

A N T R A G

der CDU-Landtagsfraktion

betr.: Klarer Kurs für sichere Arbeitsplätze in unserer Automobil- und Zulieferbranche

Der Landtag wolle beschließen:

Die Automobil- und Zulieferindustrie, einschließlich dem zugehörigen Mittelstand, ist der bedeutendste Wirtschaftszweig im Saarland. 7,9 Prozent aller Erwerbstätigen arbeiten an der Saar in automobilen Produktionsbereichen, das ist der mit Abstand höchste Wert bundesweit. Auch aufgrund dieser Branchenkonzentration ist das Saarland wie kein anderes Bundesland von dem notwendigen Umbau von Industrie und industriellem Mittelstand hin zur Klimaneutralität betroffen. Auf diesem Weg haben die rot-grünen Fehlentscheidungen der vergangenen Jahre das Saarland überdurchschnittlich getroffen und belastet. Die Deindustrialisierung schlägt gerade hier bei uns voll zu. Produktionsverlagerungen, Standortschließungen und Arbeitsplatzabbau gefährden die industrielle Substanz des Landes und sorgen zunehmend für Zukunftsängste der Menschen.

Eine zentrale Ursache für die Krise der Automobilindustrie ist die ideologisch verengte, einseitige Fixierung auf einzelne, politisch definierte Technologien. Während sowohl Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer in der Autoindustrie für Technologieoffenheit plädieren, hat die SPD im Bund und in der EU das Verbrennerverbot durchgesetzt. Das war Politik gegen die Interessen der saarländischen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Das Verbot des Verbrennungsmotors gefährdet die herausragende Stellung des Saarlandes unter den europäischen Automobilstandorten. Dabei sind moderne Verbrennungsmotoren eine deutsche Spitzentechnologie mit Zukunft. Es wäre fahrlässig, diese Technologie sehenden Auges in andere Regionen der Welt abwandern zu lassen.

Deshalb unterstützen wir den Vorschlag des VDA sowie weiterer Vertreterinnen und Vertreter der Branche: Das Verbot des Verbrennungsmotors ab 2035 muss aufgehoben werden. Denn dieses Verbot ist Ausdruck einer ideologischen, rot-grün geprägten Energie- und Klimapolitik. Wir können die Klimaziele erreichen, aber dies muss gelingen, ohne dass wir Deutschland deindustrialisieren. Das Verbrennerverbot kam überstürzt, war wenig durchdacht und ignoriert pragmatischere Lösungsansätze. Im Koalitionsvertrag ist klar die Technologieoffen-

heit vereinbart worden – dieser Grundsatz muss sich jetzt auch in der europäischen Politik widerspiegeln. Wir erwarten, dass die Bundesregierung diese Position im Europäischen Rat aktiv unterstützt. Deutschland muss hier eine führende Rolle einnehmen – andernfalls riskieren wir, die deutsche Automobilindustrie aus Europa zu vertreiben, ohne dass dies dem Klima tatsächlich nutzt. Auch mögliche Pläne der EU-Kommission, ab 2030 nur noch vollelektrische Miet- und Unternehmensflotten zuzulassen, müssen vor diesem Hintergrund umgehend gestoppt werden.

Eine moderne Infrastruktur, eine starke Wirtschaft und nachhaltiger Klimaschutz sind für uns keine Gegensätze, sondern bedingen einander. Es ist die Aufgabe der Politik, den Rahmen so zu setzen, dass Klimaschutz und Wachstum möglich sind. Wir setzen dabei auf Technologieoffenheit, auch um die Transformation kosteneffizienter zu gestalten. Die CO₂-Bepreisung als marktwirtschaftliches Instrument ist für uns das zentrale Steuerinstrument, um die Klimaziele zu erreichen – flankiert um einen funktionierenden sozialen Ausgleich sowie um wirksame und verlässliche Förderprogramme. Ohne die Akzeptanz der Menschen wird die Klimaneutralität nicht zu erreichen sein. Deshalb legen wir Wert darauf, dass – nach den bereits eingeleiteten Entlastungen bei den Energiekosten – in einem zweiten Schritt auch die im Koalitionsvertrag vereinbarte Absenkung der Stromsteuer auf das europäische Mindestmaß für alle Unternehmen sowie alle Verbraucherinnen und Verbraucher noch in dieser Legislaturperiode umgesetzt wird.

