



Noch zählen die deutschen Hersteller zu den festen Größen, doch der EU-Kurs Richtung Verbrennerverbot bringt sie ins Wanken.

ERST REGULIERUNG, DANN STELLENABBAU – EUROPAS AUTOINDUSTRIE UNTER DRUCK

DIE PLANWIRTSCHAFT DER EU GEFÄHRDET DEN STANDORT DEUTSCHLAND.

Die deutsche Automobilindustrie steckt in ihrer größten Krise und setzte große Hoffnungen in das EU-Automobilpaket. Dieses sollte das pauschale Verbrennerverbot eigentlich revidieren, so auch die Forderung der Bundesregierung. Doch die EU-Kommission hält an der eigentlichen Logik fest und verschärft sogar die Konditionen für die Autobranche. Die Rechnung zahlen Hersteller und Zulieferer – und damit die Beschäftigten. Die Brüsseler Regulatorik wird in den Industrieregionen auch zur sozialen Frage.

Baden-Württemberg ist das industrielle Kraftzentrum der deutschen Automobilwirtschaft. In Stuttgart, Sindelfingen, Untertürkheim oder Neckarsulm ist über Jahrzehnte ein eng verzahntes System aus Herstellern, Zulieferern und Mittelstand entstanden, das weltweit Maßstäbe gesetzt hat. Rund 480.000 Menschen arbeiten im Südwesten entlang dieser Wertschöpfungskette. Doch dieses System wird durch politische Zielvorgaben infrage gestellt – mit offenem Ausgang für Wertschöpfung und Beschäftigung.

Die Folgen sind bereits sichtbar. Rund 25.000 Industriearbeitsplätze sind zuletzt in Baden-Württemberg weggefallen. Bosch, ZF, Mahle und Porsche bauen Stellen ab, weitere Einschnitte sind angekündigt – viele davon an den Stammsitzen. Was wie ein Verwaltungsakt wirkt, trifft die Menschen bis tief ins Mark. Bei Bosch werden 22.000 Stellen abgebaut. Die Transformation verlaufe „alles andere als sozial“, berichtet Gesamtbetriebsratschef Frank Sell. „Ich habe noch nie so viele Menschen weinen sehen.“

Längst macht der Vergleich mit Detroit die Runde. In den 1970er- und 1980er-Jahren wurde die einstige „Motor City“ der USA durch technologische Umbrüche, Ölkrisen, internationale Konkurrenz und politische

Fehlentscheidungen in eine tiefe Krise gedrängt. Werke wurden geschlossen, Zulieferer verschwanden, ganze Stadtteile verarmten. Noch ist Baden-Württemberg nicht Detroit. Aber der Vergleich verweist auf eine reale Gefahr: Wenn industrielle Kerne schwer beschädigt sind, kehren sie nicht zu ihrer alten Substanz zurück. Eine vom Land Baden-Württemberg beauftragte Strukturstudie beziffert den drohenden Stellenabbau in der regionalen Automobilindustrie bis 2030 auf bis zu 66.000 Arbeitsplätze. Das ist mehr als ein Drittel der 190.000 Stellen, die laut VDA-Studie bis 2035 durch den politisch erzwungenen Umbau wegfallen könnten. Im vergangenen Jahr gingen in der deutschen Autoindustrie rund 50.000 Jobs verloren. So viele Stellen will nun allein der VW-Konzern bis 2030 abbauen.

Ein konjunktureller Sog droht

BMW, Mercedes-Benz und Daimler Truck mussten im vergangenen Geschäftsjahr teils deutliche Gewinnrückgänge hinnehmen. Bei Volkswagen halbierte sich der operative Gewinn – vor allem, weil bei der Tochter Porsche der Nachsteuergewinn massiv einbrach: um 91,4 Prozent auf 310 Millionen Euro.

