

Inhaltlicher Antrag

Initiator*innen:

Titel: **HELFEN WIR UNSERER WIRTSCHAFT UND
ERHALTEN ARBEITSPLÄTZE**

Antragstext

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

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

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

Problembeschreibung

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

entstammen sollen.

Nachfrageseite – Warum der Absatz stockt

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

Angebotsseite – Die Herausforderungen der Industrie

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

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

Forderungen

Nachfrageseite

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

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

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

Angebotsseite

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

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

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

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

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

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