAEFFLER

Page 4 of 5

Kurswechsel muss dementsprechend auch auf dieser Ebene mit der Unterstützung der bayerischen Staatsregierung erfolgen.

13. Wie können „Regionale Transformationsnetzwerke“ gezielt gefördert und in die industriepolitische Strategie des Freistaates eingebunden werden?

Regionale Transformationsnetzwerke sind maßgeblich verantwortlich für das Gelingen einer kohärenten europäischen und nationalen Förderpolitik, um die Projektergebnisse in wertschöpfende Tätigkeiten in den Regionen zu überführen. Eine gezielte Förderung könnte z.B. die Förderung erster „Piloten“ sein, die Ergebnisse aus bereits europäisch oder national geförderten Vorhaben umsetzen.

14. Welche Ökosysteme sollten dabei gezielt gefördert werden, um eine neue Investitionsdynamik in diesen Branchen zu entfachen?

Die Auswahl der Ökosysteme sollte anhand der Bedeutung für die bayerische Wirtschaft und damit dem Potenzial erfolgen, das eingesetzte Steuergeld durch Erzeugung eines Mehrwerts wieder in die öffentlichen Kassen fließen zu lassen. Es wird zusätzlich auf die Antworten zu den Fragen 11 und 12 verwiesen.

15. Inwieweit sind die im Koalitionsvertrag auf Bundesebene vereinbarten Maßnahmen zur Förderung der Automobilindustrie geeignet, um die Automobil- und Zuliefererindustrie in Bayern zu unterstützen?

Das im Koalitionsvertrag vereinbarte und nun vorgelegte Maßnahmenpaket (Investitionssofortprogramm) ist ein erster wichtiger Schritt. Insbesondere die Ausweitung der Forschungszulage, die degressiven Abschreibungen sowie die steuerlichen Anreize bei der Förderung von E-Mobilität können einen positiven Impuls leisten. Auch die im Koalitionsvertrag festgeschriebene Verlängerung der aktuell geltenden KfZ-Steuer-Befreiung für E-Autos bis 2035 gilt es umzusetzen. Damit diese Maßnahmen aber auch Wirkung entfalten können, bedarf es flankierender Reformen.

Da sich der Standort Deutschland in einer strukturellen und nicht nur konjunkturellen Krise befindet, muss die neue Bundesregierung in Zusammenarbeit mit der EU-Kommission entsprechende politische Antworten auf die strukturellen Defizite des Standorts in Bezug auf Standortkosten (insb. Energiekosten sowie Arbeits- und Lohnnebenkosten), Steuer- und Bürokratiebelastung sowie Infrastruktur finden. Auf europäischer Ebene sollte sich die Bundesregierung für eine wirksame Entbürokratisierung, eine Vertiefung des Binnenmarktes sowie für den Abschluss von Handelsabkommen einsetzen.

16. Wie wirken sich das EU-Verbrennerverbot sowie die CO₂-Flottengrenzwert-Strafzahlungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der bayerischen Autoindustrie aus?

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. Die langfristige Berücksichtigung von allen verfügbaren Technologien trägt dazu bei, Kundenbedürfnisse - nicht nur in Deutschland, sondern weltweit - optimal zu erfüllen und Wertschöpfung zu sichern.

Wir begrüßen den Vorschlag der EU-Kommission zu den Anpassungen der Strafzahlungen, der den Autoherstellern die dringend benötigte Flexibilität bringt. Darüber hinaus sollte noch in diesem Jahr eine umfassende Überprüfung der EU-Gesetzgebung stattfinden. Dabei sollte auch für die Flottengrenzwerte 2035 ein pragmatischer Ansatz gewählt werden, der die Anrechnung aller verfügbaren Technologien (z.B. erneuerbare Kraftstoffe, Plug-in Hybride) auf die Zielerreichung ermöglicht.

17. Inwieweit ist das 2025 in ganz Bayern etablierte dreistündige kostenlose Parken für E-Autos ein wirksames Instrument zur Förderung von bayerischen Unternehmen im Bereich E-Mobilität?

Grundsätzlich begrüßt Schaeffler Maßnahmen, durch die Verbraucherinnen und Verbraucher praktische Vorteile durch Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge im Straßenverkehr erhalten können. Kostenloses Parken kann hier ein zielführendes und kosteneffizientes Instrument sein. Für den Hochlauf der E-Mobilität entscheidend ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur und günstige Ladepreise.