Was das für den Standort Deutschland bedeutet, lässt sich kaum überschätzen. Nach Einschätzung der Autoexpertin Beatrix Keim vom CAR-Institut trägt allein der Volkswagen-Konzern 1,5 bis zwei Prozent zur deutschen Wirtschaftsleistung bei. Gerät ein solcher Industriegigant ins Rutschen, trifft das nicht nur den Hersteller selbst, sondern auch Wertschöpfung, Beschäftigung und Wohlstand weit über die Branche hinaus. Geraten mehrere solcher industriellen Schwergewichte gleichzeitig unter Druck, droht ein konjunktureller Sog, der eine Rezession verschärfen oder gar auslösen kann.

Große Hoffnungen ruhten deshalb auf dem Automobilpaket (Automotive Package), das die Europäische Kommission im Dezember 2025 vorstellte. Doch statt der erwarteten Entlastung in Form von Technologieoffenheit stellt sich in der Branche vor allem eines ein: Frust. Wenn überhaupt, entfaltet das Paket nur Wirkung in homöopathischen Dosen. In einigen Punkten wird der Druck sogar verschärft. Zwar wird das CO₂-Ziel formal von 100 auf 90 Prozent Tailpipe-Minderung abgesenkt, doch an der eigentlichen Logik ändert sich nichts: Entscheidend bleibt allein, was hinten aus dem Auspuff kommt. „Die notwendige Kurskorrektur aus Brüssel ist leider ausgeblieben“, bemängelt VDA-Präsidentin Hildegard Müller (Interview S. 10).

Der starre Kurs wird fortgesetzt

Das Automobilpaket ignoriert damit zentrale Forderungen der Bundesregierung. Bundeskanzler Friedrich Merz hatte bereits im November in einem Schreiben an EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen eine technologieoffene Regulierung eingefordert – einschließlich der weiteren Zulassung von Plug-in-Hybriden, Range Extendern und hocheffizienten Verbren-

**1,5 bis
2 Prozent**
trägt allein der
VW-Konzern zur
deutschen Wirtschaftsleistung
bei.

uern über 2035 hinaus. Auch die klare Absage der Bundesregierung an verpflichtende Elektrifizierungsquoten für Flotten hat die EU-Kommission nicht davon abgehalten, eine neue Verordnung vorzulegen, die einseitige Antriebsvorgaben für neue Unternehmensfahrzeuge macht.

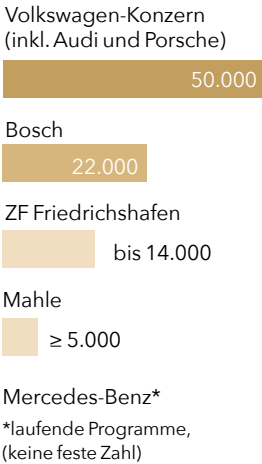
Obwohl erneuerbare Kraftstoffe CO₂-neutralen Straßenverkehr ermöglichen können, wird ihr Klimaschutzbeitrag regulatorisch nur begrenzt berücksichtigt. Der geschlossene Kohlenstoffkreislauf dieser Kraftstoffe bleibt in der bisherigen Regulierung weitgehend außen vor. Die CO₂-Minderung in verschiedenen Regulatoriken bleibt stark auf Tailpipe-Emissionen fixiert. Darin liegt der Kern des Problems. Der EU-Fokus auf batterieelektrische Fahrzeuge blendet aus, dass erneuerbarer Strom, Rohstoffverfügbarkeiten und eine flächendeckende Ladeinfrastruktur in der EU nicht in dem Maß verfügbar sind, dass eine Vollelektrifizierung des gesamten Straßenverkehrs realistisch erscheint. Arnd Franz, Chef des Zulieferers Mahle, nennt den Brüsseler Vorschlag kleinteilig und bürokratisch. „Er schafft keine Klarheit. Die vorgeschlagenen Freiräume sind zu gering. Denn neben der Elektromobilität nur maximal zehn Prozent CO₂-Minderung mit anderen Antriebsarten zuzulassen, ist Technologieoffenheit in der Nische und bietet in dieser Form keine ausreichende Perspektive.“ Auch Ola Källenius, Vorstandsvorsitzender von Mercedes-Benz und Präsident des europäischen Herstellerverbands ACEA, kritisiert die Logik der Regulierung: „90 Prozent dürfen nicht versteckte 100 Prozent sein.“

