



Ausschussdrucksache 20(9)410

(11. November 2024)

**IG Metall
60329 Frankfurt**

Stellungnahme

Öffentliche Anhörung

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

**Unsere Automobilindustrie braucht eine Zukunft
– Den Industriestandort Deutschland wettbewerbsfähig machen**

BT-Drucksache 20/12963

am 13. November 2024



Schriftliche Stellungnahme der IG Metall

zur öffentlichen Anhörung von Sachverständigen in Berlin am 13. November 2024 zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Unsere Automobilindustrie braucht eine Zukunft – Den Industriestandort Deutschland wettbewerbsfähig machen

Das Wichtigste in Kürze

- Analyse und Maßnahmen des zugrunde liegenden Antrages sind der Lage nicht angemessen.
- Breitere automobil- und industriepolitische Agenda wäre angezeigt.
- Kurzfristige Umsetzung einiger sehr drängender Maßnahmen sollte noch vor dem Wahlkampf sofort angegangen werden, alle Fraktionen sind zu verantwortlichem Handeln aufgefordert.
- Die Lage in der Automobilindustrie duldet keinen Aufschub.

1. Zur Beschreibung und Analyse der Lage der Automobilindustrie

Die IG Metall ist angesichts der aktuellen Entwicklungen in großer Sorge um die deutschen Standorte in der Automobil- und Zulieferindustrie. In vielen Unternehmen ist die IG Metall derzeit gezwungen, die Beschäftigten bei ihrem Kampf gegen einen oftmals ungerechtfertigten und verantwortungslosen Standort- und Personalabbau zu unterstützen. Die konjunkturellen und strukturellen, durch vielfältige Versäumnisse der vergangenen Jahre aufgelaufenen Probleme der Branche werden derzeit viel zu oft auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen.

Um in dieser schwierigen Lage die richtigen Maßnahmen auf politischer und unternehmerischer Ebene zu identifizieren ist eine richtige Beschreibung und Analyse der Situation zentral.

Die IG Metall analysiert die Situation wie folgt:

- Die Automobilnachfrage weltweit erholt sich zwar, bleibt aber unter dem Vorkrisenniveau von 2018. Das gilt besonders für Europa und Deutschland. Weltkonjunktur, Corona Nachwirkungen, Energiekrise, Kriege und Konflikte sind die Ursachen. Die Erholung des Weltmarktes auf das Rekordniveau von 2017 erfolgt - wenn überhaupt – nur langsam.
- Auf einem engeren Markt konkurrieren weltweit mehr Anbieter. Mit Tesla und den chinesischen Herstellern sind neue, sehr ernstzunehmende Wettbewerber hinzugekommen. Der Wettbewerb wird härter und schwieriger für deutsche Hersteller, denn die Konkurrenz ist besser geworden, bei der Produktivität und in den zentralen Zukunftsfeldern Elektromobilität, Batterietechnik und Software.
- Wachstum findet derzeit vor allem noch auf dem chinesischen Markt statt, auch wenn es sich dort zeitweise verlangsamt hat. Der chinesische Markt ist der größte Automobilmarkt der Welt. In China ist schon jetzt die Hälfte der Neuwagen elektrifiziert und die deutschen



Hersteller verkaufen gerade in diesem Segment relativ schlecht und fallen zurück. Damit verlieren sie Marktanteile und die Gewinne aus dem China-Geschäft sinken.

- Wachstum ist - nach einer Vielzahl von Branchenanalysen und Studien - international nur noch auf den Märkten für elektrifizierte Fahrzeuge zu erwarten. Wenn die deutschen Hersteller in diesen Segmenten nicht besser werden und die Gewinne aus dem chinesischen Markt sich nicht erholen, gerät das deutsche Exportmodell in große Schwierigkeiten. Damit werden die Probleme der deutschen Hersteller bei der Elektromobilität existentiell.
- Unsicherheit gibt es auch bezüglich des Ausgangs der US-Wahlen, insbesondere bezogen auf die Handelsbeziehungen zwischen den USA und Europa. Importe von Fahrzeugen in die USA stärker zu bezollen, stellt ein neues Risiko dar.
- In den meisten wichtigen und großen Märkten wächst der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge stetig weiter, während der Marktanteil der Verbrennerfahrzeuge sinkt. Der Anteil von klassischen Verbrennerfahrzeugen sinkt in allen großen Märkten, er ist auch in der EU und in Deutschland verglichen mit 2018 sehr stark zurückgegangen. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge wird nach Branchenprognosen auch weiter steigen, trotz der aktuellen Probleme auf dem deutschen Markt. E-Mobilität ist daher die wichtigste *Zukunftsfrage*.

