Baden-Württemberg
Ministerium für Wirtschaft,
Handwerk und Tourismus

Autoland mit Zukunft

Zehn Punkte für einen starken Automobilstandort



Präambel

Die Automobilbranche ist ein Eckpfeiler der baden-württembergischen Wirtschaft. In Baden-Württemberg, Deutschland und Europa steht die Branche seit jeher für Innovation und Wirtschaftskraft. Als Beschäftigungsmotor ist ihre Zukunft ausschlaggebend für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg. Direkt in der Fahrzeugbranche arbeiten in Baden-Württemberg rund 200.000 Menschen, weitere 250.000 Fachkräfte sind im erweiterten Cluster beschäftigt. Mit einem Umsatz von rund 125 Milliarden Euro tragen die Hersteller und Zulieferer von Kraftwagen und Kraftwagenteilen in rund 1.000 Unternehmen maßgeblich zur Wirtschaftskraft des Landes bei.

Der tiefgreifende Strukturwandel der Automobilindustrie erfolgt mit hoher Dynamik und setzt Unternehmen und ihre Beschäftigten unter Druck. Die Automobilwirtschaft investiert Milliarden im Rahmen der Transformation. Der Umstieg auf klimaschonende, digitalisierte und vernetzte Fahrzeuge geht jedoch nicht so schnell wie vor einigen Jahren erwartet, als die klimapolitischen Ziele vereinbart wurden. Die Europäische Union (EU) und Deutschland haben die wirtschaftspolitischen Rahmenvorgaben an diesen Zielen ausgerichtet und dabei immer stärker auf regulatorische Steuerung gesetzt. Marktwirtschaftliche Mechanismen und unternehmerische Entscheidungsspielräume sind dadurch zunehmend in den Hintergrund getreten. Notwendig ist daher, dass die politischen Vorgaben für den Verkehrssektor überarbeitet und dabei an die wirtschaftlichen Realitäten von Markt und Wettbewerb anpasst, ohne den Klimaschutz aus den Augen zu verlieren. Die am 15. Oktober 2026 veröffentliche Verständigung hinsichtlich des „Automotive Package“ zwischen Deutschland und Frankreich ist insofern ein wichtiges Signal für den Automobilstandort Europa.

Zugleich steht die Branche in Europa – und in besonderem Maße in Deutschland und Baden-Württemberg – unter wachsendem Wettbewerbsdruck: durch teils staatlich gestützte außereuropäische Hersteller und Zulieferer, durch Zölle und Handelskonflikte sowie durch hohe Energie- und Standortkosten. Diese Faktoren beeinträchtigen die globale Wettbewerbsfähigkeit und die Technologieführerschaft. Viele Automobil- und Nutzfahrzeughersteller sowie Zulieferer sehen sich mit drastischen Absatz-, Umsatz- und Gewinnrückgängen konfrontiert und reagieren mit Kostensenkungsmaßnahmen und Restrukturierungen, Arbeitsplatzabbau, Produktionsverlagerungen und auch Plänen zu Werksschließungen. Investitionen am Standort Deutschland bleiben zunehmend aus. Die Herausforderungen der Automobilindustrie sind dabei nicht isoliert zu betrachten. Gerade in Baden-Württemberg reichen die Folgen aufgrund der engen Verflechtungen mit anderen Industriebranchen, dem Mittelstand und industrienahen Dienstleistungen weit über die Automobilwirtschaft hinaus.

Die Landesregierung von Baden-Württemberg setzt sich seit über zehn Jahren mit dem Strategiedialog Automobilwirtschaft (SDA) aktiv für die Gestaltung der Transformation in der Automobilindustrie ein. Die Zielsetzung ist dabei, dass die Fahrzeugbranche zukunftsfähig aus der aktuellen Umbruchphase hervorgeht und möglichst viele Arbeitsplätze sowie Wertschöpfung im Land erhalten bleiben.

Durch eine enge Verzahnung von etablierten, hochinnovativen Unternehmen, Start-ups und Forschungseinrichtungen existiert ein dynamisches Automobilcluster. Damit verfügt das Ökosystem in Baden-Württemberg über hervorragende Voraussetzungen, den Wandel zu meistern und gestärkt aus der Krise hervorzugehen.

