

Kleine Anfrage

des Abg. Anton Baron AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Handwerk und Tourismus

Stellenabbau, Produktionsverlagerungen und Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie (inklusive Zulieferer) in Baden-Württemberg

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Für wie viele Arbeitsplätze in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie Baden-Württembergs bzw. im vollständigen Automobilcluster wurde seit dem 1. Januar 2023 nach Kenntnis der Landesregierung ein Abbau von Arbeitsplätzen durchgeführt (pro Jahr), geplant und/oder angekündigt?
2. Welchen (weiteren) Stellenabbau in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie bzw. im vollständigen Automobilcluster Baden-Württembergs prognostiziert die Landesregierung bis 2030, 2035 bzw. 2040 nach aktuellem Stand (gegebenenfalls Aktualisierung der Zahlen aus der 2023 publizierten Strukturstudie)?
3. Welche Stilllegungen und diesbezüglichen Ankündigungen sind bei Werken, Betriebsteilen oder Produktionsbereichen der baden-württembergischen Automobil- und Automobilzulieferindustrie in Baden-Württemberg seit 2023 pro Jahr zu verzeichnen?
4. Welche Fälle der Verlagerung von Produktion, Wertschöpfung, Arbeitsplätzen oder Investitionen aus den zwei genannten Branchen ins Ausland sowie entsprechende Ankündigungen sind der Landesregierung seit 2023 bekannt?
5. Wie bewertet die Landesregierung die aktuelle Wettbewerbsfähigkeit baden-württembergischer Standorte der genannten Branchen im internationalen Vergleich?
6. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung zu den (jährlichen) Belastungen für die Unternehmen der genannten Branchen in Baden-Württemberg durch die Strom- und Energiepreise, auch relativ im internationalen Vergleich mit den vier quantitativ vor Deutschland positionierten Automobilproduktionsländern China, USA, Japan und Indien sowie mit den nächststärkeren EU-Produktionsstandorten Spanien, Frankreich und Tschechien?

Eingegangen: 12.5.2026/Ausgegeben: 11.6.2026

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

7. Wie viele Insolvenzen und Insolvenzanträge gab es seit dem 1. Januar 2023 pro Jahr bei Automobilzulieferern in Baden-Württemberg?
8. Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung durch Stellenabbau, Investitionsverlagerungen und Werksschließungen beider Branchen bzw. des vollständigen Automobilclusters auf die Gewerbe- und Einkommensteuereinnahmen der Kommunen sowie auf den Landeshaushalt bis 2030?
9. Welche konkreten Maßnahmen hat die Landesregierung seit 2023 ergriffen oder geplant, um die Wettbewerbsfähigkeit der baden-württembergischen Automobil- und Automobilzulieferindustrie zu stärken?
10. Welche konkreten Landes-, Bundes- und EU-Vorgaben sieht die Landesregierung als wesentliche Ursachen für den Stellenabbau und die Investitions- bzw. Standortverlagerungen der genannten Branchen bzw. des vollständigen Automobilclusters an (bitte einzeln benennen und deren jeweilige Bedeutung erläutern)?

11.5.2026

Baron AfD

Begründung

Die Automobilindustrie und die Automobilzulieferbranche sicherten 2023 direkt und indirekt („vollständiges Automobilcluster“) etwa 480 000 Arbeitsplätze in Baden-Württemberg (Strukturstudie BW 2023, Seite 111, herausgegeben von der landeseigenen e-mobil BW GmbH). Seit Ende 2023 mehren sich jedoch Meldungen über Stellenabbau, Werksschließungen und Verlagerungen von Produktion und Investitionen ins Ausland.

Beispielsweise hat die Robert Bosch GmbH seit Ende 2023 alleine für ihre Zuliefersparte in Deutschland den Abbau von rund 22 000 Stellen in den nächsten Jahren angekündigt (WirtschaftsWoche online, 12. März 2026) – ein großer Teil der Sparte befindet sich an baden-württembergischen Standorten. Auch die ZF Friedrichshafen AG plant bis Ende 2028 deutschlandweit bis zu 14 000 Stellenstreichungen (ZF-Pressemitteilung, 26. Juli 2024). Hinzu kommen weitere Fälle, etwa die Porsche AG mit 1 900 Stellen sowie Insolvenzen wie jene der Allgaier-Goup.

Zumal die Strukturstudie BW 2023 einen Verlust von bis zu 66 000 Arbeitsplätzen im Automobilcluster bis 2030 und einen möglichen Rückgang um 154 500 Stellen bis 2040 prognostiziert hatte, ist nun festzustellen, ob sich diese Prognose gegebenenfalls verändert hat.

