

A N T R A G

der CDU-Landtagsfraktion

betr.: Technologieoffene Mobilität sichern – Verschärfung des Utility Factors für Plug-in-Hybride aussetzen, saarländische Automobilarbeitsplätze schützen

Der Landtag wolle beschließen:

Das Saarland ist Industrieland. Seine wirtschaftliche Stärke, seine Beschäftigung und seine Innovationsfähigkeit hängen in erheblichem Umfang von einer wettbewerbsfähigen Automobil- und Zulieferindustrie ab. Gerade deshalb braucht die Transformation des Verkehrssektors Verlässlichkeit, Realismus und Technologieoffenheit.

Die europäische CO₂-Flottenregulierung setzt für Hersteller erhebliche Anreize zur Dekarbonisierung. Das Ziel klimafreundlicher Mobilität ist richtig. Es darf jedoch nicht durch einseitige regulatorische Vorgaben verfolgt werden, die einzelne Technologien vorschnell ausschließen oder wirtschaftlich entwerten, obwohl sie einen Beitrag zur Emissionsminderung leisten können.

Plug-in-Hybride sind für viele Menschen ein pragmatischer Einstieg in die Elektromobilität. Sie können im Alltag elektrisch fahren und zugleich Reichweiten-sicherheit bieten. Gerade in ländlich geprägten Regionen, bei unzureichender Ladeinfrastruktur oder bei langen Pendel- und Dienstwegen können sie eine Brücke in Richtung emissionsärmerer Mobilität darstellen.

Der Utility Factor ist dabei ein zentraler regulatorischer Hebel. Wird der Nutzungsfaktor abgesenkt, steigt der offiziell ausgewiesene CO₂-Wert eines Plug-in-Hybrids. Dadurch verschlechtert sich seine Bewertung in der Flottenregulierung. Die geplante weitere Verschärfung für neue Typgenehmigungen ab 2027 und in der Folge für Neuzulassungen ab 2028 würde viele Plug-in-Hybride regulatorisch deutlich schlechterstellen, ohne dass sich ihre technische Leistungsfähigkeit verändert.

Eine solche Entwicklung wäre industriepolitisch problematisch. Sie würde die Planungssicherheit für Hersteller und Zulieferer schwächen, Investitionen erschweren und die Angebotsvielfalt für Verbraucherinnen und Verbraucher verringern. Für das Saarland als Automobil- und Zulieferstandort ist dies von besonderer Bedeutung.

Die CDU-Fraktion setzt sich für eine Transformation ein, die Klimaschutz und industrielle Stärke miteinander verbindet. Wer investiert, modernisiert und dekarbonisiert, braucht verlässliche Rahmenbedingungen. Das gilt für die energieintensive Industrie ebenso wie für die Automobilwirtschaft. Regulatorische Eingriffe dürfen nicht dazu führen, dass Wertschöpfung, Arbeitsplätze und Know-how aus dem Saarland und aus Europa abwandern.

Die beschäftigungspolitische Dimension ist akut. Der Geschäftsführer der autoregion e.V., warnte im Juni 2024, dass im Saarland nach realistischen Szenarien bis 2030 im Saldo 10.000 bis 12.000 Arbeitsplätze in der Automobil- und Zulieferindustrie verloren gehen könnten, wenn nicht entschlossen gegengesteuert wird. Im Oktober 2025 wies er zudem darauf hin, dass nach Einschätzung der autoregion noch rund 80 Prozent der saarländischen Automobil-arbeitsplätze an Technologien mit Verbrennungsmotor hängen. Diese Warnungen unterstreichen, dass die Transformation nicht gegen die Beschäftigten, sondern nur mit Investitionen, Qualifizierung und verlässlichen Übergangspfaden gelingen kann.

Plug-in-Hybride moderner Generation verbinden bestehende industrielle Kompetenzen mit neuen Wertschöpfungsfeldern. Für saarländische Unternehmen entstehen Chancen bei Elektromotoren, Leistungselektronik, Batterie- und Thermomanagement, Lade- und Steuerungstechnik, Software, Sensorik, Leichtbau, hocheffizienten Verbrennungskomponenten sowie bei Reparatur, Wiederaufbereitung und Recycling. Technologieoffenheit bedeutet deshalb nicht Stillstand, sondern ermöglicht den Betrieben, vorhandenes Know-how schrittweise in neue Produkte und Produktionsverfahren zu überführen. Landesförderung sollte Investitionen in Forschung, Pilotfertigung, Umrüstung und Qualifizierung gezielt unterstützen und mit Standort- und Beschäftigungsperspektiven im Saarland verbinden.

Gleichzeitig muss der tatsächliche Nutzen von Plug-in-Hybriden gestärkt werden. Entscheidend ist, dass diese Fahrzeuge im Alltag möglichst häufig geladen und elektrisch gefahren werden. Deshalb braucht es neben einer realitätsnahen Regulierung auch praktische Maßnahmen: mehr Ladeinfrastruktur, bessere Nutzerinformation, intelligente Ladesysteme und klare Vorgaben für öffentliche Fuhrparks.