Die Maßnahmen in Baden-Württemberg können jedoch auf Dauer nur erfolgreich sein, wenn die Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie sowie für die Wirtschaft insgesamt auf Bundes- und EU-Ebene umfassend reformiert bzw. neu geschaffen werden.

Es ist das gemeinsame Ziel der Partner, die auf Initiative von Wirtschaftsministerin Dr. Hoffmeister-Kraut MdL in der Taskforce Automobilwirtschaft zusammenkommen, die Branche im Land zu stärken und Arbeitsplätze zu sichern.

Zur Unterstützung der Automobilindustrie hat Wirtschaftsministerin Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut unter Beteiligung der Partner der Taskforce Automobilwirtschaft eine klare 10-Punkte-Agenda zur Stärkung der Automobilindustrie und Sicherung von Arbeitsplätzen erarbeitet:

1. **Bürokratie radikal abbauen und Genehmigungen auf allen Ebenen beschleunigen**

   Baden-Württemberg treibt den **Bürokratieabbau** mit Initiativen wie der „Entlastungsallianz“ und einem Effizienzgesetz voran. Ziel ist es, landesrechtliche Bürokratie drastisch zu reduzieren und Antrags- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und zu digitalisieren. Die Landesregierung schafft landesrechtliche Berichts-, Dokumentations- und Aufbewahrungspflichten ab, soweit diese nicht ausnahmsweise durch Rechtsverordnung erhalten werden müssen. EU und Bund müssen diese Schritte ebenfalls energisch gehen: Die bürokratische Regulierungsdichte und -komplexität auf EU- und auf Bundesebene müssen deutlich reduziert werden. Die Föderale Modernisierungsagenda, die Beschlüsse der Bundesregierung zum Bürokratieabbau sowie die ersten Initiativen der EU-Kommission („Omnibus“) gehen in die richtige Richtung, kommen jedoch aktuell noch kaum bei den Unternehmen an. Umfassende Maßnahmen zum Bürokratieabbau müssen nun zügig umgesetzt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

2. Europäische Wertschöpfung stärken und globale Märkte sichern

Die EU und ihre Mitgliedstaaten müssen weitere Schritte unternehmen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Europa zu erhalten und zu stärken. Neben der Stärkung des industriellen Bestands und vorhandener Ökosysteme muss Europa auch bei **Ansiedlungen von Start-ups** und **Unternehmen** wieder spitze werden. Dazu muss die EU auf eine innovationsfreundliche Regulierung setzen, die deutlich mehr Gestaltungsspielraum und Freiheiten bei der Umsetzung lässt. Internationale Wirtschafts-, Wissenschafts- und Technologiekooperationen und der Aufbau von Handelsbeziehungen mit Drittstaaten müssen gestärkt werden, um den langfristigen Zugang zu Absatzmärkten, Technologien, Rohstoffen und Vorprodukten sicherzustellen. Offene Märkte und strategische Partnerschaften bleiben wesentliche Voraussetzungen für Wachstum, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit.

Die wirtschaftliche Resilienz Europas erfordert sowohl starke europäische Wertschöpfungsketten als auch faire und verlässliche internationale Handelsbeziehungen. Beim **Industrial Accelerator Act (IAA)** als handelspolitischem Schutzinstrument sowie weiteren Instrumenten zur Einhaltung eines Level-Playing-Fields auf dem europäischen Markt setzen wir uns auf allen Ebenen für klare, einheitliche, bürokratiearme und innovationsfreundliche Umsetzung ein. Europäische **Local-Content-Vorgaben** – nicht nur für Fahrzeuge, sondern auch für Zulieferteile – stärken heimische Zulieferketten und schaffen Anreize für die Ansiedlung internationaler Fahrzeughersteller, sofern diese mit einer tiefen lokalen Wertschöpfung einhergeht. Eine Einführung von **„Made with Europe**"-Ansätzen sollte so ausgestaltet werden, dass die europäische Wertschöpfung der Automobilhersteller und der Zulieferer gestärkt wird. Wichtig bei der Umsetzung ist größtmögliche Flexibilität der Instrumente bei gezielter Wirkung. Zudem sollte überprüft werden, ob eine einheitliche Umsetzung und Marktüberwachung sichergestellt werden kann. Ziel muss es sein, Investitionen in Europa zu fördern und gleichzeitig die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu erhalten.