Bei der E-Mobilität ist durch den abrupten Stopp von Förderprogrammen unter der Ampel-Regierung große Verunsicherung entstanden. Unternehmen verdienen belastbare Perspektiven und Planungssicherheit, die nicht durch kurzfristige politische Kurswechsel oder einseitige Regulierungen untergraben wird. Kundinnen und Kunden verdienen Verlässlichkeit, u.a. durch verbindliche Förderprogramme. Ein weiterer wichtiger Beitrag zur Sicherung der Arbeitsplätze in der Autoindustrie ist es daher, die im Koalitionsvertrag vereinbarte Förderung der E-Mobilität, einschließlich Plug-in-Hybridfahrzeugen, durch gezielte Kaufanreize sowie den konsequenten Ausbau der Ladeinfrastruktur umzusetzen. Im Saarland – das bundesweit Schlusslicht bei der Anzahl öffentlicher Ladepunkte ist – besteht hier großer Aufholbedarf.

Vor dem Hintergrund der aktuellen wirtschaftlich schwierigen Rahmenbedingungen ist die Einhaltung der europäischen CO₂-Flottengrenzwerte nicht in der ursprünglich vorgesehenen Form machbar. Die Flottenregulierung wurde im Jahr 2012 u.a. unter Annahmen einer günstigen Energieversorgung und hohen Absatzzahlen in China eingeführt. Insbesondere seit Beginn des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine Anfang 2022 haben sich diese Grundlagen massiv verändert. Spätestens die nun auf europäischer Ebene vereinbarten Zölle auf deutsche Autoexporte in die USA machen es notwendig, Flottengrenzwerte umgehend auf den Prüfstand zu stellen, nicht erst Ende 2025 bzw. 2026. Das muss Brüssel jetzt vorziehen. Die Bundesregierung muss auch hier Verantwortung übernehmen und sich in der EU dafür einsetzen, dass die Flottengrenz-

werte pragmatisch angepasst werden. Denn die jetzige Regelung birgt ein hohes Risiko für Arbeitsplatzverluste in Deutschland.

Zugleich müssen auch die Regulierungsgrundlagen angepasst werden. Die CO₂-Emissionen dürfen nicht nur am Auspuff eines Autos gemessen werden, sondern es muss für den CO₂-Fußabdruck eine Life-Cycle-Analyse geben: Statt einer die CO₂-Bilanz verschleiernenden Betrachtung nur von der Tank- oder Ladesäule bis zum Rad sollte eine umfassendere Betrachtung von der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung am Ende des Produktlebenszyklus herangezogen werden. Dadurch würde etwa auch der Einsatz von grünem Stahl beim Autobau eine massive Aufwertung erfahren.

Gerade im Autoland Saarland darf das Auto nicht verteufelt werden. Der politische Feldzug der SPD-Alleinregierung gegen das Auto muss gestoppt werden. Es ist nicht hinnehmbar, dass die SPD das Auto zum Feind erklärt, während Tausende Arbeitsplätze im Saarland von der Automobilindustrie abhängen. Wer auf das Auto angewiesen ist, weil er im ländlichen Raum lebt, den will sie mit Verboten oder Verteuerungen gängeln. Die Menschen mit sogenannten Push-Maßnahmen, wie teureren Parkgebühren oder der bewussten Verknappung von Parkraum, zu vergrämen, ist ein Irrweg. Dies ist auch deshalb inakzeptabel, da der ÖPNV auch nach 13 Jahren SPD-Verantwortung im saarländischen Verkehrsministerium nicht richtig in die Gänge kommt – weder innerhalb des Saarlandes, noch bei der Anbindung an das übrige Bundesgebiet sowie nach Luxemburg und Frankreich.

Stattdessen braucht es vielmehr weitere Anstrengungen, damit Autofahren nicht immer teurer wird. Das beginnt bei der Ausbildung. Damit die Kosten für den Führerscheinerwerb wieder sinken, braucht es unter anderem eine Entrümpelung bei der Führerscheinausbildung. Deshalb erwarten wir, dass die Bundesregierung zügig das im Koalitionsvertrag vereinbarte Vorhaben angeht, unter Wahrung hoher Standards die Fahrausbildung zu reformieren, um den Führerscheinerwerb bezahlbarer zu machen.

Angesichts der Herausforderungen in der Automobil- und Stahlindustrie liegen auch in einer stärkeren Verzahnung mit der Verteidigungsindustrie neue Chancen für das Saarland. Zahlreiche Autozulieferer im Saarland verfügen über exzellentes Know-how in hochpräziser Fertigung, bei Zulieferteilen oder auch in Bereichen wie Sensorik und Elektronik – Kompetenzen, die sich nicht nur in der E-Mobilität, sondern ebenso in der Wehrtechnik einsetzen lassen. Wenn es gelingt, diese Fähigkeiten gezielt auch für Aufträge aus dem Bereich der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie zu nutzen, lassen sich so Arbeitsplätze sichern und Wertschöpfung im Land halten; gleichzeitig trägt dies dazu bei, dass Deutschland seiner sicherheitspolitischen Verantwortung gerecht wird.