SCHAEFFLER

Page 5 of 5

18. Wie ist der Freistaat insgesamt positioniert für eine erfolgreiche Zukunft der bayerischen Automobil- und Zuliefererindustrie

Bayern verfügt über eine lebendige Forschungslandschaft, exportiert technologische Errungenschaften in die ganze Welt und besitzt eine starke industrielle Basis. Gleichzeitig steht die bayerische Industrie in einem harten globalen Wettbewerb und befindet sich gleichzeitig in einer regulatorisch ambitionierten Transformation. Daher sind auch konstante Anpassungen unter wechselnden Marktbedingungen erforderlich. Mit einer innovationsfreundlichen Regulierung, wettbewerbsfähigen Standortbedingungen sowie einem Zusammenspiel von Forschung, Unternehmen und Politik kann die bayerische Automobil- und Zulieferindustrie auch zukünftig eine führende globale Rolle einnehmen.

Einschätzung zur Lage in der Automobilindustrie:

- **Herausfordernde Gesamtlage:** Internationale Wettbewerbsintensität, geopolitische Unsicherheiten, volatile Märkte und hohe Kosten belasten die Branche.
- **Technologischer Wandel:** Der Umstieg auf E-Mobilität, Software-defined Vehicles (SDV), Automatisierung und KI erhöht die Komplexität und Investitionsanforderungen.
- **Wettbewerbsdruck aus China und USA:** Diese Länder setzen neue Standards bei Innovationstempo, Preisgestaltung und Technologieentwicklung.
- **Strukturelle Schwächen:** Hohe Lohnnebenkosten, Bürokratie, Strompreise und regulatorische Unsicherheiten hemmen Investitionen.
- **Nachwuchsprobleme:** Sinkendes Interesse an automobilnahen Studiengängen und weniger Forschungsk Kooperationen mit Hochschulen.

Auswirkung auf Automobilland Bayern:

- **Transformationsdruck:** Bayern steht unter erheblichem Druck, seine Rolle als Innovations- und Produktionsstandort zu behaupten.
- **Fachkräftemangel & Abwanderung:** Hochqualifizierte Arbeitskräfte wechseln in andere Branchen oder Länder.
- **Investitionsrückgang:** Einstellungsstopps, Konsolidierungen und Standortverlagerungen nehmen zu.
- **Clusterpotenzial:** Trotz Herausforderungen bleibt Bayern durch seine Forschungslandschaft, Netzwerke und Qualität ein starker Standort – wenn gezielt gefördert.

Auswirkung auf eigenes Unternehmen:

- **Investitionsdruck:** Unternehmen investieren massiv in Transformation, Digitalisierung und neue Technologien – oft unter hohem Kostendruck.
- **Strukturanpassungen:** Viele Unternehmen müssen Arbeitsplätze verlagern, Prozesse verschlanken und sich auf zukunftsfähige Technologien fokussieren.
- **Planungsunsicherheit:** Handelskonflikte, volatile Märkte und langsame politische Entscheidungen erschweren langfristige Strategien.
- **Innovationspotenzial:** Trotz der Herausforderungen entstehen Chancen durch neue Technologien wie Hochvoltarchitektur, autonome Systeme und zonale Elektronik.

Vorschläge:

Wirtschafts- und Industriepolitik

- Bürokratieabbau, steuerliche Entlastungen, Senkung der Energiekosten
- Verlässliche und technologieorientierte Rahmenbedingungen
- Förderung lokaler Unternehmen und gezielte Investitionsanreize

Forschung & Bildung

- Förderung von Studiengängen und Nachwuchs in Ingenieurberufen
- Stärkung von Hochschulk Kooperationen und angewandter Forschung
- Ausbau von Transferzentren und Testinfrastrukturen für KMU

Transformation & Innovation

- Vereinfachung und Beschleunigung von Förderprogrammen (z. B. für E-Mobilität, Digitalisierung, Qualifizierung)
- Unterstützung von Pilotprojekten und Clusteraktivitäten
- Förderung von Kooperationen zwischen OEMs, Zulieferern, Hochschulen und Start-ups

14.07.2025

Beiratssitzung Cluster Automotive