Vor diesem Hintergrund kann der im Antrag zu dieser Anhörung angebotenen Ursachenanalyse der Situation nur in Teilen zugestimmt werden.

Der Antrag identifiziert zunächst zutreffend einige krisenverschärfende Faktoren, wenn er auf hohe Energiepreise, eine schwache Exportnachfrage, den subventionierten internationalen Wettbewerb, eine gewisse europäische Marktsättigung und die deutsche Konsumzurückhaltung hinweist.

Schon der Hinweis auf „unflexible Arbeitsregelungen“ oder „hohe Lohnkosten“ zeugt allerdings von Unkenntnis der Praxis in vielen Betrieben der Industrie und von Fehleinschätzungen der Kostenstrukturen in der Branche. Der Lohnkostenanteil am Umsatz liegt in der Regel unter 16,1%, je nach Unternehmen zum Teil auch unter 10%. Hier wird in der Kostenproblematik sehr einseitig - und der Problemlage unangemessen - auf die Beschäftigten fokussiert, während eine Vielzahl von kostentreibenden Faktoren in der Verantwortung teurer Fehlentscheidungen des Managements verschiedener Unternehmen im Antrag komplett unberücksichtigt bleiben.

Die dann erfolgende Benennung der „Fokussierung auf einzelne, politisch definierte Technologien“ als „zentrale Ursache für die Krise der Automobilindustrie“ ist eine Fehldiagnose. Die Entscheidung nahezu aller wichtigen Hersteller weltweit, in der Transformation zu einer klimaneutralen Individualmobilität vor allem auf den batterieelektrischen Antrieb zu setzen wurde von den Unternehmen schlicht deshalb getroffen, weil diese Technik allen Alternativen gegenüber klar im Vorteil ist. Die oben aufgeführten Marktdaten zeigen einen eindeutigen internationalen Trend hin zu elektrifizierten Fahrzeugen. Aussagen wie die aus dem Antrag zitierte benennen nicht nur einen falschen Schuldigen für die - ganz anders verursachte - Krise, sondern tragen bedauerlicherweise auch zur Schädigung der Zukunftsperspektiven der Branche in Deutschland bei. Deren beste Zukunftschance liegt in der schnellen Verbesserung ihrer Wettbewerbsposition bei digitalisierten (Software Defined Vehicle) und elektrifizierten Fahrzeugen.



Richtig wiederum ist die im Antrag formulierte Kritik des abrupten Abbruchs der Förderung von E-Autos durch die Umweltprämie oder das Ende der Förderung der Batterieforschung. Hier hat die Bundesregierung zur derzeitigen Verunsicherung des Marktes und der ganzen Branche massiv beigetragen.

2. Zu den Maßnahmen für die Zukunft des Automobilstandortes Deutschland

Die Maßnahmenvorschläge, die in der Vorlage zur Anhörung genannt werden, sollen hier kurz zusammenfassend eingeordnet und jeweils durch zum Teil weitergehende, zum Teil alternative Maßnahmenvorschläge der IG Metall beantwortet werden.

2a. Förderung Elektromobilität

Der Antrag benennt einige richtige Maßnahmen zur Förderung der in Deutschland derzeit nur schleppend hochlaufenden Elektromobilität, so etwa den Ausbau der flächendeckenden Ladeinfrastruktur für PKW und LKW, eine Senkung des Ladestrompreises durch stärkeren Wettbewerb und die Einführung der durch die Bundesregierung geplanten Anpassung der Dienstwagenbesteuerung und der Sonderabschreibung für gewerblich angeschaffte Elektrofahrzeuge.

Dem ist zuzustimmen, die IG Metall hält die weitere Förderung der E-Mobilität für richtig und wichtig. In der jetzigen entscheidenden Übergangsphase braucht die neue Technik noch vorübergehend Unterstützung. Und wir brauchen einen starken Heimatmarkt, damit die deutsche Industrie bei dieser Zukunftstechnologie global weiter vorn mitspielen kann. Ohne höhere Nachfrage und Stückzahlen bei E-Autos auf den deutschen und europäischen Märkten wird es europäischen Herstellern und Zulieferern schwerer fallen, Kosten und Preise zu senken, was wiederum den chinesischen Wettbewerbern erleichtert, Marktanteile in Europa zu gewinnen. Auch viele Zulieferer, die ebenfalls massiv investiert haben, würden von einem schnelleren Hochlauf profitieren.

