

**Konferenz  
der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder  
am 23. bis 25. Oktober 2024 in Leipzig**

**Beschluss**

**TOP 4            Unterstützung der Transformation der deutschen  
Automobilindustrie**

Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder fassen folgenden Beschluss:

1. Die Automobil- und Zuliefererindustrie, zu der auch die Batterieentwicklung und -fertigung gehören, ist der bedeutendste Industriezweig Deutschlands. Sie sichert bundesweit über 770.000 Arbeitsplätze, ist eine zentrale Säule der deutschen Wirtschaft und ein wesentlicher Treiber von Innovation. Deutschland verfügt über einen einzigartigen Standortvorteil im Automobilsektor, der durch eine gut ausgebaute Infrastruktur, ein starkes Netzwerk an Zulieferern sowie eine hohe Verfügbarkeit von qualifizierten Fachkräften geprägt ist. Zudem ist die deutsche Automobilindustrie mit ihrer langen Tradition der Fertigung hochwertiger Produkte die forschungstärkste Branche in Deutschland. Dadurch wird die internationale Wettbewerbsfähigkeit als Produktionsstandort gesichert und Deutschland bleibt ein internationaler Vorreiter in der Automobil- und Zulieferindustrie. Ziel ist es, die führende Position Deutschlands und seine Innovationsstärke im Automobilsektor zu sichern und fortzuentwickeln. Dabei muss gewährleistet sein, dass auch zukünftig automobiler Innovationen und Wertschöpfung in Deutschland erfolgen und sich nicht in andere Regionen der Welt verlagern.
2. Die Automobilbranche durchläuft derzeit einen tiefgreifenden Strukturwandel, insbesondere im Hinblick auf die Elektrifizierung des Antriebsstrangs und die damit einhergehende Umstellung auf E-Fahrzeuge. Dieser Wandel bietet enorme Chancen, birgt jedoch auch große Herausforderungen für die Unternehmen und Beschäftigten. Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder sind überzeugt, dass eine erfolgreiche Transformation grundsätzlich in der

Verantwortung der Unternehmen liegt, aber politisch begleitet und unterstützt werden muss. Sie fordern die Bundesregierung auf, die erforderlichen wirtschaftspolitischen Impulse zu setzen, um die Automobil- und Zulieferindustrie sowie die Batterieentwicklung, -fertigung und das Batterierecycling auf ihrem Entwicklungspfad zu stärken.

3. Die kurzfristige Einstellung der Kaufprämie für Elektrofahrzeuge in Deutschland Ende des Jahres 2023 hat unmittelbar zu einem spürbaren Rückgang des Absatzes geführt. Dieser wird zusätzlich durch die unzureichend ausgebaute Ladeinfrastruktur gehemmt. Zudem wurden die Bürgerinnen und Bürger nicht zuletzt durch die öffentlich geführten Debatten stark verunsichert. Um die Akzeptanz von E-Fahrzeugen in der Breite der Bevölkerung zu fördern und die notwendige Nachfrage zu stärken, bitten die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder die Bundesregierung daher um Prüfung, wie die Nachfrage von E-Fahrzeugen und der Ausbau der Ladeinfrastruktur befördert sowie dauerhafte und planungssichere Kaufanreize geschaffen werden können, um das nationale Ziel von mindestens 15 Millionen vollelektrischen Pkw bis zum Jahr 2030 zu erreichen.
4. Darüber hinaus kann Deutschland auf eine der weltweit stärksten Forschungs- und Entwicklungslandschaften verweisen, die durch massive Investitionen Innovationen vorantreibt und die internationale Wettbewerbsfähigkeit sichert. Aufgrund der regionalen Transformationsnetzwerke der Fahrzeug- und Zulieferindustrie wird die Bundesregierung gebeten, eine Verstärkung der Finanzierung sowie weitere Maßnahmen zu prüfen.
5. Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder begrüßen ausdrücklich die Initiative der Bundesregierung zur Förderung von vollelektrischen Dienstwagen. Daneben sind jedoch weitere Maßnahmen erforderlich, um die Etablierung von Elektrofahrzeugen in der Breite zu beschleunigen. Es ist daher erforderlich, auch private Haushalte durch Anreize zum Kauf eines E-Autos zu bewegen. Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder bitten die Bundesregierung um Prüfung, welche zeitlich befristeten Förderinstrumente hierfür geeignet wären von denen sowohl die Verbraucher als auch die heimische Automobilindustrie, speziell auch mit Blick auf die heimischen Hersteller und Zulieferer profitieren. Diese Förderung müsste so ausgestaltet sein, dass alle Bevölkerungsgruppen davon profitieren könnten und andererseits E-Autos aller

Größenklassen dem Grunde nach förderfähig wären. Dabei helfen könnte auch die Förderung eines Systems niedrigschwelliger Leasingangebote. Zudem sollten auch junge Gebrauchtwagen einbezogen werden, um einen Gebrauchtwagenmarkt für E-Autos sukzessive zu etablieren. Am Gebrauchtwagenmarkt ist es besonders wichtig, durch verlässliche Aussagen über den Zustand der gebrauchten Fahrzeugbatterie mehr Vertrauen für Kaufinteressierte zu schaffen. Aus diesem Grund empfehlen die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder als eine solche Maßnahme eine Bundesförderung für Batterietests, sogenannte SoH-Tests, beim Gebrauchtwagenhandel von E-Autos.