Damit sich mehr Verbraucherinnen und Verbraucher für moderne Plug-in-Hybride entscheiden, müssen Anschaffung und Nutzung berechenbar und wirtschaftlich attraktiv sein. Dazu gehören ein dichtes und einfach zugängliches Ladenetz, beschleunigte Genehmigungen für Ladepunkte, verlässliche steuerliche Rahmenbedingungen, transparente Ladetarife sowie zielgenaue Anreize für Fahrzeuge mit hoher elektrischer Reichweite, guter Ladeleistung und nach-

weislich hohem elektrischem Fahranteil. Anreize sollten nicht allein an die Antriebsbezeichnung anknüpfen, sondern technische Qualität und reale Klimawirkung belohnen.

Zur Attraktivität gehört ebenso ein stabiler Gebrauchtwagenmarkt. Gerade Plug-in-Hybride aus Flotten- und Dienstwagenbeständen müssen nach der Erstnutzung für private Haushalte bezahlbar und werthaltig bleiben. Dafür braucht es standardisierte und herstellerunabhängige Nachweise zum Batteriezustand, transparente Angaben zur verbleibenden elektrischen Reichweite, übertragbare Garantieinformationen, langfristige Software- und Ersatzteilversorgung sowie einen fairen Zugang zu Reparatur- und Diagnosedaten. Die in Euro 7 vorgesehenen Informationen zu Batteriegesundheit und Umweltleistung müssen so umgesetzt werden, dass sie beim Weiterverkauf verständlich, verlässlich und praktisch nutzbar sind.

Die weitere Ausgestaltung des Utility Factors sollte daher nicht isoliert und vorschnell erfolgen, sondern im Rahmen des anstehenden CO₂-Reviews. Grundlage müssen belastbare Realnutzungsdaten sein. Ziel muss eine faire, realistische und technologieoffene Regulierung sein, die Klimaschutz ermöglicht, industrielle Wertschöpfung erhält und Akzeptanz bei den Menschen schafft.

Das Saarland muss sich in diese Debatte aktiv einbringen. Die Landesregierung darf nicht abwarten, bis europäische Vorgaben Fakten schaffen. Sie muss die Interessen des Industriestandortes Saarland gegenüber Bund und EU klar vertreten.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

1. sich auf Bundes- und EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die für neue Typgenehmigungen ab 2027 und in der Folge für Neuzulassungen ab 2028 vorgesehene weitere Verschärfung des Utility Factors für Plug-in-Hybride ausgesetzt wird;
2. sich mit der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass Deutschland im Rat der Europäischen Union eine technologieoffene und industriefreundliche Position zur CO₂-Flottenregulierung vertritt;
3. sich dafür einzusetzen, dass technische Fortschritte moderner Plug-in-Hybride, insbesondere größere elektrische Reichweiten, höhere Ladeleistungen und intelligente Ladesysteme, bei der Bewertung angemessen berücksichtigt werden;
4. sich auf europäischer Ebene für eine Regulierung einzusetzen, die Plug-in-Hybride, Range Extender, batterieelektrische Fahrzeuge, wasserstoffbasierte Lösungen sowie Fahrzeuge mit erneuerbaren Kraftstoffen fair und technologieoffen behandelt;
5. gemeinsam mit der saarländischen Automobil- und Zulieferindustrie, der autoregion e.V., den Kammern, Gewerkschaften, Betriebsräten, Hochschulen und Forschungseinrichtungen eine saarländische Position zur anstehenden Überarbeitung der CO₂-Flottenregulierung zu erarbeiten;

6. sich dafür einzusetzen, dass Regulierung nicht zu einer Verlagerung industrieller Wertschöpfung aus Europa führt, sondern Investitionen in klimafreundliche Technologien, Produktion und Arbeitsplätze im Saarland stärkt;
7. landesseitig Maßnahmen zu prüfen, die den tatsächlichen elektrischen Fahranteil von Plug-in-Hybriden erhöhen können, insbesondere durch bessere Ladeinfrastruktur an Wohnorten, Arbeitsstätten, Gewerbestandorten und öffentlichen Einrichtungen sowie durch beschleunigte und digitalisierte Genehmigungsverfahren für Ladepunkte;
8. sich auf Bundes- und EU-Ebene dafür einzusetzen, dass bereits zugelassene Plug-in-Hybride durch spätere Änderungen steuerlicher, förderrechtlicher oder nutzungsbezogener Regeln nicht nachträglich wirtschaftlich entwertet werden und dass die Ausgestaltung des Umweltfahrzeugpasses nach Euro 7 die Restwertstabilität und einen funktionierenden Gebrauchtwagenmarkt unterstützt;

B e g r ü n d u n g :

Erfolgt mündlich.