3. CO_2-Regulierung auf EU-Ebene flexibler und technologieoffener ausgestalten

Wir begrüßen die vorgelegte gemeinsame Positionierung Frankreichs und Deutschlands im Hinblick auf das Automotive Package und fordern die schnelle Verabschiedung und Umsetzung im Rat der EU.

Das Ziel muss eine technologieoffene, marktorientierte und wirtschaftlich tragfähige Ausgestaltung der Klimaschutzregulierung sein. Es bedarf eines Regulierungsrahmens, der Investitionen in klimaneutrale Technologien fördert, Innovationen beschleunigt und den Strukturwandel der europäischen Automobilindustrie unterstützt. Hierzu sollten die Flottengrenzwerte flexibilisiert werden. Insbesondere ist das Reduktionsziel anzupassen und um wirksame

Kompensations- und Anrechnungsmechanismen von CO_2-armen Materialien und Kraftstoffen zu ergänzen. Es sollte zudem eine Kategorie für Fahrzeuge eingeführt werden, die ausschließlich mit biogenen und strombasierten synthetischen Kraftstoffen betrieben werden (Vehicle Exclusively using E-Fuels and other renewable Fuels, VEEF). Von den Instrumenten der Supercredits für alle Elektrofahrzeuge sowie eines Averaging im Zeitraum 2028 bis 2032 muss Gebrauch gemacht werden. Die für 2027 geplante Verschärfung des sogenannten Utility Factors für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge muss ausgesetzt werden. Strafzahlungen im Pkw- und Nfz-Bereich sollen durch ausreichende Flexibilität, zum Beispiel mit der Öffnung von größeren Averaging-Zeiträumen und der frühzeitigen Anrechnung von CO_2-armen Materialien, vermieden werden. Hinsichtlich der EU-Unternehmensflotten-Verordnung setzen wir auf Anreize statt harter Quoten. Zudem fordern wir, dass das Pkw- und leichte Nfz-Review bis Anfang 2027 abgeschlossen und das Review für schwere Nfz rechtzeitig eingeleitet wird.

Bei schweren Nutzfahrzeugen müssen regulatorische Vorgaben und die Voraussetzungen für den Markthochlauf besser aufeinander abgestimmt werden. Dies setzt insbesondere den Ausbau der Lade- und Wasserstoffinfrastruktur für den Güter- und Personenverkehr, ausreichenden Netzkapazitäten sowie wirtschaftlich tragfähigen Rahmenbedingungen für den Betrieb emissionsfreier Fahrzeuge voraus.

4. Strukturwandel finanzieren

Mit dem Strukturwandel sind Investitionen der Unternehmen in neue Produkte und Innovationen unverzichtbar, um die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Aufgrund der hohen Finanzierungsbedarfe und angespannter Eigenkapitalreserven spielen insbesondere für den Mittelstand Kreditfinanzierungen und Kapitalzuführungen eine entscheidende Rolle. Wir brauchen daher neue Finanzierungsmöglichkeiten für den Mittelstand.

Neben Investitionen gilt es auch Innovation in den Unternehmen zielgerichtet zu fördern. Das **ZIM-Programm der Bundesregierung für den Mittelstand** muss unverzüglich wiederaufgenommen werden. Mit HighTech BW schaffen wir im Land einen neuen strategischen Rahmen für die Innovationspolitik, um Technologie- und Wertschöpfungsfelder zu fördern, die für die Zukunft Baden-Württembergs entscheidend sind. Dazu wollen wir Invest BW als zentrales Förderinstrument zur Umsetzung von HighTech BW weiterentwickeln. Das Land unterstützt Unternehmen mit vielfältigen **zinsverbilligten Förderdarlehen der L-Bank** und setzt damit Anreize, wichtige Investitionsvorhaben zu tätigen. Die bisherigen Förderinstrumente stoßen beim Strukturwandel und der Finanzierung disruptiver Geschäftsmodelle aber an ihre Grenzen und sind für viele Unternehmen nicht ausreichend. Eine gewichtige Rolle kommt somit auch der Mobilisierung **von privatem Kapital** zu.