Auch generell stellt sich die Frage nach dem Kenntnisstand der Landesregierung zu bereits erfolgtem oder geplantem Stellenabbau (gegebenenfalls verbunden mit Werksschließungen) sowie zu Investitions- und Standortverlagerungen ins Ausland. In diesem Kontext sollen zudem die Energiepreise als Standortfaktor thematisiert werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 5. Juni 2026 Nr. D27220/2026 beantwortet das Ministerium für Wirtschaft, Handwerk und Tourismus im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen, dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst, dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft und dem Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Für wie viele Arbeitsplätze in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie Baden-Württembergs bzw. im vollständigen Automobilcluster wurde seit dem 1. Januar 2023 nach Kenntnis der Landesregierung ein Abbau von Arbeitsplätzen durchgeführt (pro Jahr), geplant und/oder angekündigt?*

Laut Statistischem Bundesamt waren 2023 insgesamt 219 687 Personen in der Branche „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie (Clusterkern) in Baden-Württemberg beschäftigt, 2024 waren es 216 462 Personen, 2025 waren es 208 568 Personen. Die neueste Zahl aus dem Februar 2026 weist 201 200 Beschäftigte aus. Somit sind im Vergleich von Anfang 2026 zu 2023 insgesamt rund 18 000 Personen weniger in der Automobilbranche beschäftigt.

Seit Anfang 2023 haben zahlreiche Automobilhersteller und Zulieferer mit wesentlicher Beschäftigung in Baden-Württemberg umfangreiche Abbauprogramme angekündigt oder begonnen. Betroffen sind unter anderem Bosch, Mercedes-Benz, ZF Friedrichshafen, Porsche, Daimler Truck, Mahle, Schaeffler, Aumovio (Continental), Allgaier, Cellforce, Manz, ElringKlinger und Audi (Standort Neckarsulm). Eine exakte, belastbare Quantifizierung des Abbaus von Arbeitsplätzen auf Basis von Unternehmensveröffentlichungen und Presseberichten ist jedoch nur eingeschränkt möglich, da Konzerne Stellenentwicklungen häufig deutschlandweit und nicht spezifisch für Baden-Württemberg ausweisen und diese Abbauprogramme über einen langen Zeitraum gestreckt werden. Zudem bilden standort- oder bereichsbezogene Abbauzahlen keine Nettowerte ab, da parallele Neueinstellungen in anderen, wachsenden Unternehmensbereichen oder an anderen Standorten unberücksichtigt bleiben. Zudem werden Stellenabbaupläne häufig über den demografischen Wandel, mit Altersteilzeit, Aufhebungsverträgen, Weiterbildungen oder Fluktuation abgefedert.

Der Landesregierung liegt keine amtliche Statistik zum Abbau von Arbeitsplätzen im vollständigen Automobilcluster und zum geplanten oder angekündigten Abbau von Arbeitsplätzen in der genannten Branche vor.

- 2. Welchen (weiteren) Stellenabbau in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie bzw. im vollständigen Automobilcluster Baden-Württembergs prognostiziert die Landesregierung bis 2030, 2035 bzw. 2040 nach aktuellem Stand (gegebenfalls Aktualisierung der Zahlen aus der 2023 publizierten Strukturstudie)?*

Die Landesregierung verweist zur Beantwortung der Frage auf die Zusammenfassung der prognostizierten Beschäftigungseffekte in der erwähnten Studie. Im konservativen Szenario sinkt die Beschäftigung im vollständigen Automobilcluster von rund 480 100 Personen (Basis 2022) auf rund 443 400 Personen im Jahr 2030 (–8 Prozent), im progressiven Szenario auf rund 414 100 Personen (–14 Prozent). Bis 2040 wird im progressiven Szenario ein Rückgang auf rund 325 600 Personen (–32 Prozent) ausgewiesen. Für die Automobil- und Automobilzulieferindustrie (Clusterkern) und für den Zeithorizont 2035 enthält die Studie keine separaten Berechnungen.

Die seit Veröffentlichung der Studie eingetretene Entwicklung legt nahe, dass die tatsächlichen Beschäftigungsrückgänge schneller eintreten als 2022/2023 modelliert. Eine 2025 veröffentlichte Analyse regionaler Automobilnetzwerke von IW Consult im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie identifiziert in 16 von 17 bedeutenden Automobilregionen Baden-Württembergs einen erwarteten Netto-Beschäftigungsrückgang bis 2030. Zugleich zeigt die Analyse, dass in Baden-Württemberg rund 53 600 Arbeitsplätze in den automobilen Zukunftsfel-

dern (Elektrifizierung, Automatisierung, Vernetzung) gegenüber rund 55 400 Arbeitsplätzen im konventionellen Antriebsstrang angesiedelt sind. Baden-Württemberg ist damit das einzige Bundesland, in dem beide Größenordnungen nahezu im Gleichgewicht stehen.

Gleichzeitig weist die Landesregierung darauf hin, dass die Ergebnisse der Studien als Szenarien unter gesetzten Annahmen zu verstehen sind und nicht als Prognosen. Der Stellenaufwuchs und -abbau in den kommenden Jahren hängt ganz entscheidend von dem künftigen Antriebsmix, der wirtschaftlichen Lage des Standorts in Baden-Württemberg, Deutschland und der Europäischen Union (EU), sowie weiteren externen Faktoren ab.

Eine Aktualisierung der Zahlen der Strukturstudie 2023 liegt nicht vor. In diesem Zusammenhang weist die Landesregierung darauf hin, dass die e-mobil BW eine Aktualisierung der Strukturstudie ausgeschrieben hat. Eine Fertigstellung wird für 2027 erwartet.