Negative Folgen hätte eine Umsetzung des EU-Automobilpakets in der Entwurfsfassung auch für den Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe. Für Hersteller, Investoren und Produzenten von E-Fuels und HVO fehlen damit weitere wichtige Anreize, um in den Ausbau bestehender oder den Bau neuer Anlagen zu investieren. Bleibt dieser Hochlauf aus, bleibt auch ihr Beitrag zur CO₂-Minderung klein. Denn erneuerbare Kraftstoffe sind nicht per se zu teuer – sie sind nur noch zu selten. Dabei sind gute und schnelle Lösungen gefragt, wenn der Klimaschutz ernst gemeint ist. Die Bundesregierung zeigt im aktuellen Klimaschutzprogramm 2030 erste kleine Ansätze, nicht fossilen Kraftstoffen eine größere Rolle zuzuweisen. Die CO₂-Senkungsziele im Verkehr bleiben jedoch eine enorme Herausforderung. Umso weniger verständlich ist es, wenn im Verkehr ausgerechnet jene Optionen ausgebremst werden, die auch im Bestand sofort Wirkung entfalten könnten, statt erst nach Jahren über den langsamen, erzwungenen Austausch der Fahrzeugflotte. Der Vorschlag aus Brüssel verhindere, dass „das große Potenzial weiterer Technologien wie Hybridfahrzeuge, Range Extender oder erneuerbare Kraftstoffe für den Klimaschutz und die Stärkung der europäischen Automobilindustrie im internationalen Wettbewerb voll ausgeschöpft werden kann“, kritisiert Arnd Franz von Mahle. Das Paket mit

➔ Bei Bosch fallen der aktuellen Unsicherheit 22.000 Arbeitsplätze zum Opfer. Das ist vermutlich nur der traurige Auftakt für die gesamte Branche.

➔ Die von Regulierungsfantasien getriebene EU-Politik wirkt realitätsfern und gefährdet die Wirtschaftskraft des Standorts Europa.

Warngrafik Die angegebenen Zahlen zeigen, mit wie vielen Stellenstreichungen die Unternehmen in den nächsten Jahren auf den E-Auto-Kurs der EU reagieren wollen.



seinen Vorschlägen wird nun intensiv diskutiert. Die jeweiligen Staatsregierungen im Rat und das Europäische Parlament müssen sich einigen. Entweder auf ein Weiter-so der bisherigen einseitigen Antriebsfokussierung oder auf einen deutlichen Kursschwenk hin zu mehr Vielfalt bei den Lösungsoptionen. Nach monatelangem Streit hat sich die Bundesregierung auf eine gemeinsame Position für die Verhandlungen auf EU-Ebene verständigt. Damit ist zumindest fürs Erste eine mögliche deutsche Enthaltung im EU-Rat vom Tisch, vor der Industrie und Politik seit Wochen gewarnt hatten. „Wir gehen jetzt also wirklich mit vollständiger Technologieoffenheit in die weitere Diskussion in Brüssel“, sagte Bundeskanzler Merz im April. Das stärkt die deutsche Verhandlungsposition in einem entscheidenden Moment.

Zu den zentralen Änderungen, die Berlin durchsetzen will, zählt, dass Fahrzeuge, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen einschließlich fortschrittlicher Biokraftstoffe betrieben werden, unverzüglich als Null-Emissions-Fahrzeuge auf die Flottenregulierung angerechnet werden können. Diese sofortige, generelle Anrechenbarkeit erneuerbarer Kraftstoffe als Null-Emissions-Option könnte helfen, das Verbrennerverbot für neue Pkw ab 2035 abzuwenden und zugleich die so wichtigen Investitionssignale für den Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe setzen. Entscheidend dafür ist, dass diese Anrechenbarkeit ohne Mengenbegrenzung und technologieoffen erfolgt – also nicht als symbolische Ausnahme, sondern als echter Regulierungswechsel.