5. Beschäftigung sichern, Kompetenzen halten und Qualifizierung ausbauen

Wir setzen uns für den Erhalt von **Beschäftigung und Wertschöpfung im Land** ein. Die Sozialpartner nutzen die **tarifvertraglichen Instrumente zur Beschäftigungs- und Standortsicherung** und entwickeln sie in eigener Verantwortung weiter mit dem Ziel, Beschäftigung, Investitionen und Wertschöpfung an den Standorten verbindlich abzusichern. Das Land flankiert dies, etwa durch Qualifizierungs- und Transformationsförderung. Die Beschlüsse des Koalitionsausschusses auf Bundesebene für ein umfassendes **Reformpaket** sind wichtige Schritte in die richtige Richtung, die nun sehr schnell umgesetzt werden müssen. Auch die **Qualifizierung der Beschäftigten** muss sich dem Strukturwandel anpassen. Dazu gilt es, die duale Ausbildung mit Schwerpunkt auf zukunftsrelevanten Technologien auszubauen (z. B. Elektrotechnik, Digitalisierung und Umwelttechnik). Zudem wollen wir Kompetenzbedarfe klären und **Grundlagen für berufliche Übergangspfade** insbesondere in der Automobil- und Zuliefererindustrie schaffen, um Chancen und Möglichkeiten für einen brancheninternen- und übergreifenden Übergang von Beschäftigten zu gestalten. Das Qualifizierungschancengesetz sollte hinsichtlich Komplexität und Praktikabilität überprüft werden. Bei Reformen sind zudem ausreichend lange Übergangsfristen und Vertrauensschutzregelungen notwendig, um bereits auf mehrere Jahre vereinbarte Transformationsprojekte nicht zu erschweren und (finanzielle) Planungssicherheit für Beschäftigte und Unternehmen zu ermöglichen.

6. Europäische Transformationsregionen schaffen

Regionen, die bislang als wirtschaftsschwach gelten, stehen bisher im Fokus der EU-Kohäsionsbeihilfen. Es muss ermöglicht werden, dass auch wirtschaftsstarke Transformationsregionen im Strukturwandel durch Förderprogramme der EU und des Bundes unterstützt werden. Das **EU-Beihilferecht** muss reformiert werden, etwa durch Beihilfemöglichkeiten wie im Rahmen des CISAF auch für weitere Wirtschaftszweige. Diese innereuropäischen Hürden für eine effektive Wirtschaftspolitik in der Transformation gilt es zu verhindern. Gerade im Wandel muss es für betroffene Regionen möglich sein, zielgerichtet in Innovationen, Standortsicherung, Standorterweiterung und Neuansiedlung zu investieren.

7. Stärkung des Technologietransfers

Der **Technologietransfer** muss gestärkt werden. Der Zugang zu Technologie und Wissenschaft ist entscheidend. Technologietransfereinrichtungen müssen gerade auch kleinere und mittlere Unternehmen noch enger mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen vernetzen. Exzellente Forschungsergebnisse der Antriebs-, Batterie- und Digitaltechnologie (Autonomes Fahren, IT-Hardware und Software) aus Baden-Württemberg müssen als Innovationstreiber fungieren und schneller in die Anwendungsbranchen Fahrzeug und Energie gebracht werden. Eine

wichtige Rolle kommt dabei den Start-ups und Scale-ups zu, deren Potenzial wir durch die Vernetzung mit etablierten Unternehmen noch besser nutzen wollen. Die Landesagentur e-mobil BW, welche Wissen bündelt und Transformation begleitet, wollen wir noch stärker nutzen, z. B. mit der Stärkung der Spitzencluster Elektromobilität Süd-West und H2BW, den mittelstandsorientierten Maßnahmen, den Fortbildungsmaßnahmen im akademischen und nicht akademischen Bereich sowie explorativen Delegationsreisen. Auch im Rahmen von HighTech BW kommt dem Technologietransfer eine zentrale Bedeutung zu.

8. **Technologieoffen und zukunftsorientiert bleiben**

   Wir wollen einen hohen Industrieanteil im Land halten und neue Wertschöpfungsketten in relevanten automobilen **Wachstums- und Schlüsseltechnologien** wie der Elektromobilität, Batterietechnologie, Wasserstoffwirtschaft inklusive regenerative Kraftstoffe oder Mikroelektronik, Quanten und KI auf- und ausbauen. Dabei sollen sich die Innovationsstrategien von Land (HighTech BW), Bund (Hightech Agenda Deutschland HTAD) und EU nicht an einzelnen Technologien ausrichten, sondern technologieoffen an den besten Lösungen orientieren. Unsere Innovationspolitik folgt dabei einem klaren Anspruch: Wir wollen nicht nur auf technologische Entwicklungen reagieren, sondern die Zukunftsmärkte von morgen aktiv mitgestalten.