3. Welche Stilllegungen und diesbezüglichen Ankündigungen sind bei Werken, Betriebsteilen oder Produktionsbereichen der baden-württembergischen Automobil- und Automobilzulieferindustrie in Baden-Württemberg seit 2023 pro Jahr zu verzeichnen?

Die Zahl der statistisch erfassten Betriebe im Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ mit 50 und mehr Beschäftigten in Baden-Württemberg hat sich von 202 Unternehmen (Dezember 2022) auf 192 Unternehmen (Dezember 2025) verringert.

Die Landesregierung hat Kenntnis von folgenden wesentlichen einschlägigen Fällen: Die Allgaier-Werke (Uhingen) meldeten 2023 Insolvenz an; die Produktion wurde im weiteren Verlauf eingestellt. Die Manz AG (Reutlingen) ging Ende 2024 in die Insolvenz. Mahle schloss Ende 2024 das Werk Gaildorf vollständig. Im Jahr 2025 kündigte Bosch die Schließung des Werks in Waiblingen bis spätestens 2028 sowie die Einstellung der Elektrowerkzeug-Produktion in Leinfelden-Echterdingen an. Bei Mercedes-Benz in Untertürkheim erfolgt eine Transformation zum Leitwerk für elektrische Antriebe, verbunden mit dem Auslaufen von Verbrennerfertigungslinien. Bei ElringKlinger wurden im Rahmen des Programms „Shape30“ Standorte geschlossen. Im laufenden Jahr 2026 wurde die vollständige Schließung der verbleibenden Entwicklungsaktivitäten der Cellforce Group (Kirchentellinsfurt) verkündet. Diese zumeist in der Presse vermeldeten Fälle stellen jedoch nur einen Ausschnitt der Gesamtlage der Branche dar und laden insofern zur verzerrten Wahrnehmung ein, da im gleichen Zeitraum auch Ansiedlungen, Neugründungen und Wirtschaftswachstum in anderen Unternehmen und Branchen stattgefunden haben.

4. Welche Fälle der Verlagerung von Produktion, Wertschöpfung, Arbeitsplätzen oder Investitionen aus den zwei genannten Branchen ins Ausland sowie entsprechende Ankündigungen sind der Landesregierung seit 2023 bekannt?

Zu 4.:

Die Deutsche Bundesbank legt jährlich Bestandsdaten zu Direktinvestitionen vor, wobei das Jahr 2023 zurzeit das neueste Berichtsjahr darstellt. Danach lag der nach Forderungen und Verbindlichkeiten saldierte unmittelbare und mittelbare Direktinvestitionsbestand baden-württembergischer Direktinvestitionen 2023 im Ausland bei 317 132 Millionen Euro und damit niedriger als im Vorjahr (im Jahr 2022: 323 010 Euro). Für die inländischen Investoren des Wirtschaftszweigs „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ betragen die unmittelbaren und mittelbaren Direktinvestitionsbestände im Ausland Ende 2022 74 800 Millionen, Ende 2023 77 058 Millionen Euro. Trotz sinkender Direktinvestitionsbeständen baden-württembergischer Investoren im Ausland insgesamt nahmen die Investitionsbestände in der Kraftfahrzeugbranche also zu. Eine ebenfalls ansteigende Entwicklung mit 48 788 Millionen Euro 2022 und 50 566 Millionen Euro im Jahr 2023 findet man erwartungsgemäß, wenn saldierte Direktinvestitionsbestände dieses Wirtschaftszweigs nach ausländischen Investitionsobjekten gegliedert betrachtet werden.

Nach einer im Februar 2026 veröffentlichten Umfrage des Verbands der Automobilindustrie (VDA) wollen 72 Prozent der Automobilzulieferer eine eigentlich geplante Investition in Deutschland verschieben, 28 Prozent der Befragten wollen Investitionen ins Ausland verlagern, was nach Verbandseinschätzungen mit einer weiteren Verlagerung von inländischen Arbeitsplätzen einhergehen dürfte.

Zu den öffentlich bekannten Fällen mit Bezug zu Baden-Württemberg gehören unter anderem folgende Beispiele: Mercedes-Benz verlagert die Kompaktklasse-Produktion von Rastatt nach Kecskemét (Ungarn) und verdoppelt dort die Kapazität. Auch die elektrische C-Klasse und das GLB-Modell werden künftig dort gefertigt. Der Konzern verfolgt das Ziel, den Produktionsanteil in kostengünstigeren Standorten europaweit von 15 auf 30 Prozent zu erhöhen, was mit einer Reduktion der Inlandskapazität um rund 100 000 Einheiten einhergeht. Das Werk Jawor (Polen) wird ab 2028 für E-Transporter umgerüstet. ZF Friedrichshafen fertigt über ein Joint Venture in Debrecen (Ungarn) E-Achsen und verlagert auslaufende Getriebegenerationen in Best-Cost-Standorte. Bosch plant die Verlagerung der Lkw-Sparte von Schwäbisch Gmünd nach Maklár (Ungarn) bis 2030, verlagerte die Elektrowerkzeug-Produktion von Leinfelden nach Ungarn und investiert erheblich in Standorte in den USA (u. a. SiC-Halbleiter) sowie in ein Joint Venture für E-Achsen in Indien. Darüber hinaus baut Bosch Engineering-Zentren für Softwareentwicklung in Portugal auf. Porsche lässt den elektrischen Cayenne in Bratislava fertigen und hat die Batteriemodulproduktion in die Slowakei verlagert. Daimler Truck plant ein neues Montagewerk in Tschechien (Cheb). Mahle hat im Rahmen seiner internationalen Restrukturierung den strategischen Fokus auf Wachstumsmärkte in Asien verlagert.

