



Technologieoffenheit statt Verbote

10 Forderungen für die Zukunft der Automobilindustrie

Positionspapier

18. November 2025

*Die Stimme der Sozialen
Marktwirtschaft*

Technologieoffenheit statt Verbote: 10 Forderungen für die Zukunft der Autoindustrie

Forderungspapier des Wirtschaftsrates für eine Wiederbelebung der deutschen Automobilindustrie

Status quo der deutschen Automobilindustrie

Die deutsche Automobilindustrie steckt mitten in einem tiefgreifenden Wandel. Politik und Öffentlichkeit sprechen von Transformation, verkennen aber, dass nachhaltige Veränderung nicht durch staatlichen Dirigismus oder ideologische Verbote entsteht.

Die Aufgabe der Politik ist es daher, verlässliche marktwirtschaftliche Rahmenbedingungen zu schaffen, in denen unterschiedliche Technologien konkurrieren können. Diskretionäre Klimaprogramme und Verbote sind durch marktwirtschaftliche Anreizsysteme und freie Preisbildungen zu ersetzen. Nur so bleibt Deutschland Innovationsstandort, der Wohlstand, Beschäftigung und gesellschaftliche Stabilität sichern kann.

Unsere 10 Forderungen für eine Gesundung des Automobilstandortes Deutschlands:

1. Technologieoffenheit statt Verbrennerverbot

Das faktische Verbrennerverbot der EU ab 2035 widerspricht dem Prinzip der Technologieoffenheit und führt zur Produktionsverlagerung ins Ausland. Deutschland muss sich auf EU-Ebene für eine endgültige Aufhebung des Verbots einsetzen, damit deutsche Hersteller weltweit weiter wettbewerbsfähig bleiben.

2. Anwendungsrealitäten anerkennen

In Branchen wie dem Schwerlasttransport, dem Bauwesen, der Schiff- und Luftfahrt sind Verbrennungsmotoren auf absehbare Zeit unverzichtbar. Die Politik muss dies im Setzen des Ordnungsrahmens berücksichtigen.

3. Deutsche Ingenieurskunst sichern

Emissionsarme Verbrennungsmotoren können im weltweit stark wachsenden Individualverkehr sowie in Hybridfahrzeugen weiterhin einen strategischen Wettbewerbsvorteil der deutschen Automobilbranche darstellen. Politik und Industrie sollten diese Expertise mit kluger Regulierung gezielt fördern und in eine marktwirtschaftliche Mobilitätswende einbetten.

4. Arbeitsplätze und Wertschöpfung schützen

Die Automobilindustrie ist Kernbranche für Maschinenbau, Chemie, Elektronik und viele Dienstleistungsbereiche. An ihr hängen nicht nur Hunderttausende von Jobs, sondern auch Produktivitäts- und Lohnentwicklungen ganzer Wirtschaftszweige. Ein weiterhin erzwungener Strukturbruch würde in der Industrie massive Know-how- und Arbeitsplatzverluste nach sich ziehen.

5. Stärkere Orientierung am Markt

Käuferpräferenzen, Energiepreise und Infrastruktur entscheiden über die Akzeptanz neuer Antriebe. Verbote und Überregulierung verdrängen den Marktmechanismus und hemmen Investitionen. Ein Umdenken hin zu marktwirtschaftlichen Anreizsystemen wie einem branchenübergreifenden CO₂-Preis und Anrechenbarkeit von Negativemissionen ist überfällig.

6. Mobilitäts- und Energiewende gemeinsam denken

Elektrofahrzeuge sind nur so klimafreundlich wie der geladene Strom. Ihr ökologischer Nutzen verpufft, wenn sie im Winter nur mit Kohlestrom geladen werden können. Ein volkswirtschaftlicher sinnvoller und systemisch stabilisierender Mix aus Erneuerbaren Energien, fossiler Backup-Kraftwerksleistung sowie Kernenergie muss die Lösung sein.

7. Realistische Zeitpläne für die Transformation

Verlangsamt sich die Energiewende – was dringend angebracht ist –, muss auch die Mobilitätswende am Machbaren ausgerichtet werden. Der erzwungene Hochlauf der Elektromobilität birgt Absatzrisiken. Arbeitskräfte aus der Verbrennerproduktion können nicht ohne Weiteres aufgefangen werden. Eine prolongierte Transformation ist daher notwendig – auch um endlich Schluss zu machen mit dauerhaften, schuldenfinanzierten Subventionen in angeblich grüne Technologien.

8. Synthetische Kraftstoffe als Chance

Deutschland verfügt über technologisches Know-how bei Bio- und E-Fuels. Diese sollten sich gleichrangig mit Elektromobilität und Wasserstoff am Markt behaupten dürfen – unabhängig von Mobilitätsstrategien aus der Staatsfeder oder subventionierten Preisverzerrungen. Gibt es auf den globalen Märkten Absatzmöglichkeiten, sollten diese ungehindert durch den Preismechanismus identifiziert werden können.

9. Industrielle Basis stabilisieren

Die aktuelle Insolvenzwelle im Mittelstand zeigt die Dringlichkeit. Die moderne Verbrennertechnologie kann als Brücke dienen, um industrielle Kapazitäten zu erhalten. Flankiert werden sollte die Aufhebung des Verbrennerverbots durch weitere Deregulierungen und Entlastungen. Wir brauchen keinen Herbst der Reformen, sondern eine Legislatur der Reformen!

10. Gesellschaftliche Stabilität sichern

Arbeitsplatzverluste in der Leitindustrie gefährden den gesellschaftlichen Zusammenhalt. Eine ideologiefreie und ordo-liberale Energie- und Industriepolitik ist Voraussetzung für Wachstum und Wohlstand. Nur sie kann helfen, unsere sozialen Sicherungssysteme zukunftsfähig zu machen und den gesellschaftlichen Zusammenhalt im Land zu sichern.

Wirtschaftsrat Deutschland – Verbandsportrait

Der Wirtschaftsrat Deutschland ist ein bundesweit organisierter unternehmerischer Berufsverband, dessen Gründung 1963 vom damaligen Bundeswirtschaftsminister und späteren Bundeskanzler Ludwig Erhard angeregt wurde. Mit rund 12.000 Mitgliedern sind wir das ordnungspolitische Gewissen der Politik und die starke Stimme der Sozialen Marktwirtschaft in Deutschland und Europa.

Der Wirtschaftsrat vertritt die Interessen der unternehmerischen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit und setzt sich für einen starken, international wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort Deutschland ein.

Ohne Soziale Marktwirtschaft gäbe es die Erfolgsgeschichte Deutschlands als Wirtschaftsnation nicht. Unser Credo lautet: Erst erwirtschaften, dann verteilen. Außerdem treten wir dafür ein, dass Deutschland gegenüber seiner jungen Generation das Aufstiegsversprechen einlöst.

Der Wirtschaftsrat der CDU e.V. ist rechtlich selbstständig und politisch unabhängig. Als unternehmerischer Berufsverband sind wir keine Teilorganisation der Partei CDU. Wir sind ein eingetragener Verein und finanzieren uns ausschließlich aus Mitgliedsbeiträgen.