Die IG Metall hält daher, neben einem klaren Bekenntnis zum Kurs auf Elektromobilität, einen neuen Förderimpuls für Elektroautos und Plug-in-Hybride für richtig sowie eine zusätzliche Initiative beim Ausbau der Ladeinfrastruktur. Hier wäre eine ambitionierte Umsetzung der geplanten Versorgungsaufgabe für große Tankstellenbetreiber und der EU-Gebäuderichtlinie sehr hilfreich. Tankstellenbetreiber, Handel und Arbeitgeber sollten zum Aufbau von mehr Ladepunkten verpflichtet werden. Eine zeitlich begrenzte, sozial gestaffelte Kaufförderung nur für Fahrzeuge, die zu großen Anteilen in Europa gefertigt werden, ob als Prämie oder als Abzug von der Steuerschuld wäre ebenfalls hilfreich. Für einkommensschwache Haushalte sollte der Staat das Leasing eines E-Autos unterstützen. Hier haben die CDU-Politiker im Europaparlament Peter Liese und Dennis Radtke einen sehr interessanten Vorschlag vorgelegt. Es sind allerdings auch die Unternehmen gefordert. Wir brauchen eine schnellere und mutige Modellpolitik, so dass Elektromobilität für alle erschwinglich wird. Sollten chinesische OEM in Europa investieren, so sollte dieses finanzielle Engagement mit einer local content Auflage verbunden werden, so dass deutsche und europäische Zulieferer profitieren und Arbeitsplätze gesichert werden.



Ein wichtiger vom Antrag sehr richtig benannter Aspekt ist die Forderung nach einer strategischen Rohstoffpolitik für die künftige Versorgung mit den kritischen Rohstoffen der künftigen Schlüsseltechnologien. Die Verringerung der einseitigen Abhängigkeiten der deutschen und europäischen Wirtschaft in diesem Bereich ist von zentraler Bedeutung.

2b. Andere Antriebstechnologien

Ein zweiter Block von Forderungen des Antrages bezieht sich auf andere, oft diskutierte Antriebstechnologien. Hier artikuliert sich im Antrag eine große Hoffnung auf den massenhaften Einsatz „klimafreundlicher CO₂-neutraler Kraftstoffe“, die von der IG Metall leider nicht geteilt wird. Im Verlaufe der zurückliegenden Jahre hat sich die IG Metall oft mit dieser Perspektive auseinandergesetzt. Wäre sie technologisch und wirtschaftlich vielversprechend, würden die Anpassungsschwierigkeiten vieler Betriebe in der Transformation weniger groß sein und auch viele Beschäftigte in der Industrie hätten es im Strukturwandel vielleicht einfacher.

Es ist allerdings nicht hilfreich, den Menschen falsche Hoffnungen zu machen. Die Produktion dieser synthetischen Kraftstoffe ist sehr aufwendig, sehr teuer und kostet enorm viel Strom. Dabei geht so viel Energie verloren, dass ein mit E-Fuels betriebenes Fahrzeug rund 5-mal so viel Strom pro Kilometer benötigt wie ein Batteriefahrzeug. Die Hoffnung auf einen massenkompatiblen und klimaneutralen PKW-Antrieb bleibt in diesem Fall leider eine Illusion, denn E-Fuels sind aufgrund des enormen Energieaufwandes für PKW nur in kleinen Nischenmärkten wirtschaftlich. Auch der von vielen Anhängern ausgemalte massenhafte Import aus sonnen- und windreichen Gebieten ist im geforderten Ausmaß nicht realistisch.

Auch der grüne Wasserstoff, der zur Herstellung der Kraftstoffe benötigt wird, ist knapp und teuer und wird es bleiben. Er wird daher - allein durch Marktmechanismen - dort eingesetzt werden, wo es keine Alternativen gibt. Neben der Luft- und Schifffahrt können etwa die Stahlindustrie und die chemische Industrie klimaneutral werden, indem sie Wasserstoff einsetzen. Hier wird die Zahlungsbereitschaft aufgrund des Mangels an Alternativen höher sein.