Der Landesregierung liegen darüber hinaus keine amtlichen Zahlen im Sinne der Frage vor. Im Übrigen wird auf Drucksache 17/5698 verwiesen.

5. Wie bewertet die Landesregierung die aktuelle Wettbewerbsfähigkeit baden-württembergischer Standorte der genannten Branchen im internationalen Vergleich?

Die Landesregierung bewertet die Wettbewerbsfähigkeit der baden-württembergischen Standorte der Automobil- und Zuliefererbranche im internationalen Vergleich im Bezug auf ihre Innovationsstärke weiterhin als hoch (vgl. Innovationsatlas des Instituts der Deutschen Wirtschaft und Drucksache 17/878), sieht jedoch einen erheblichen Transformations- und Anpassungsdruck hin zu digitaler, vernetzter und klimaschonender Mobilität.

Zieht man den monatlichen Produktionsindex im Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ als einen möglichen Indikator heran, der einen Teilaspekt der Wettbewerbsfähigkeit abbilden kann, so stellt man fest, dass die reale inländische Produktion baden-württembergischer Unternehmen seit 2021 im Trend gesunken ist: Im Durchschnitt des Jahres 2025, ebenso wie im ersten Quartal 2026 lag der Wert um rund 8 Prozent unter dem des Jahres 2021. Im Verarbeitenden Gewerbe Baden-Württembergs insgesamt ist eine ähnliche Entwicklung zu verzeichnen.

Ausweislich der von Eurostat veröffentlichten Daten stellt sich die Entwicklung der realen Produktionswerte in dem Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ in ausgewählten europäischen Ländern wie folgt dar:

Land	Veränderungsrate des realen Produktionsindex im Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ 2021 bis 2025 (in Prozent)
Spanien	+10,6
Tschechische Republik	+28,6
Frankreich	+4,0
Rumänien	-1,1
Ungarn	+5,0

Die Stärken des Standorts umfassen unter anderem die hohe Innovations- und Forschungsstärke, die enge Vernetzung von Industrie, Zulieferer, Hochschulen und Universitäten in Clustern sowie Forschungseinrichtungen und ein hohes Qualifikationsniveau der Fachkräfte. Dies zeigt sich unter anderem an den starken Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten baden-württembergischer Unternehmen in wichtigen Zukunftsfeldern wie Batterie- und Antriebstechnologien, Leistungselektronik, Brennstoffzellen, Software und autonomem Fahren. Zentrale Risiken des Standorts umfassen insbesondere den steigenden Wettbewerbsdruck mit Schwerpunkt in China und den USA, geopolitische Unsicherheiten, intensiven internationalen Subventions- und Standortwettbewerb und hohe Energie-, Arbeits- und Produktionskosten.

Nach Einschätzung der Landesregierung drohen Wettbewerbsnachteile, wenn Europa und Deutschland bei Zukunftstechnologien, Infrastruktur und regulatorischen Rahmenbedingungen nicht schneller handeln. Deshalb fordert die Landesregierung unter anderem auf allen Ebenen und mit Nachdruck wettbewerbsfähige Investitionsbedingungen und Energiepreise, weitreichenden Bürokratieabbau und den Ausbau der Digital-, Lade- und Wasserstoffinfrastruktur. Mit ihrer Innovations- und Industriepolitik unterstützt die Landesregierung gezielt Branchen und Zukunftsfelder wie Fahrzeug- und Antriebstechnologien, Batterietechnologien, Wasserstoff, Künstliche Intelligenz, Robotik, Software sowie Halbleitertechnologien, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts langfristig zu sichern.

6. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung zu den (jährlichen) Belastungen für die Unternehmen der genannten Branchen in Baden-Württemberg durch die Strom- und Energiepreise, auch relativ im internationalen Vergleich mit den vier quantitativ vor Deutschland positionierten Automobilproduktionsländern China, USA, Japan und Indien sowie mit den nächststärkeren EU-Produktionsstandorten Spanien, Frankreich und Tschechien?

Die Landesregierung weist darauf hin, dass unterschiedliche Marktstrukturen, Abgaben- und Fördersysteme sowie statistische Erhebungsmethoden direkte internationale Ländervergleiche nur eingeschränkt möglich machen.