Die Transformation kleiner und mittlerer Unternehmen – die bislang in der Zuliefererkette der Automobilindustrie arbeiten – hin zur Verteidigungsindustrie birgt gerade für den saarländischen Mittelstand große Chancen, für manche die einzige Überlebenschance in einem schwierigen Marktumfeld. Hindernisse

für kleine und mittlere Unternehmen sind vielfältig. Eine davon ist die zusätzliche Regulatorik, die Unternehmen in der Verteidigungsindustrie zu schultern haben. Die Landespolitik ist aufgefordert, diese Transformation aktiv zu begleiten, administrative Verfahren zu beschleunigen und insbesondere mit Beratung bei der zusätzlichen Komplexität der bürokratischen Anforderungen die kleinen und mittleren Unternehmen zu unterstützen.

Auch der Koalitionsvertrag der Bundesregierung greift dieses Thema auf. Wichtig ist es nun, schnell die im Koalitionsvertrag vereinbarte Prüfung durchzuführen, wie die Umrüstung und Ertüchtigung vorhandener Werke für die Bedarfe der Verteidigungsindustrie unterstützt werden können. Dazu braucht es ein stärkeres, ambitionierteres Vorgehen der Landesregierung, etwa durch strategische Ansiedlungsgespräche mit deutschen und europäischen Verteidigungsunternehmen, ein durchdachtes Standort- und Ansiedlungskonzept für verteidigungsrelevante Industrie und vor allem einen engagierten Einsatz auf Bundesebene, damit unsere Region bei Verteidigungsinvestitionen stärker berücksichtigt wird. Dies gilt ebenso für den Aufbau bestehender und die Ansiedlung neuer Standorte der Bundeswehr, die einen positiven wirtschaftspolitischen Effekt für das Land haben können.

Daher fordert der Landtag des Saarlandes die Landesregierung auf,

- sich im Bund und in der Europäischen Union aktiv für die Aufhebung des Verbrennerverbots ab 2035 einzusetzen, das Tausende Arbeitsplätze im Saarland gefährdet,
- auf europäischer Ebene auf eine vorgezogene Überprüfung und Anpassung der CO₂-Flottengrenzwerte zu drängen, um eine Schwächung der deutschen Automobilindustrie infolge des EU-Strafsystems abzuwenden,
- sich gegen eine unrealistische 100 Prozent-CO₂-Reduktion „am Auspuff“ und stattdessen für eine ganzheitliche Life-Cycle-Analyse (von der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung) zur Grundlage der CO₂-Bewertung von Fahrzeugen einzusetzen,
- sich für eine Umsetzung der im Koalitionsvertrag vereinbarten Förderung der E-Mobilität – einschließlich Plug-in-Hybridfahrzeugen – durch Kaufanreize und einen konsequenten Ausbau der Ladeinfrastruktur einzusetzen,
- den bundesweiten Rückstand des Saarlandes bei der Zahl öffentlicher Ladepunkte schnellstmöglich aufzuholen und beim Ausbau der Ladeinfrastruktur neben Pkw auch Nutzfahrzeuge und Busse stärker in den Blick zu nehmen, die für einen gelingenden Hochlauf unerlässlich sind,
- sich für weitere Strompreissenkungen einzusetzen, um Wertschöpfung in Deutschland zu sichern sowie auch das elektrische Fahren zu fördern,
- sich für einen beschleunigten Bürokratieabbau zur Erleichterung der Technologieentwicklung im Bereich des autonomen Fahrens einzusetzen,
- weitere Verteuerungen des Autofahrens durch sogenannte Push-Maßnahmen wie höhere Parkgebühren oder künstliche Verknappung von Parkraum zu vermeiden,

- sich für eine zeitnahe Umsetzung der im Koalitionsvertrag auf Bundesebene vereinbarte Reform der Fahrausbildung einzusetzen, um den Führerscheinwerb bezahlbarer zu machen,
- eine aktive Ansiedlungs- und Standortpolitik für Automobil- und Zulieferbetriebe zu betreiben und die Transformation kleiner und mittlerer Zulieferunternehmen in Richtung Sicherheits- und Verteidigungsindustrie zu unterstützen, insbesondere durch den Abbau bürokratischer Hürden, gezielte Beratungsangebote und beschleunigte Verfahren,
- sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass das Saarland bei Verteidigungsinvestitionen und bei der Ansiedlung neuer sowie beim Ausbau bestehender Standorte der Bundeswehr stärker berücksichtigt wird.

B e g r ü n d u n g :

Erfolgt mündlich.