6. Kaufvorbehalte können dauerhaft durch ein gesichertes öffentliches Netz an Ladeinfrastruktur und günstigen Ladestrom abgebaut werden. Daher sollten die Bundesförderprogramme für private und öffentlich zugängliche Ladesäulen wieder aufgelegt und mit ausreichenden Mitteln ausgestattet werden. Die derzeit in Abstimmung befindliche Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes sollte dahingehend verschärft werden, dass mehr Tankstellenunternehmen einen öffentlichen Ladepunkt bereitstellen müssten als bisher vorgesehen. Zudem wird um Prüfung gebeten, ob Förderungen für Unternehmen geschaffen werden können, um vermehrt Arbeitnehmern das steuer- und sozialversicherungsfreie Laden ihres privaten Elektroautos beim Arbeitgeber zu ermöglichen. Auch sollte die Einführung eines ermäßigten Strompreises für öffentliche Ladensäulen geprüft werden.
7. Der Bund fördert seit Jahren erfolgreich Forschung und Entwicklung, insbesondere im Bereich der Batterietechnologien, die für die Elektromobilität von zentraler Bedeutung sind. Die Kürzungen in der Batteriezellforschung durch die Bundesregierung konterkarieren das bisher Erreichte. Eine heimische Batteriezellfertigung und -forschung kann Know-How, Wertschöpfung, Arbeitsplätze und Wachstum in Deutschland und der EU generieren bei gleichzeitiger Reduzierung der Abhängigkeit von Drittländern. Für die Errichtung einer Batteriezellfertigung in Deutschland statt des Batteriezellenkaufs müssen die betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen erfüllt sein bzw. werden. Um einen optimalen Beitrag zum Klimaschutz und den Erfordernissen zur CO<sub>2</sub>-Minderung bis 2030 zu leisten, ist ein klimafreundlicher Strommix nicht nur in der Nutzungsphase, sondern auch in der Batterie- und Fahrzeugherstellung von

großer Bedeutung. Für die Zweitverwendung von Batteriezellen aus der E-Mobilität sowie deren Recycling sind zudem erforderliche Rahmenbedingungen zu schaffen, um so die Klima- und Umweltverträglichkeit über den gesamten Produktlebenszyklus zu erhöhen. Darüber hinaus sind die hohen Strompreise in Deutschland ein Hemmnis für die weitere Ansiedlung der Batteriezellfertigung. Zu einer signifikanten Senkung der Stromkosten speziell für die Batteriezellfertigung könnte eine Aufnahme in die europäische Liste der von der Strompreiskompensation begünstigten Sektoren führen. Ebenso könnte eine Anpassung der Rahmenbedingungen und beihilferechtlichen Regelungen bei der Abnahme von Strom aus heruntergeregelten erneuerbaren Energiequellen durch die Batteriezellfertigung zu einer Kostensenkung führen. Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder fordern daher die Bundesregierung auf, die Förderung in diesem Schlüsselbereich wieder zu intensivieren, um die Innovationskraft der Industrie langfristig zu sichern, und sich zugleich gegenüber der EU-Kommission für eine entsprechende Erweiterung in den „Leitlinien für bestimmte Beihilfemaßnahmen im Zusammenhang mit dem System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten nach 2021“ einzusetzen.

8. Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder sehen es sehr kritisch, dass der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwert zum 1. Januar 2025 um einen weiteren Schritt reduziert werden soll. Die mit einer Nichteinhaltung dieser CO<sub>2</sub>-Flottenziele einhergehenden Strafzahlungen in Milliardenhöhe würden die europäischen und deutschen Automobilhersteller in der aktuell schwierigen Wirtschaftslage hart treffen. Sie fordern die Bundesregierung daher auf, auf europäischer Ebene darauf zu dringen, die Verordnung (EU) 2019/631 über CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge auszusetzen, um Strafzahlungen für die Automobilindustrie zu verhindern. Andernfalls fehlt diese Liquidität den Unternehmen für erforderliche Investitionen der Transformation. Die Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte sollte daher auf das Jahr 2025 (bzw. für schwere Nutzfahrzeuge 2026) vorgezogen werden. Etwaige Sanktionierungen von Unternehmen sollten erst nach Abschluss dieses Prozesses erfolgen. Unternehmen sollten jedenfalls nur für Zielverfehlungen verantwortlich gemacht werden, die sie zu verantworten haben. Hilfsweise fordern sie die Bundesregierung auf, auf europäischer Ebene darauf zu dringen, das in der Verordnung (EU) 2019/631 über CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte

Nutzfahrzeuge festgelegte Stufenmodell für die Jahre 2025, 2030 und 2035 anzupassen. Das Stufenmodell sollte durch ein Flat-Curve-Model mit jährlich sinkenden Zielwerten abgelöst werden. Damit würden die festgelegten (Zwischen-)Ziele beibehalten, den Unternehmen für deren Erreichen jedoch mehr Zeit eingeräumt werden. Die Bundesregierung wird gebeten, diesbezüglich in Verhandlungen mit der EU-Kommission einzutreten.

