

Inhaltlicher Antrag

Initiator*innen:

Titel: HELPEN WIR UNSERER WIRTSCHAFT UND ERHALTEN ARBEITSPLÄTZE

Antragstext

1 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Sachsen möge beschließen und über den
2 Landesparteitag der SPD Sachsen und den SPD-Bundesparteitag an die SPD-Fraktion
3 im Deutschen Bundestag weiterleiten:

4 Die deutsche Autoindustrie steckt in einer tiefgreifenden Krise. Vor allem in
5 den vergangenen zwei Jahren häufen sich Negativschlagzeilen zu
6 Werksschließungen, Stellenabbau und einem holprigen Übergang zur
7 Elektromobilität. Dabei betrifft die Problematik weit mehr als einen einzelnen
8 Wirtschaftszweig: Fast 800.000 Menschen sind direkt in der Autoindustrie
9 beschäftigt, und wenn man die indirekt abhängigen Arbeitsplätze mit einbezieht,
10 beläuft sich die Zahl auf rund 1,8 Millionen Jobs. Für die Jusos ist der Schutz
11 dieser Arbeitsplätze eine Frage der sozialen Gerechtigkeit und
12 gesellschaftlichen Stabilität. Die notwendige Transformation darf nicht auf dem
13 Rücken der Beschäftigten ausgetragen werden. Ein industrieller Kahlschlag, der
14 gerade ostdeutsche Regionen wie Zwickau, Erfurt oder Leipzig trifft, muss
15 konsequent verhindert werden.

16 Die Abgeordneten der SPD-Faktion im Bundestag sollen sich dafür einsetzen, dass
17 das Einkommensteuergesetz (EStG) um einen Punkt erweitert wird:

Problembeschreibung

19 Im Abschnitt 4 von § 6 Absatz 1 soll eine weitere Klausel hinzugefügt werden,
20 welche besagt das die Dienstwagen aus Deutscher und Europäischer Produktion

21 entstammen sollen.

22 **Nachfrageseite – Warum der Absatz stockt**

23 Die Kaufzurückhaltung der Verbraucher*innen spielt eine zentrale Rolle bei den
24 rückläufigen Absatzzahlen. Steigende Lebenshaltungskosten, anhaltende
25 Preisunsicherheit und eine schwache Konjunktur dämpfen die Bereitschaft,
26 insbesondere teure Anschaffungen wie Autos zu tätigen. Hinzu kommt, dass die
27 Fahrzeugpreise in den letzten Jahren stark angestiegen sind und viele Haushalte
28 ihre finanzielle Grenze erreicht haben – die Preissensibilität wächst
29 kontinuierlich. Zudem wird der Absatz durch gestiegene Finanzierungskosten
30 belastet, die auf die nach dem Preisschock 2022 erhöhten Zinsen zurückzuführen
31 sind. Kredite und Leasingangebote sind dadurch deutlich teurer geworden. Ein
32 weiterer Faktor ist der Wegfall der E-Auto-Kaufprämie, deren Auslaufen Ende 2023
33 zu einem spürbaren Einbruch der Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen
34 geführt hat. Ergänzend dazu bestehen weiterhin gravierende Mängel bei der
35 Ladeinfrastruktur. Trotz erzielter Fortschritte gibt es Defizite in der
36 Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Benutzerfreundlichkeit öffentlicher
37 Ladepunkte, wobei besonders der ländliche Raum betroffen ist. Schließlich sorgt
38 auch die Abschwächung des Exportmarktes – insbesondere in China – für Probleme:
39 lokale Konkurrenten gewinnen an Stärke, das Wirtschaftswachstum stagniert, und
40 deutsche Hersteller verlieren durch die steigende Relevanz des E-Segments an
41 Marktanteilen. Auch internationale Handelskonflikte, etwa mit den USA oder
42 China, bringen durch Strafzölle und politische Unsicherheiten zusätzlichen Druck
43 in die Situation.

44 **Angebotsseite – Die Herausforderungen der Industrie**

45 Auch auf der Angebotsseite sieht sich die Autoindustrie mit erheblichen
46 Herausforderungen konfrontiert. Die Umstellung auf Elektromobilität erfordert
47 Investitionen in Milliardenhöhe, die vor allem kleine und mittelständische
48 Zulieferer an ihre Grenzen bringen. Zudem sind die Energie- und
49 Produktionskosten in Deutschland im internationalen Vergleich hoch, was einen
50 klaren Wettbewerbsnachteil darstellt. Weiterhin besteht eine kritische
51 Abhängigkeit von Rohstoffen und globalen Lieferketten: Die Batterieproduktion
52 hängt von wenigen Ländern ab, wie etwa Lithium aus Chile oder Kobalt aus dem
53 Kongo, und globale Lieferketten erweisen sich als anfällig für Krisen und
54 Engpässe. Der Fachkräftemangel in den Bereichen Elektromobilität, Software und
55 Batterietechnologie ist ein weiterer Hemmschuh, wobei die Umschulung der bereits
56 beschäftigten Arbeitskräfte eine enorme Herausforderung darstellt. Gleichzeitig
57 zeigt sich, dass in puncto Softwarekompetenz viele Autohersteller hinter den
58 Tech-Konzernen zurückbleiben, da die Entwicklung eigener Software sowohl
59 aufwendig als auch teuer ist. Die gleichzeitige Fertigung von Verbrennern und

60 Elektroautos führt zu einer erhöhten Produktionskomplexität, was sich in
61 ineffizienten Abläufen und hohen Kosten niederschlägt – wie etwa bei den
62 Werkumstellungen in Zwickau. Abgerundet wird die Problematik durch den
63 regulatorischen Druck: Strenge CO₂-Ziele, neue Abgasnormen sowie Anforderungen
64 an Sicherheits- und Cyberschutz erhöhen zusätzlich den Anpassungsdruck auf die
65 Industrie.