Ohne diese Nachbesserungen bleibt der Druck auf die Autobauer, aber auch auf Flottenbetreiber immens. Selbst Mobilitätsanbieter wie Sixt bekommen dies zu



spüren. Co-Chef Alexander Sixt moniert die Brüsseler Pläne ebenfalls deutlich: „Quoten schaffen keine Ladesäulen.“ Nach den vorliegenden Vorschlägen aus Brüssel sollen bereits ab 2027 verpflichtende Elektrifizierungsquoten für Unternehmensflotten greifen, die zunächst zwischen 50 und 75 Prozent liegen und bis 2030 auf 100 Prozent ansteigen könnten.

Verbrenner-Aus schon in einem Jahr?

Die EU würde damit tief in den Neuwagenmarkt eingreifen und den Hochlauf der Elektromobilität weiterhin politisch erzwingen. „Wir sprechen also faktisch von einem Verbrenner-Aus für den größten Teil der Neuzulassungen von Fahrzeugen in gut einem Jahr. Stillschweigend, ohne einen Aufschrei oder gar größere öffentliche Diskussion und ohne die notwendige Infrastruktur“, wunderte sich Alexander Sixt in einem Interview mit der FAZ. Für Sixt wird das Pferd von hinten aufgezäumt: Die Wette, dass mehr Elektroautos automatisch zu ausreichender Ladeinfrastruktur führen, hält er für sehr gewagt. Sein Einwand trifft einen neuralgischen Punkt. Der Hochlauf der Elektromobilität folgt nicht der Wirtschaftslogik von Angebot und Nachfrage, er funktioniert, wenn überhaupt, oft nur mit unternehmerischen Verrenkungen und in Folge des regulatorischen Drucks des Gesetzgebers sowie teurer Subventionen aus dem Steuersäckel. Die Koalition in Berlin hat sich deutlich gegen die Elektrifizierungsquote ausgesprochen. So befinden sich E-Autos der Hersteller vor allem deshalb in Preisregionen ihrer Verbrennerperpendants, weil die Listenpreise der herkömmlich angetriebenen Modelle in den vergangenen Jahren stark angehoben wurden. Nicht E-Autos wurden billiger, sondern ihre Verbrennerbrüder teurer gemacht – auch um die teuren E-Mo-

➔ Autovermieter Sixt sieht die EU-Quote für Geschäftsflotten äußerst kritisch.

delle unternehmensintern quer zu subventionieren. Dass die Renditen der Hersteller dennoch mau aussehen, zeigt auch, wie wenig wirtschaftlich tragfähig das Geschäft mit den Stromern tatsächlich ist. Auf der Nachfrageseite bleibt der Durchbruch weiter aus. Selbst bei dauerhaft hohen Kraftstoffpreisen ziehen einer aktuellen Umfrage von Autoscout24 zufolge nur 22 Prozent der Befragten einen Wechsel zum Elektroauto in Betracht. Die Menschen denken stattdessen eher über effizientere Verbrenner und Hybride nach oder stellen den Kauf eines Neuwagens gleich ganz zurück.

Europa verspielt den nächsten Markt

Eile ist geboten. VDA, ACEA und der europäische Zuliefererverband CLEPA dringen auf Nachbesserungen am Automotive Package. Die Frage ist einfach: Warum sollte Europa an einem Pfad festhalten, der seine Industrie teuer umbaut, Energieabhängigkeiten vergrößert und die CO₂-Ziele dennoch nicht verlässlich erreicht? Dass sich die Bundesregierung im April endlich auf eine abgestimmte Position zu den EU-Vorschlägen einigen konnte, ist aus Sicht von politischen Beobachtern ein wichtiger Schritt. Gerade diese Einigung erhöht den Druck, den in Brüssel angekündigten Anspruch auf Technologieoffenheit nun auch regulatorisch einzulösen. Denn klar ist: Elektroautos werden den Verbrenner auf absehbare Zeit nicht in dem Tempo ersetzen, wie es die Politik lange unterstellt hat. Hält Europa dennoch an seinem regulatorisch verengten All-Electric-Kurs fest, schwächt es die eigene Industrie und stärkt zugleich andere Industrieregionen. Die Regulierung entscheidet darüber, ob Europa endgültig zum „alten Kontinent“ wird. Und auch darüber, wie viel sozialer und politischer Druck daraus noch erwächst.