Auch aus diesen Gründen hat die Industrie den Weg der Elektromobilität eingeschlagen.

Beim LKW auf der Langstrecke und im Bereich von Spezialfahrzeugen können Antriebe mit Wasserstoff-Brennstoffzelle allerdings neben der direkten Wasserstoffverbrennung trotz der hohen Kosten eine sinnvolle Ergänzung des Batterieantriebs werden.

Fahrzeuge, die nur mit E-Fuels betrieben werden können, werden nun voraussichtlich von der EU auch für die Jahre nach 2035 zugelassen. Das hat die EU-Kommission schon seit längerem zugesagt und der designierte neue EU-Kommissar für Klima, Net-Zero und sauberes Wachstum, Wopke Hoekstra, hat diese Zusage jüngst bekräftigt. Es ist gut, dass diese - noch nicht existierende - Fahrzeugklasse nun für die Jahre nach 2035 zugelassen wird, allein um die aufgeladene und polarisierte Debatte zu beenden. Die IG Metall warnt aus den oben genannten Gründen allerdings vor übertriebenen Hoffnungen auf diesen Technologiepfad: Der Fokus der deutschen Automobilindustrie auf E-Mobilität darf nicht verloren gehen.

Von daher bewerten wir diese Auseinandersetzung als nicht zielführend. Fakten sind geschaffen.



Zum in diesem Zusammenhang immer wieder bemühten Argument der „Technologieoffenheit“ ist folgendes anzumerken:

Die aktuell gültige Regulierung ist gegenüber alternativen Technologiepfaden wie dem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb neutral. Diese sind bloß trotz jahrzehntelanger Forschung bisher nicht konkurrenzfähig. Sogenannte „E-Fuels-Only“-Fahrzeuge waren bisher in der Tat von der Regulierung benachteiligt. Es gibt sie bisher allerdings genauso wenig wie die E-Fuels selbst. Sie werden nun wie erwähnt voraussichtlich von der EU auch für die Jahre nach 2035 zugelassen. Auch diese Fahrzeuge werden die Überlegenheit des batterieelektrischen Antriebes allerdings nicht verändern.

Generell gilt: Unternehmen - oder „der Markt“ - können einen Wandel dieser Größenordnung nicht allein bewältigen. Es gibt zur politischen Begleitung technologischen Wandels auch viele Beispiele aus der Wirtschaftsgeschichte. Politik kann und muss oftmals unterstützen, mit Infrastruktur, Förderungen, Regulierung. Also muss Politik auch entscheiden, was sie unterstützt. Sie kann aus Kosten- und Effizienzgründen nicht immer alle Technologien und Infrastrukturen gleichzeitig fördern. Auch Unternehmen sind schnell überfordert, wenn sie in mehrere Technologien gleichzeitig investieren müssen.

Es gibt also ein Spannungsverhältnis zwischen stets notwendiger Offenheit für neue technische Entwicklungen und der ebenfalls notwendigen Planungs- und Investitionssicherheit für Unternehmen. Daher gibt es in der Entwicklung industrieller Bereiche Zeitpunkte, zu denen Entscheidungen getroffen werden müssen und aufgrund der gesammelten technischen Erfahrungen und des wissenschaftlichen Erkenntnisstandes auch getroffen werden können. Die gewaltigen, auch finanziellen Anstrengungen für Politik, Unternehmen und Beschäftigte müssen dann fokussiert werden. Nach vielen Jahren technologieoffener Forschung und Entwicklung hat sich beim PKW die Elektromobilität durchgesetzt. Dieser Fokus muss nun erhalten bleiben, um die Zukunft der deutschen Automobilindustrie nicht zu gefährden.

Der gelegentlich angeführte Hinweis, China habe kein oder erst ein sehr viel späteres Verbrenner-Aus, führt komplett in die Irre, da die staatliche Industriepolitik („Made in China 2025“) die Weichen dort so eindeutig in Richtung E-Mobilität gestellt hat, wie nirgendwo sonst in der Welt.