Der „Preisbericht für den Energiemarkt in Baden-Württemberg 2024“ (https://um.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-um/intern/Dateien/Dokumente/5_Energie/Versorgungssicherheit/Energiepreise/250710-Energiepreisbericht-2024.pdf) liefert einen detaillierten Überblick zur Entwicklung der Energiepreise in Baden-Württemberg und Deutschland, sowie einen internationalen Vergleich mit der EU, den USA, und ausgewählten Ländern wie Frankreich, Niederlande und Dänemark. Die Märkte für Strom, Wärme, Gas und Öl liegen hierbei im Fokus. Der Energiepreisbericht beinhaltet zahlreiche Abbildungen und Tabellen zu historischen jährlichen Gas- und Öl-, sowie zu den Strompreisen der Industrie für unterschiedliche Verbrauchergruppen. Im Jahr 2024 sind bei fast allen Energieträgern die Preise gesunken. Somit haben sich die Energiepreise nach den außergewöhnlichen Preisspitzen wieder normalisiert, die es 2022 als Folge der Energiekrise in der Ukraine gegeben hat.

Nachdem die Erdgaspreise im Jahr 2022 infolge des Lieferstopps für russisches Erdgas historische Höchststände erreichten, entspannte sich die Situation in den letzten Jahren, da alternative Lieferwege erschlossen wurden. Die Gaspreise für die Industrie in Deutschland liegen im europäischen Durchschnitt.

Bei den Strompreisen für die Industrie gibt es eine große Bandbreite aufgrund unterschiedlicher Entlastungstatbestände. Insgesamt liegen die Strompreise für die Industrie über dem europäischen Durchschnitt. Deutschland gehörte häufig zu den Ländern mit eher höheren Strompreisen und folglich besseren Ergebnissen hinsichtlich Energieeffizienz. Teilweise hat Deutschland jedoch auch niedrigere Strompreise als andere Länder. So weist beispielsweise Ungarn ein im Vergleich zu Deutschland sogar höheres industrielles Energiepreisniveau auf.

In der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen sind die effektiven Stromkosten für ein durchschnittliches Unternehmen im Verhältnis zu Umsatz und Bruttowertschöpfung vergleichsweise gering. Die Belastung wirkt jedoch erheblich über energieintensive Vorleistungen, beispielweise bei der Bearbeitung

und Verarbeitung von Stahl, Aluminium, Glas und Kunststoff. Für die Ansiedlung besonders energieintensiver Wertschöpfung stellen hohe Energiepreise ein unmittelbares Investitionshindernis dar.

Befragungen von Unternehmen zeigen, dass nicht primär die absoluten Energiekosten, sondern vielmehr das Fehlen verlässlicher und langfristig planbarer energiepolitischer Rahmenbedingungen als Hauptgrund von Überlegungen zu Standortverlagerungen genannt werden. Eine bloße Senkung der Energiekosten würde für den Großteil der Unternehmen im Vergleich zu einer Reduktion der Arbeitskosten lediglich einen begrenzten entlastenden Effekt entfalten. Vor diesem Hintergrund erscheint es aus industriepolitischer Perspektive zielführender, den Fokus weniger auf kurzfristige Preisinterventionen zu legen als vielmehr auf die Stärkung der energiepolitischen Planungssicherheit für Unternehmen.

Insgesamt sind Energiepreise zwar ein wichtiger Produktionsfaktor, es gibt jedoch noch zahlreiche weitere Standortfaktoren für Unternehmen, beispielweise politische Rahmenbedingungen, Rechtsordnung, Qualität der Infrastruktur, Versorgungssicherheit, Fachkräfteverfügbarkeit, Kapitalmarkt und Lohnkosten.

7. Wie viele Insolvenzen und Insolvenzanträge gab es seit dem 1. Januar 2023 pro Jahr bei Automobilzulieferern in Baden-Württemberg?

Eine amtliche Statistik, die Insolvenzen spezifisch bei Automobilzulieferern ausweist, wird nicht geführt. Für das Verarbeitende Gewerbe insgesamt wird folgende Statistik der Unternehmensinsolvenzen in Baden-Württemberg geführt:

175 Unternehmen in 2023

264 Unternehmen in 2024

301 Unternehmen in 2025

8. Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung durch Stellenabbau, Investitionsverlagerungen und Werksschließungen beider Branchen bzw. des vollständigen Automobilclusters auf die Gewerbe- und Einkommensteuereinnahmen der Kommunen sowie auf den Landeshaushalt bis 2030?

Die amtliche Steuerstatistik enthält keine sektorale Differenzierung. Auch die Steuerschätzung differenziert nicht nach Branchen. Konkrete belastbare Gesamtschätzungen können daher nicht genannt werden, da der tatsächliche fiskalische Effekt stark davon abhängt, wie erfolgreich die Transformation hin zu Elektromobilität und zu Autonomem Fahren gelingt, wie stark neue Wertschöpfungsfelder in High-Tech-Branchen, beispielsweise in den Bereichen Künstliche Intelligenz, Quantentechnologie, Photonik und Green Tech, zu wirtschaftlichem Erfolg geführt und somit auch hochwertige Arbeitsplätze in Baden-Württemberg geschaffen werden können, und in welchem Umfang neue privatwirtschaftliche Investitionen in Zukunftstechnologien erfolgen werden. Die Landesregierung wird die Anstrengungen, diese Branchen bzw. Schlüsseltechnologien und die daraus resultierenden Geschäftsmodelle im Rahmen der verfügbaren Mittel auf- und auszubauen, in der nun begonnenen Legislatur intensivieren.