66 **Forderungen**

67 **Nachfrageseite**

68 Um die Nachfrage nach klimafreundlicher Mobilität anzukurbeln, fordern wir eine
69 sozial gestaffelte E-Auto-Prämie, die dem bisherigen Prämienchaos ein Ende
70 setzt. Statt eines Stop-and-Go-Prinzips braucht es langfristige und verlässliche
71 Förderstrukturen, auf die sich Verbraucher*innen verlassen können. Ebenso setzen
72 wir uns für eine deutliche Beschleunigung beim Ausbau öffentlicher (Schnell-
73)Ladepunkte ein. Dafür müssen standardisierte und digitalisierte
74 Genehmigungsverfahren eingeführt und Zuständigkeiten gebündelt werden, um die
75 Umsetzung effizienter zu gestalten.

76 Netzbetreiber sollen verpflichtet werden, proaktiv geeignete Netzanschlusspunkte
77 zu identifizieren und transparente Informationen zu Anschlusskonditionen und -
78 zeiten bereitzustellen. Um den Ausbau voranzubringen, braucht es zudem eine
79 finanzielle Förderung durch Bund und Länder – insbesondere zur Senkung der
80 Anschlusskosten für Ladeparks und Hubs.

81 Auch das private Laden am Stellplatz wollen wir gezielt fördern. Dafür braucht
82 es ein Förderprogramm, das insbesondere Mieterinnen sowie Bewohnerinnen von
83 Mehrfamilienhäusern unterstützt. Ein besonderer Fokus sollte dabei auf der
84 Integration „smart-grid“-fähiger Ladeinfrastruktur liegen, um zukünftige
85 Netzanforderungen bereits heute mitzudenken.

86 **Angebotsseite**

87 Auf der Angebotsseite setzen wir uns für die Einführung eines wettbewerbsfähigen
88 Industriestrompreises ein, um energieintensive Unternehmen langfristig zu
89 entlasten. Im Rahmen des Strompreispakets sollte insbesondere die Einführung
90 eines Brückenstrompreises ernsthaft geprüft werden.

91 Um dem Fachkräftemangel zu begegnen, fordern wir eine „Qualifizierungsoffensive
92 Transformation“. In einem gemeinsamen, von Bund, Ländern, EU und Unternehmen co-
93 finanzierten Programm sollen betroffene Beschäftigte weitergebildet und

94 umgeschult werden – abgestimmt mit IG Metall und Betriebsräten, durchgeführt
95 während der Arbeitszeit und bei vollem Lohnausgleich. Die Finanzierung muss
96 dabei sowohl über öffentliche Mittel, etwa im Rahmen des
97 Qualifizierungschancengesetzes, als auch über verpflichtende
98 Unternehmensbeiträge erfolgen.

99 Wir fordern zudem einen wirksamen Bürokratieabbau bei Fabrikumbauten. Das
100 bedeutet: verbindliche Genehmigungsfristen, vollständig digitalisierte Verfahren
101 („End-to-End“) und die Einrichtung von Task-Forces oder sogenannten
102 Transformationslotsen für besonders große Projekte.

103 Darüber hinaus braucht es staatliche Unterstützung für strategisch wichtige
104 Transformationsvorhaben. Wir fordern direkte Zuschüsse – also nicht rückzahlbare
105 Fördermittel – für Investitionen in Schlüsseltechnologien. Diese sollen sich an
106 Projektgröße, Standort und strategischer Bedeutung orientieren. Ergänzend sollen
107 staatliche Kreditbürgschaften den Zugang zu Fremdkapital erleichtern. Dabei ist
108 für uns klar: Sowohl Zuschüsse als auch Bürgschaften müssen an klare Bedingungen
109 geknüpft sein – darunter Standort- und Arbeitsplatzgarantien, Tarifbindung sowie
110 betriebliche Mitbestimmung.

111 Schließlich fordern wir eine gezielte Stärkung der Batterieforschung. Hier
112 setzen wir auf eine aktive Nutzung von IPCEI-Instrumenten (Important Projects of
113 Common European Interest) zur Förderung von Unternehmen entlang der gesamten
114 Batterie-Wertschöpfungskette. Ergänzt werden soll dies durch nationale
115 Fördermaßnahmen sowie den gezielten Ausbau von Kompetenzclustern – etwa durch
116 die Unterstützung bestehender Forschungsinstitutionen wie Fraunhofer-Institute,
117 Helmholtz-Zentren oder Hochschulen