2c Flottengrenzwerte

Drittens formuliert der Antrag einige Forderungen zur Anpassung der europäischen Flottengrenzwertregulierung. Dazu nimmt die IG Metall wie folgt Stellung:

Die Rufe nach Veränderung oder gar Abschaffung der Flottengrenzwerte sind zum jetzigen Zeitpunkt die falsche Diskussion. Sie tragen zur verbreiteten Unsicherheit in Industrie und Markt erheblich bei. Ein Zick-Zack Kurs gefährdet Investitionen, etwa in die Batteriezellfertigung, und verwässert den klaren Fokus beim Wettbewerb mit Tesla und den chinesischen Herstellern. Ohne klare strategische Planung verpassen die Unternehmen Innovationssprünge und verlieren Wettbewerbsfähigkeit. Ein Schlingerkurs der Politik gefährdet damit mittelbar und mittelfristig auch Arbeitsplätze am Standort Deutschland.



Die Flottengrenzwert-Regeln sind Ansporn und Rahmen für die Industrie, woran sie sich seither orientieren kann und auch orientiert hat. Die Unternehmen haben Milliarden investiert. Deutschland ist zum weltweit zweitgrößten Standort für E-Auto Produktion geworden. „Ohne die Fertigung von Elektroautos läge die Produktion am Standort Deutschland in etwa auf dem Niveau von 1966“ (Institut der deutschen Wirtschaft: „Die Automobilindustrie im Jahr 2024“, Köln 22.9.2024). Auch viele Zulieferer haben in die Elektromobilität investiert und leiden jetzt unter dem schleppenden Hochlauf.

Die EU-Regulierung setzt der Industrie allerdings sehr ehrgeizige Ziele, die sie allein nicht erfüllen kann. Es war von Anfang an klar: Die Politik muss Rahmenbedingungen schaffen, Infrastruktur aufbauen, neue Wertschöpfung ansiedeln. Sie muss

- den Markthochlauf von E Autos noch weiter unterstützen,
- beim Aufbau von Ladepunkten helfen,
- die Ansiedlung von Batteriezellfertigung unterstützen,
- Forschung und Fertigung bei Software und Halbleitern fördern,
- Rohstoffversorgung sichern
- Beschäftigten beim Weg in neue Tätigkeiten unterstützen.

Das hat sie bis dato nicht in ausreichendem Maße getan, hier muss dringend nachgelegt werden.

Die aktuell gültige Regulierung hat mit Blick auf diese Rahmenbedingungen eine Überprüfung („Review“) vorgesehen. Auf der Basis dieser Bewertung prüft die Kommission, ob die Rahmenbedingungen für die Erreichung der gesetzten Ziele gegeben sind und Ziele ggf. verändert werden müssen. Diese Überprüfung ist sinnvoll und wichtig. Eine solche gründliche und sorgfältige Überprüfung sollte durch die EU-Kommission nun zeitnah angegangen werden.

Vor allem aber brauchen wir jetzt ein schnelles neues Förderpaket für die Elektromobilität, Investitionen in die Batteriezellfertigung und eine beherzte Rohstoffpolitik mit Diversifizierung, Forschung zur Substitution kritischer Rohstoffe und Investitionen in Batterierecycling. Auf diesem Wege der Verbesserung der Rahmenbedingungen könnten die Hersteller schnell und effektiv bei der Erreichung der CO₂-Reduktionsziele unterstützt werden. Das ist mittel- und langfristig viel besser für die Industrie als der Aufschub des Wandels. Der Markt würde weiter erschlossen, die bereits getätigten Milliarden-Investitionen würden sich schneller auszahlen und die Skalierung der neuen Produkte beschleunigt. Im globalen Wettlauf sollte der Hochlauf der E-Mobilität nicht verschleppt werden.

In der Vorlage zur Anhörung wird pauschal konstatiert, die „Einhaltung der europäischen CO₂-Flottengrenzwerte sei derzeit nicht machbar“. Das entspricht so nicht der Erwartung vieler Beobachter. Einige Hersteller können die Flottengrenzwerte 2025 voraussichtlich aus eigener Kraft einhalten. Bei Unterstützung durch die eben genannten Maßnahmen würden die Bedingungen dafür weiter verbessert. Die Politik sollte den Herstellern auf diesem Wege dabei helfen, die Ziele 2025 zu erreichen. Sie sollte schnell handeln und der Entwicklung im Jahr 2025 durch kluge und



beherzte Förderinstrumente auf die Sprünge helfen. Das ist und bleibt der industrie- und klimapolitische Königsweg.

Aber eines ist klar: Strafzahlungen deutscher Hersteller an die EU oder auch an Pooling-Partner wie Tesla oder Geely/Volvo wären schlimme Geldverschwendung und eine zusätzliche Belastung in einer derzeit schwierigen Lage. In diesem Punkt hat der Antrag recht.