Die Landesregierung erwartet grundsätzlich – in der Automobil- und Zuliefererbranche isoliert betrachtet – sinkende Steuereinnahmen sowohl bei den Kommunen, als auch im Landeshaushalt bis 2030 als Auswirkung von Stellenabbau, Investitionsverlagerungen und möglichen Werksschließungen, ohne diese genau beziffern zu können. Betroffen sind neben der Gewerbesteuer auch die Körperschaftsteuer, die Einkommenssteuer und die Umsatzsteuer. Die Einnahmanteile aus diesen Steuereinnahmen stehen dem Land und den Gemeinden teilweise direkt und teilweise mittelbar über den kommunalen Finanzausgleich zu. Rückgänge in der Wirtschaftskraft der Automobilindustrie führen aber auch zu Kaufkraftverlust und damit indirekt auch zu Belastungen für Einzelhandel, Dienstleistungen und Handwerk. Die Landesregierung geht davon aus, dass insbesondere der Rückgang bei den Gewerbesteuereinnahmen der betroffenen Kommunen regional zu starken Belastungen führen kann. Bei der jüngsten Steuerschätzung im Mai 2026 wurden auch geringere Einnahmen bei der Einkommensteuer und sinkenden Körperschaftsteuereinnahmen prognostiziert. Diese geringeren Einnahmeerwartungen

sind zum Teil Folge der bereits umgesetzten Entlastungsmaßnahmen, insbesondere dem Investitionsbooster. Über alle Branchen hinweg führen die zurückgehenden Einnahmen aus der Automobil- und Zuliefererbranche zu insgesamt weniger stark steigenden Einnahmeerwartungen. Zusätzliche Belastungen für das Land und die Kommunen können zudem durch höhere Ausgaben für Arbeitsmarkt- und Strukturpolitik zutage treten.

9. Welche konkreten Maßnahmen hat die Landesregierung seit 2023 ergriffen oder geplant, um die Wettbewerbsfähigkeit der baden-württembergischen Automobil- und Automobilzulieferindustrie zu stärken?

Im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft BW (SDA) arbeiten Wirtschaft, Wissenschaft, Sozialpartner, Verbände und Politik bereits seit 2017 ressort- und sektorübergreifend zusammen, um die Transformation in der Automobilwirtschaft erfolgreich zu gestalten und die Wettbewerbsfähigkeit der Branche zu stärken. Für eine Übersicht zu den Maßnahmen verweist die Landesregierung auf die Homepage (<https://sda.e-mobilbw.de>) sowie die jährlichen Fortschrittsberichte des SDA (ebenda).

Ein besonderer Fokus des Ministeriums für Wirtschaft, Handwerk und Tourismus liegt auf der Erhöhung der Innovations- und Resilienzfähigkeit der Unternehmen und der direkten Unterstützung des Mittelstands und der Zulieferindustrie, da insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen, gerade auch in der Kfz-Branche, vor großen Herausforderungen stehen. Ein mit rund 800 ausgegebenen Beratungsgutscheinen sehr erfolgreiches Förderinstrument stellte hierbei der Beratungsgutschein Transformation Automobilwirtschaft des Ministeriums für Wirtschaft, Handwerk und Tourismus dar. Darüber hinaus unterstützt das Land die Betriebe durch maßgeschneiderte Weiterbildungsprogramme, digitale Wissensplattformen und eine fundierte Transformationsberatung. Eine zentrale Säule bildet hierbei die Erstberatung der Landeslotsenstelle „Transformationswissen BW“, welche die Landesregierung im Jahr 2025 verstetigt hat, um Informationen, Beratungsangebote und Qualifizierungsmaßnahmen effektiv zu bündeln. Flankiert wird diese Unterstützung durch vom Bund geförderte Transformationsnetzwerke und -hubs sowie durch das landeseigene Innovationsförderprogramm Invest BW. Die Ergebnisse von zahlreichen Einzelprojekten, unter anderem die Leuchtturm- und Transferprojekte „SofDCar“ und „U-Shift I + II“, werden gezielt in die mittelständische Zuliefererindustrie transferiert, um insbesondere die mittelständischen Betriebe ohne eigene Forschungsabteilung bei Innovationstätigkeiten zu unterstützen.

Das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst fördert bereits seit 2019 den Innovationscampus Mobilität der Zukunft (ICM), in dem die beiden forschungstärksten Universitäten im ingenieurwissenschaftlichen Bereich aus Baden-Württemberg – das Karlsruher Institut für Technologie und die Universität Stuttgart – ihre Forschungs- und Innovationskompetenzen bündeln. Seit 2025 wird der ICM strukturell gefördert. Ziel des ICM ist es, innovative Mobilitäts- und flexible Produktionstechnologien zu erforschen, um Baden-Württemberg als High-Tech-Land für die Zukunft zu stärken. Hierfür arbeiten Forscherinnen und Forscher in interdisziplinären Teams an neuen Lösungen für die großen Herausforderungen der Gesellschaft in den drei Forschungsfeldern Manufacturing Systems, Mobility Technologies und Software-System-Architectures.