9. Neben dem notwendigen Hochlauf der Elektromobilität dürfen weitere Antriebstechnologien nicht vernachlässigt werden. Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder fordern die Bundesregierung auf, Genehmigungsvorschriften für die E-Fuels-Only-Ausnahme schnellstmöglich und umsetzbar zu verhandeln. Für die E-Fuel-Produktion bedarf es verstärkter Unterstützung für Forschung, Entwicklung und beim Aufbau von Power-to-Liquid-Anlagen, da diese neben dem Straßenverkehr auch ein wichtiges Instrument für die Dekarbonisierung der Luft- und Seeschifffahrt darstellen. Analog dazu müssen die Entwicklung und Wirtschaftlichkeit von Brennstoffzellenfahrzeugen unterstützt werden. Dazu gehört auch die Förderung der von der EU genehmigten Wasserstoff-Projekte „IPCEI Hy2Move“ mit Bundesmitteln, so wie ursprünglich vorgesehen.

## **Protokollerklärungen**

### **Protokollerklärung des Landes Baden-Württemberg**

Die Automobilwirtschaft befindet sich in einer herausfordernden Lage. Trotz milliardenschwerer Investitionen in die E-Antriebstechnologie und die vernetzte Mobilität gehen die Verkäufe bei E-Autos wegen externer Faktoren, wie z.B. einer schwächelnden Konjunktur zurück. Deshalb müssen so schnell wie möglich Maßnahmen ergriffen werden, um den Aufbau von Ladeinfrastruktur EU-weit deutlich zu beschleunigen. Um den dafür notwendigen konkreten Handlungsbedarf für den Hochlauf der E-Mobilität ermitteln zu können, sollte aus Sicht des Landes Baden-Württemberg die vorgesehene Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte auf das Jahr 2025 für Pkw (bzw. auf das Jahr 2026 für schwere Nutzfahrzeuge) vorgezogen werden. Aus dieser Überprüfung sollte hervorgehen, welche Maßnahmen sowohl für die Automobilwirtschaft als auch den Klimaschutz am sinnvollsten erscheinen.

Aus Sicht des Landes Baden-Württemberg sollte den Ergebnissen der Überprüfung nicht vorgegriffen werden. Vielmehr sollte auf Grundlage der Ergebnisse gemeinsam mit der EU-Kommission und unter enger Einbindung der Automobilwirtschaft das weitere Vorgehen besprochen werden. Dafür eignet sich der von der Europäischen Kommission geplante Strategiedialog Automobilwirtschaft besonders gut.

### **Protokollerklärung des Freistaates Bayern und des Landes Sachsen-Anhalt**

Die Automobilindustrie ist ein Stützpfeiler der deutschen Wirtschaft. Sie ist insbesondere das Rückgrat der Wirtschaft Bayerns und Sachsen-Anhalts. Sie stellt einen entscheidenden Teil unseres industriellen Wohlstands dar und ist ein Innovationsmotor in Forschung und Entwicklung. Angesichts der herausragenden Bedeutung dieser Branche ist es ein zentrales Anliegen der beiden Länder, die Branche bei der Transformation zu unterstützen. Dies gelingt aber nicht durch ideologische Verbote oder das Streichen von Fördermitteln.

Insbesondere Elektrofahrzeuge müssen aus Sicht des Freistaates Bayern und Sachsen-Anhalts mit intelligenten Prämien längerfristig und planungssicher gefördert werden – und zwar so, dass vor allem auch heimische Hersteller und Zulieferer profitieren. Wir brauchen mehr „Auto-Patriotismus“, um den heimischen Markt zu schützen und zu stärken. Es ist entscheidend, dass gerade deutsche Hersteller und Zulieferer, die in den letzten Jahrzehnten technologische Führungsrollen übernommen haben, weiter gefördert werden.

Ein generelles Verbrennerverbot der EU hingegen gehört abgeschafft. Eine innovative und wettbewerbsfähige Industrie muss alle technologischen Möglichkeiten ausschöpfen können, wie etwa auch Wasserstoff und E-Fuels. Daher fordern Bayern und Sachsen-Anhalt für die Automobilindustrie vollständige Technologieoffenheit. Auch die kurzfristigen Flottenvorgaben für den Ausstoß von CO<sub>2</sub> müssen schnellstmöglich auf den Prüfstand. Hersteller sollten nur insoweit Zahlungen leisten müssen, wie sie Zielverfehlung auch zu verantworten haben. Zugleich bedarf es hinreichender Anreize zum Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur, und zwar nicht nur in städtischen Gebieten, sondern gerade auch im ländlichen Raum. Neben den für die ganze Wirtschaft dringend notwendigen Entlastungen bei Stromkosten ist in diesem Kontext auch ein spezieller Ladestrompreis sinnvoll, der die

Nutzung von E-Autos zusätzlich attraktiver macht. Ohne eine solide und verlässliche Infrastruktur wird die Elektromobilität ihr volles Potenzial nicht entfalten können.