Sollte das Jahr 2025 also keine Besserung der Lage bringen, sollte die EU-Kommission eine Stundung der Strafzahlungen für die säumigen Hersteller und die Möglichkeit zur Kompensation dieser gestundeten Strafen durch Übererfüllung der Flottengrenzwerte in den Jahren danach ermöglichen. Ein solches Modell würde den Pfad des Umbaus und die Klimaziele nicht verändern und Anreize zur Ziel-Erfüllung erhalten. Es würde gleichzeitig vermeiden, dass dringend notwendige Investitionsmittel für die Zukunft der deutschen Automobilindustrie in unproduktiven Kanälen verschwendet und dadurch Arbeitsplätze gefährdet werden.

Die Kommission sollte diese Möglichkeit allerdings strikt an den Erhalt von Standorten und Beschäftigungsgarantien koppeln. Denn langfristige Industriepolitik und Klimaschutzziele sollten nicht der Ausschüttung von Dividenden geopfert werden.

2d. Allgemeine Industrie- und Wirtschaftspolitik

Schließlich beinhaltet die Vorlage zu dieser Anhörung noch eine Reihe sehr weitreichender Forderungen allgemeinen wirtschaftspolitischen Charakters. Das ist insofern richtig, als die Automobilindustrie natürlich unter einigen Standortfaktoren leidet, die nicht branchenspezifisch sind. Die pauschalen Forderungen zu Berichtspflichten, Steuersenkungen und einem Moratorium für nicht näher benannte „Belastungen“ erscheinen allerdings nicht zielgenau oder sachgerecht, um die Probleme der Autobranche in Deutschland zu adressieren.

Die IG Metall hat einen industriepolitischen 11 Punkte Plan vorgelegt, von dem auch die Automobilwirtschaft profitieren würde. Er beinhaltet unter anderem:

- deutlich höhere Investitionen in die Infrastrukturen der Mobilität und der Digitalisierung;
- eine strategische Industriepolitik für die Ansiedlung der gesamten Wertschöpfungskette klimafreundlicher Produkte und Verfahren in Deutschland und Europa;
- eine Reform der Schuldenbremse und Investitionen in die hiesigen Standorte;
- die Bindung öffentlicher Förderung an Standort- und Beschäftigungssicherung, an regionale Wertschöpfung, an Weiterbildung und Ausbildungsplätze;
- den konsequenten Ausbau der Erneuerbaren Energien und der Wasserstoffwirtschaft;
- einen gedeckelten Industriestrompreis;
- schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren.



Fazit

Der Antrag benennt einige Probleme der Branche richtig, liegt bei anderen falsch, setzt insgesamt nicht die richtigen Schwerpunkte und bettet die Maßnahmen zur Automobilwirtschaft in eine ungeeignete wirtschafts- und steuerpolitische Agenda ein.

Alternative Vorschläge der IG Metall wurden in dieser Stellungnahme skizziert. Sie bilden allerdings eine umfangreiche Agenda, die in der aktuellen politischen Lage nicht mehr kurzfristig durchsetzbar ist und daher auf die Tagesordnung des nachfolgenden, bald neu zu wählenden Bundestages gehört.

Aktuell appelliert die IG Metall aber an alle Handelnden, an alle Fraktionen und Parteien im Deutschen Bundestag, einige *dringende* Fragen für die Industrie jetzt *sofort* noch zu lösen. Dazu gehört neben den zu hohen Industriestrompreisen und den Netzentgelten ganz sicher das beim Industriegipfel im Kanzleramt diskutierte Paket für Automobilarbeitsplätze. Auf dem Tisch liegen Vorschläge zur verbesserten Abschreibung gewerblich zugelassener E-Autos, die Forschungsförderung für Batteriezellen, die Strompreiskompensation für Batteriezellfertigung, Maßnahmen zur Vergünstigung des Ladestroms und die weitere Förderung der regionalen Transformationsnetzwerke. Die Union hat außerdem ein Social-Leasing Programm vorgeschlagen. Der Streit über Wahltermine sollte nicht verhindern, dass sich bei diesen Fragen vor dem Wahlkampf etwas bewegt. Die Lage in der Automobilindustrie duldet keinen Aufschub! Sie ist eine Schicksalsfrage für die deutsche Industrie.