Auch das Ministerium für Verkehr unterstützt mit seinen Maßnahmen die Zukunftsfähigkeit der Automobilwirtschaft. Die Landesregierung hat weitere Mittel bereitgestellt, um das Testfeld Autonomes Fahren (TAF BW) als Reallabor für die Erprobung autonomer Systeme im städtischen und ländlichen Raum zu stärken. Die Landesregierung plant zudem, sich aktiv an einem europäischen Testfeld für autonome Fahrzeuge zu beteiligen, um internationale Standards mitzugestalten und die technologische Souveränität zu sichern. Mit der Erprobung und Etablierung eines wirtschaftlichen ÖPNV-Betriebs mit autonomen Shuttles in Mannheim und Friedrichshafen unter Realbedingungen (RABUS), in Zusammenarbeit mit baden-württembergischen Industriepartnern sowie dem Reallabor AMEISE, bei welchem technologische und marktbezogene Auswirkungen automatisierter ÖV Systeme auf Stadtgestaltung, Transformation und Skalierbarkeit, anhand eines autonomen Busbetriebs im Gewerbegebiet Ameisenbühl in Waiblingen und in Ehningen erprobt wurden, wurden weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Innovationsfähigkeit vorangetrieben.

Das Land gestaltet derzeit zudem einen Dialogprozess mit Akteuren des ÖPNV, um den Einsatz und Betrieb von autonomen Fahrzeugsystemen im ÖPNV zu unterstützen und die Skalierung dieser innovativen Technologie voranzutreiben mit dem Ziel, einen möglichst großen Anteil der Wertschöpfung bei der Baden-Württembergischen Wirtschaft zu halten.

Darüber hinaus soll der Ausbau und die Weiterentwicklung von MobiData BW, der landesweiten Plattform zur Bereitstellung offener Mobilitätsdaten (Open Data), als zentrales Datenökosystem kontinuierlich vorangetrieben werden. Seit 2023 liegt der Fokus verstärkt auf der Integration von Echtzeitdaten (z. B. Parkraumverfügbarkeit, Ladeinfrastruktur und Baustellenmanagement) sowie dem Aufbau digitaler Kataster für Verkehrszeichen und Parkplätze, die als Datenbasis u. a. für die Validierung autonomer Fahrsysteme dienen. Dazu engagiert sich das Ministerium für Verkehr im Mobilitätsdatenraum (Mobility Data Space, MDS). Ein weiterer Fokus beim Ausbau von MobiData BW lag darin, fahrzeuggenerierte Daten flächendeckend zu beziehen und für die Verkehrssteuerung sowie innovative Mobilitätsanwendungen nutzbar zu machen. Floating Car Data unterstützt das dynamische Verkehrsmanagement.

Mit der Digitalisierungsstrategie des Ministeriums für Verkehr werden sowohl digitale Mobilitätslösungen und Dienste als auch die verwaltungsinterne Digitalisierung eigener Prozesse vorangetrieben. Das Digital Mobility Lab unterstützt dabei die Entwicklung und Erprobung innovativer Anwendungen gemeinsam mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW). Im Fokus stehen Anwendungen mit konkretem praktischem Nutzen für Kommunen oder andere Verkehrsakteure vor Ort sowie die Einführung von Zukunftstechnologien wie dem vernetzten Fahren (C-ITS).

Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft unterstützt den Transformationsprozess der Nutzfahrzeugindustrie in Baden-Württemberg im Bereich Wasserstoff durch die Umsetzung der Roadmap Wasserstoff, in der wasserstoffbasierte Antriebe, insbesondere Brennstoffzellenantriebe, ein wichtiger Bestandteil sind. Ein wichtiges Beispiel ist die aktive Beteiligung des Landes an den Important Projects of Common European Interest (IPCEI) Wasserstoff. Damit unterstützt Baden-Württemberg die Skalierung innovativer Technologien im Bereich der Mobilität und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen aus der Nutzfahrzeug- und Zulieferindustrie. Aktuell sind zwei IPCEI-Projekte in diesem Bereich angesiedelt. Ein weiteres Leuchtturmprojekt ist die HyFaB-BW (Forschungsfabrik für Wasserstofftechnologie und Brennstoffzellentechnik), mit der eine leistungsfähige Forschungs- und Entwicklungsinfrastruktur für Brennstoffzellen- und Wasserstoffanwendungen gestärkt wird.

Darüber hinaus wurden im Rahmen des SDA systematisch Projekte und Förderinitiativen im Bereich Wasserstoff umgesetzt, die insbesondere Unternehmen der Nutzfahrzeug- und Fahrzeugindustrie beim Hochlauf emissionsarmer Technologien und dem Übergang zu klimaschonender Mobilität unterstützen. Im Schwerpunkt Energie im Rahmen des SDA wurden mehrere Maßnahmen zur Netzintegration von Ladeinfrastruktur initiiert und umgesetzt.

