



Antrag

der Abgeordneten **Kerstin Schreyer, Dr. Gerhard Hopp, Andreas Schalk, Martin Wagle, Alex Dorow, Dr. Stefan Ebner, Karl Freller, Sebastian Friesinger, Andreas Kaufmann, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Jenny Schack, Josef Schmid, Steffen Vogel, Peter Wachler** und Fraktion (CSU),

Florian Streibl, Felix Locke, Markus Saller, Tobias Beck, Martin Behringer, Dr. Martin Brunnhuber, Susann Enders, Stefan Frühbeißer, Johann Groß, Wolfgang Hauber, Bernhard Heinisch, Alexander Hold, Marina Jakob, Michael Koller, Nikolaus Kraus, Josef Lausch, Christian Lindinger, Rainer Ludwig, Ulrike Müller, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Bernhard Pohl, Julian Preidl, Anton Rittel, Martin Scharf, Werner Schießl, Gabi Schmidt, Roswitha Toso, Roland Weigert, Jutta Widmann, Benno Zierer, Felix Freiherr von Zobel, Thomas Zöller und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Maßnahmen zur Stärkung der Zukunftsfähigkeit der Automobilindustrie jetzt!

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag stellt fest, dass die Automobilindustrie eine Schlüsselbranche für Deutschland und Bayern ist, die direkt und indirekt tausende Arbeitsplätze bietet und ein Motor für zukunftsweisende Innovationen ist. Angesichts der aktuellen Krise der deutschen Automobilbranche und des harten Standortwettbewerbs insbesondere mit den Vereinigten Staaten und China sind jetzt energische Schritte nötig, um die Automobilindustrie in Deutschland und zugleich die gesamte deutsche Wirtschaft zu stärken.

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich beim Bund weiterhin und mit Nachdruck für eine stärkere Unterstützung und bessere Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie einzusetzen. Dazu gehört insbesondere:

- Die Bundesregierung muss kurzfristig wirksame Impulse für die deutsche Autoindustrie setzen: Eine gezielt für in Deutschland produzierende Autohersteller wirkende staatliche Prämie für E- und Hybridfahrzeuge, ein Sofortprogramm für den schnelleren Ausbau von E-Ladesäulen und ein modernes Wasserstoffnetz. Außerdem braucht es einen „Ladestrompreis“ für die E-Mobilität in Deutschland. Auch eine Absenkung der LKW-Maut kann ein kurzfristiger Impuls sein. Die Ende 2023 abrupt gestoppte Bundesförderung für klimafreundliche Nutzfahrzeuge mit Wasserstoff- und Elektroantrieb ist dringend wieder aufzunehmen und mit ausreichend Finanzmitteln zu hinterlegen.
- Auf EU-Ebene muss sich die Bundesregierung dringend für eine Abschaffung des Verbrenner-Verbots sowie eine industrie- und klimapolitisch tragfähige Gestaltung der CO₂-Flottenziele für den gesamten Zeitraum von 2025 bis 2035 bzw. 2040 sowie eine Neuregelung von möglichen Strafzahlungen verbunden mit einer Berücksichtigung unzureichender Rahmenbedingungen für den Hochlauf klimafreundlicher Antriebstechnologien einsetzen. Darüber hinaus muss die Überprüfung (Review) der CO₂-Regulierung bereits auf 2025 statt 2026, bzw. für schwere Nutzfahrzeuge und Busse auf 2026 statt 2027 vorgezogen werden, um den notwendigen Gesetzgebungsprozess auf EU-Ebene zu beschleunigen. Deutsche Spitzentechnologie muss erhalten und technologieoffen weiterentwickelt werden.

- Die Bundesregierung muss sicherstellen, dass die Transformation in allen deutschen Industrieregionen gleichermaßen unterstützt wird. Die bislang einseitige Förderung der Kohleregionen muss zu einer Investitionsförderung aller in Transformationsprozessen befindlichen Industrie- und insbesondere Automobilstandorte weiterentwickelt werden. Der Landtag unterstützt die entsprechende Bundesratsinitiative der bayerischen Staatsregierung (BR-Drs. 444/24).
- Zudem müssen Maßnahmen ergriffen werden, welche die generelle Verbesserung der Rahmenbedingungen des Wirtschaftsstandortes zügig vorantreiben: Hierzu zählen insbesondere Planungssicherheit, Technologieoffenheit, eine international wettbewerbsfähige Besteuerung, günstige Strompreise und weniger Bürokratie. Diese Maßnahmen stärken die gesamte deutsche Wirtschaft im internationalen Wettbewerb und sorgen so für den Erhalt von Arbeitsplätzen in Deutschland.

Begründung:

Die Automobil-, Nutzfahrzeug- und Zulieferindustrie zählt zu den Schlüsselindustrien in Bayern, aber auch in Deutschland. Die Wertschöpfungsketten sind tief mit dem Mittelstand verbunden. Neben den sogenannten Premium-Herstellern wie Audi, BMW und MAN gibt es rund 1 100 Unternehmen in Bayern entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette. Hinzu kommen rund 7 000 Kfz-Betriebe, die indirekt ebenfalls unter den industriepolitischen Fehlsteuerungen leiden.

Überregulierung, unflexible Arbeitsregelungen, hohe Energiepreise und Lohnkosten schwächen den traditionsreichen deutschen Automobilstandort in einem sehr kompetitiven globalen Wettbewerb. Eine schwache Exportnachfrage, ein teils gezielt subventionierter internationaler Wettbewerb, eine hohe europäische Marktsättigung, die nationale Konsumzurückhaltung sowie abrupt beendete staatliche Förderprogramme erschweren die Lage zusätzlich. In der Folge befindet sich die gesamte deutsche Automobilindustrie in einer sehr schwierigen Lage, Produktionsstätten werden ins Ausland verlagert und Arbeitsplätze in Deutschland abgebaut.

Eine zentrale Ursache für die Krise der Automobilindustrie liegt in dem ideologisch verengten wirtschafts- und industriepolitischen Kurs der Ampel-Bundesregierung und der damit verbundenen Fokussierung auf einzelne, politisch definierte Technologien.

Die Bundesregierung muss deshalb schnell ihren Kurs ändern. Auch das digitale Spitzentreffen von Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz Robert Habeck mit der Automobilbranche am 23.09.2024 lässt hier keinen Willen zu Verbesserungen erkennen.