



Baden-Württemberg

Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Tourismus

Die Ministerin

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus
Baden-Württemberg | Postfach 10 01 40 | 70001 Stuttgart

Herrn Fraktionsvorsitzenden
Manfred Weber MdEP
Parlement européen
60, rue Wiertz / Wiertzstraat 67
1047 BRUXELLES
BELGIEN

Stuttgart 22. Januar 2026
Aktenzeichen: WM33-42-53/203/2
(bei Antwort bitte angeben)

Vorschlag der Kommission zum Automotive Package

Sehr geehrter Herr Fraktionsvorsitzender,

der Standort Europa und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der EU stehen angesichts des harten globalen Wettbewerbs unter hohem Druck. Gerade die Automobilindustrie ist von den herausfordernden Marktbedingungen, geopolitischen Belastungen wie Zölle und der sich in andere Regionen der Welt verlagernden Wachstumsdynamik betroffen. In Baden-Württemberg sind mehr als 220.000, in Deutschland rund 750.000 und in der EU insgesamt 2,6 Millionen Arbeitsplätze ganz unmittelbar von der Krise der Automobilindustrie betroffen.

Als Wirtschaftsministerin des Landes Baden-Württemberg setze ich mich daher mit voller Kraft für wirtschaftlich tragfähige Lösungen für die Automobilindustrie ein. Das heißt echte Technologieoffenheit, Planungssicherheit und wirtschaftliche Vernunft. Diese Botschaft hat auch Herr Industriekommissar Stéphane Séjourné bei seiner Teilnahme am Jahrestreffen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg (SDA BW) Ende November 2025 klar dargelegt.

Vor diesem Hintergrund ist für mich nur schwer nachvollziehbar, warum der entscheidende Befreiungsschlag in Sachen faktischem „Verbrenner-Aus“ versäumt wurde. Die Effekte des aktuellen Vorschlags für die CO₂-Flottenregulierung sind so minimal, dass der versprochene Kurswechsel hin zu echter Technologieoffenheit nicht erreicht werden kann. Die extrem

begrenzte Anrechenbarkeit von erneuerbaren Kraftstoffen lässt heutige und künftige Potenziale dieser Kraftstoffe ungenutzt. Das Automobilpaket der Europäischen Kommission bietet somit keine ausreichende Perspektive, um den Automobilstandort Europa zu stärken und die Beschäftigung zu sichern. Es bleibt hinter dem zurück, was die Industrie und die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nun, in dieser schwierigen Gesamtlage, brauchen. Die EU-Kommission hat es leider versäumt, im Rahmen der angelegten Dialogformate den Unternehmen ernsthaft zuzuhören und in schlanke Richtlinien und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen in Europa zu überführen.

Der Vorschlag enthält zwar Ansätze für mehr Flexibilität – etwa die eingeschränkte Reduktion des CO₂-Flottenziels auf minus 90 Prozent. Diese Freiräume werden aber empfindlich durch verpflichtende Ausgleichsmaßnahmen mit einem enormen zusätzlichen Berichtsaufwand eingeschränkt, etwa den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe. Im Kern sind die nun vorgelegten Regelungen zur Anrechnung von grünem Stahl und alternativen Kraftstoffen auf CO₂-Grenzwerte zu komplex und wenig praxistauglich und werden zu noch mehr Bürokratie auf Seiten der Unternehmen und der EU führen. Zudem hat die Automobilindustrie keinen Einfluss darauf, ob im Jahr 2035 grüner Stahl in ausreichenden Mengen und zu wettbewerbsfähigen Preisen vorhanden sein wird. Dies gilt auch für den Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen. Die Gesetzesvorlage zu einer EU-weit geltenden CO₂-Quote für Flotten, welche faktisch einer E-Auto-Quote von 100 Prozent ab 2035 gleichkommt, bleibt somit aus meiner Sicht bestehen. Es bleibt damit beim faktischen „Verbrenner-Aus“.

Im weiteren Prozess der Ausgestaltung kommt nun insbesondere Ihnen, sehr geehrte Abgeordnete des Europäischen Parlaments, die wichtige Rolle zu, den Vorschlag der Kommission entscheidend zu verbessern.

- Wir brauchen in der jetzigen Situation zwingend eine Anpassung der CO₂-Grenzwerte. Das Null-Emissionsziel ab dem Jahr 2035 ist nicht haltbar.
- Zudem brauchen wir eine deutlich erhöhte Anrechnung von erneuerbaren Kraftstoffen und von Fahrzeugen, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen fahren, auf die geplanten CO₂-Grenzwerte.
- Wir brauchen außerdem eine klare Perspektive für die Hybrid- und Range-Extender-Technologie, sonst wird in Europa nicht mehr in ihre Weiterentwicklung investiert. Bisher zieht die EU-Regulierung nach sich, dass wir noch vor 2030 ein Ausschleichen des Hybrid-Fahrzeugs sehen werden, da sich die Anrechnung der Hybrid-Fahrzeuge auf Grenzwerte eher an klassischen Verbrenner-Autos als an E-Autos orientiert.

- Auch die CO₂-Grenzwerte für Unternehmensflotten ab 2030, die sich laut aktuellem Vorschlag in den Mitgliedsstaaten ganz unterschiedlich ausgestalten, gehören erneut auf den Prüfstand.

Verehrter Herr Fraktionsvorsitzender, unsere Automobilindustrie stellt serienreife Technologien für alle Antriebsarten bereit, um in Europa und weltweit klimafreundliche Mobilität zu gestalten. Lassen Sie uns diese Chance nutzen, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Automobilstandorts Europa zu stärken. Ich bitte Sie daher, sich für unser Anliegen im weiteren parlamentarischen Prozess einzusetzen und schließe mit meinem Appell für eine echte technologieoffene, innovationsfördernde und praxistaugliche Ausgestaltung des Automobilpakets.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut MdL