Parallel dazu investiert Baden-Württemberg massiv in den Ausbau von Forschung, Entwicklung und zukunftsweisenden Innovationsclustern. Über die Landesagentur e-mobil BW wird der Technologietransfer entlang der gesamten Batteriewertschöpfungskette gefördert. Ziel ist es, Baden-Württemberg als zentralen Standort eines nachhaltigen und international wettbewerbsfähigen europäischen Ökosystems Batterie zu positionieren. Dies geschieht durch die gezielte Unterstützung von Pilot- und Produktionsprojekten und die Vernetzung von Mittelstand und Forschung.

Die Landesregierung wird auch künftig die Wirtschaft, Wissenschaft, Verbände, Sozialpartner und Fachkräfte zielgerichtet bei der Transformation unterstützen. Im Koalitionsvertrag wurde unter Berücksichtigung des allgemeinen Haushaltsvorbehalts vereinbart, dem SDA in der neuen Legislaturperiode gemeinsam mit der Wirtschaft ein Update zu geben.

10. Welche konkreten Landes-, Bundes- und EU-Vorgaben sieht die Landesregierung als wesentliche Ursachen für den Stellenabbau und die Investitions- bzw. Standortverlagerungen der genannten Branchen bzw. des vollständigen Automobilclusters an (bitte einzeln benennen und deren jeweilige Bedeutung erläutern)?

Die Landesregierung bewertet die Entwicklung nicht als Ergebnis einzelner isolierter Vorgaben, sondern als Resultat eines vielschichtigen Transformationsprozesses, in dem Regulierung, internationale Industriepolitik, Marktbedingungen und unternehmensseitige Strategieentscheidungen zusammenwirken. Sie setzt sich auf allen Ebenen für verlässliche, international anschlussfähige und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen ein und begleitet den Strukturwandel mit Maßnahmen zur Stärkung von Innovation, Qualifikation und industrieller Wertschöpfung am Standort Baden-Württemberg.

Verlagerungen von Investitionen und von Beschäftigung spiegeln einen Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Die preisliche und qualitative Wettbewerbsfähigkeit wiederum setzt sich aus mehreren Faktoren zusammen, die vielfach ineinanderwirken. So hat das International Institute for Management Development (IMD) den Versuch unternommen, die Wettbewerbsfähigkeit einzelner Volkswirtschaften in einem aus mehreren Einzelindikatoren zusammengesetzten Indexwert abzubilden, der beispielsweise Daten zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, zum Regierungshandeln, zur Produktivität der Unternehmen und zur Infrastruktur umfasst. Auf Bundesländerebene werden keine Ergebnisse ausgewiesen, das Ergebnis für Deutschland mag aber eine Näherungsgröße darstellen: Deutschland nimmt in diesem Ranking den 19. Platz von 69 untersuchten Ländern ein (2025). Die Steuer- und Abgabenlast sowie Energie- und Arbeitskosten werden dabei als wesentliche Wettbewerbsnachteile identifiziert.

Hinzu kommt, dass die beihilferechtlichen Vorgaben der EU zur regionalen Investitionsförderung strukturschwächere Regionen gezielt bevorzugen. Strukturstarke Industrieregionen wie Baden-Württemberg verfügen daher nur über eingeschränkte Möglichkeiten, Unternehmen durch direkte Investitionszuschüsse oder höhere Förderquoten im internationalen Standortwettbewerb zu unterstützen. Dies kann insbesondere bei transformationsbedingten Großinvestitionen in neue Technologien und Produktionskapazitäten zu Standortnachteilen führen.

Zusätzlich wird von Wirtschaftsakteuren regelmäßig kritisiert, dass Deutschland europäische Vorgaben vielfach durch zusätzliche nationale Regelungen, Nachweis- und Dokumentationspflichten (sogenanntes „Gold-Plating“) verschärft. Die daraus resultierende höhere regulatorische Komplexität verlängert Genehmigungs- und Umsetzungsprozesse, erhöht administrative Kosten und kann Investitionsentscheidungen zulasten deutscher und baden-württembergischer Standorte beeinflussen. Die Landesregierung hatte sich bereits in der letzten Legislaturperiode mit Kabinettsbeschluss vom 10. Dezember 2024 dazu verpflichtet, bei der Umsetzung von europa- und bundesrechtlichen Vorgaben in Landesrecht kein Gold-Plating zu betreiben und auch im Koalitionsvertrag 2026 festgelegt, auf Gold-Plating im Wirkungskreis des Landes zu verzichten, rückwirkend getroffene Regelungen auf diese Praxis zu überprüfen und ggf. abzuschaffen.

Eine systematische Darstellung der Standortfaktoren und ihrer Wechselwirkungen enthält die im Auftrag der Landesagentur e-mobil BW erstellte Standortfaktorenanalyse des Fraunhofer IAO. Die Landesregierung verweist ergänzend auf diese Analyse (<https://www.e-mobilbw.de/wissen/meldungen-detail/neue-studie-baden-wuerttembergische-standortfaktoren-fuer-die-automobilindustrie>).

Dr. Hoffmeister-Kraut

Ministerin für Wirtschaft,
Handwerk und Tourismus