9. **Infrastruktur als Voraussetzung für Transformation – Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in Elektromobilität und alternative Antriebe stärken**

   Moderne Antriebstechnologien sowie neue Kraftstoffe und Batteriespeicher versprechen Wertschöpfungspotenzial für die heimische Industrie. Nur wenn Fahrzeuge und Infrastruktur gleichermaßen verfügbar, bezahlbar und alltagstauglich sind, kann das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in klimaschonende Mobilität nachhaltig gestärkt und der Markthochlauf von der Elektromobilität und alternativen Antriebstechnologien erfolgreich beschleunigt werden.

   Neben den richtigen Rahmenbedingungen sind weitere Investitionen in die Infrastrukturen im Land entscheidend. Für das Gelingen der Transformation sind u. a. der **Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft, der Kapazitätsausbau von regernativen Kraftstoffen und der Ausbau der Ladeinfrastrukturen** für PKW und LKW von großer Bedeutung. Internationale Energiepartnerschaften sind hierfür entscheidend und sollten Berücksichtigung finden. Wir brauchen einen weiteren **Ausbau der strom- und wasserstoffseitigen Tank- und Ladeinfrastruktur**, auch über den EU-Rahmen der AFIR, **sowie eine Beschleunigung der Netzanschluss- und Genehmigungsverfahren**. Dazu gehört auch die Absenkung der Stromsteuer auf das europarechtliche Mindestniveau und Netzentgelte, die flexibles und netzdienliches Laden belohnen. Das Land wird den weiteren Ausbau der Infrastruktur bestmöglich

unterstützen, um den Hochlauf dieser Technologien, unter anderem mit der Umsetzung des Aktionsplan reFuels, zu ermöglichen.

10. Mehr Wettbewerbsfähigkeit durch eine ambitionierte Innovationsagenda

Deutschlands Automobilwirtschaft gehört zu den innovativsten der Welt. Unsere Unternehmen investieren Milliarden in die Forschung und Entwicklung neuer Antriebstechnologien, Digitalisierung und Vernetzung sowie Technologien für das autonome Fahren. Diese Investitionen dürfen nicht abgeschrieben werden, sondern müssen als Startblock für die Entwicklung der modernsten und innovativsten Pkw, Nutzfahrzeuge und Mobilitätslösungen für den weltweiten Markt genutzt werden. Neben der Frage nach der Art des Antriebes wird die Digitalisierung entscheidend für die Zukunft eines wettbewerbsfähigen Automobilmarktes sein. Die digitale Transformation eröffnet erhebliche Innovations- und Wertschöpfungspotenziale entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette. Der Zukunftsstandort Europa muss die Chancen vernetzter Fahrzeuge konsequent nutzen und einen innovationsfreundlichen Rechtsrahmen schaffen, um den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Nutzen von Fahrzeug- und Mobilitätsdaten zu heben und neue datenbasierte Geschäftsmodelle, Dienste und innovative Mobilitätslösungen zu ermöglichen.

Die EU, Deutschland und die Länder müssen bei einer ambitionierten Innovationsagenda Kurs halten. Standortfaktoren, zu denen insbesondere wettbewerbsfähige **Energiepreise** gehören, müssen in der Transformation signifikant und schnell verbessert werden, um im internationalen Wettbewerb weiterhin erfolgreich zu sein und Export zu ermöglichen.

In Rahmen der **Taskforce Automobilwirtschaft** hat sich Wirtschaftsministerin Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut mit folgenden Unternehmen (Arbeitgeber sowie Arbeitnehmer), Verbänden und Stakeholdern zur Lage der Branche beraten:

- **AUDI** AG
- **Daimler Truck** AG
- **ElringKlinger** AG
- **e-mobil BW** GmbH - Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive Baden-Württemberg
- **IG Metall** Baden-Württemberg
- **MAHLE** GmbH
- **Mercedes Benz** Group AG
- Dr. Ing. h.c. F. **Porsche** AG
- Robert **Bosch** GmbH
- Verband der Metall- und Elektroindustrie Baden-Württemberg e. V. (**Südwestmetall**)
- **ZF** Friedrichshafen AG