



Statement Michael Ziegler, Präsident

Es gilt das gesprochene Wort

Meine Damen und Herren,

die Transformation unserer Mobilität ist in vollem Gange. Als Verband der Autohäuser, Werkstätten und Tankstellen in Baden-Württemberg stehen wir zu dieser Entwicklung. Aber wir müssen den Wandel mit den Menschen gestalten, nicht gegen sie.

Unser Verband vertritt über 3.800 Autohäuser und Werkstätten im Land. Wir sind das Bindeglied zwischen Herstellern und Kunden, zwischen Technologie und Alltag. Wir sind auch diejenigen, die den Wandel hin zur Elektromobilität praktisch umsetzen.

Was heißt das konkret? Täglich sprechen unsere Mitarbeiter mit tausenden Kunden. Wir wissen, was Autofahrer bewegt und was sie sich für ihre Mobilität wünschen. Und genau diese Perspektive vermissen wir oft in der aktuellen Diskussion. Wer die Entwicklung hin zum emissionsfreien Fahren zum Erfolg führen will, muss die Kunden mitnehmen – statt sie zu bevormunden.

Lassen Sie mich das ganz klar sagen: Mit den richtigen Rahmenbedingungen können wir die Klimaziele schneller erreichen. Aber dafür brauchen wir Anreize statt Verbote, Ermutigung statt Bevormundung. Das schafft gesellschaftliche Akzeptanz und sichert unseren Wohlstand.

Die Praxis in unseren Autohäusern zeigt jeden Tag: Viele Menschen sind bereit für Veränderung. Sie wollen ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Aber sie brauchen verlässliche Perspektiven für ihre individuelle Mobilität.

E-Mobilität und Transformation

Lassen Sie mich dies am Beispiel der E-Mobilität konkret machen: **Der Transformationsprozess steht an einem kritischen Punkt.** Die Verkaufszahlen von E-Autos sind 2024 zurückgegangen - und das aus gutem Grund: Fast die Hälfte aller potenziellen Käufer gibt an, dass ihnen bezahlbare Elektrofahrzeuge auf dem Markt fehlen. Der Preisunterschied von 10.000 bis 15.000 Euro zu vergleichbaren Verbrennern ist für viele Menschen schlicht zu hoch.

Diese Entwicklung gefährdet nicht nur die Klimaziele und den wirtschaftlichen Erfolg unserer Betriebe, sondern auch die soziale Gerechtigkeit. Denn wir erleben gerade, wie die individuelle Mobilität zum Luxusgut zu werden droht.

Steigende Parkgebühren, höhere Kraftstoffsteuern durch die CO₂-Bepreisung, die Diskussion um Zulassungssteuern, Mobilitätspässe oder eine City-Maut - diese Politik der Verteuerung und Verbote trifft vor allem diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind.

Der DAT-Report 2025 zeigt uns etwas sehr Wichtiges: 92 Prozent der Autofahrer sagen, dass ein eigenes Fahrzeug ihnen Freiheit und Unabhängigkeit garantiert. **Das Auto ist und bleibt für Millionen Menschen die Grundlage ihrer Mobilität - gerade dort, wo Bus und Bahn keine praktikable Alternative sind.**

Die Zurückhaltung beim E-Auto-Kauf hat nachvollziehbare Gründe. In unseren Verkaufsgesprächen erleben wir täglich: Die Menschen interessieren sich, aber sie haben auch Bedenken. Sie fürchten, dass wie beim Smartphone nach wenigen Jahren der Akku schwächelt. Sie wollen erst Erfahrungswerte sehen, bevor sie investieren. Das ist eine rationale Entscheidung der Verbraucher, die wir zur Kenntnis nehmen müssen.

Was wir jetzt brauchen, ist daher ein Dreiklang aus Technologie, Bezahlbarkeit und Infrastruktur:

Erstens: Eine Reform der Förderstruktur und bezahlbaren Ladestrom. Die abrupten Förderstopps der Vergangenheit haben das Vertrauen erschüttert. **Wir brauchen ein verlässliches, langfristiges Fördersystem für alle klimafreundlichen Antriebsarten.** Statt einer Stop-and-Go-Politik fordern wir planbare Kaufanreize, die sich am Einkommen der Menschen orientieren. Zudem müssen die Strompreise an Ladesäulen deutlich sinken – **denn was nützt das günstigste E-Auto, wenn das Laden teuer ist, teils sogar teurer als Tanken?** Elektromobilität muss auch im Alltag bezahlbar sein.

Zweitens: Einen massiven Ausbau der Ladeinfrastruktur. Der aktuelle DAT-Report zeigt: Die unzureichende Ladeinfrastruktur ist erstmals der Hauptgrund gegen den Kauf eines E-Autos - noch vor der Reichweitenangst.

Besonders im ländlichen Raum und entlang unserer Autobahnen fehlt ein dichtes Netz an Schnellladern. Niemand kauft ein E-Auto, wenn er auf der Langstrecke im Stau vor der Ladesäule steht. Wir brauchen eine Infrastruktur, die Vertrauen schafft – und nicht Ladestress verursacht.

Drittens: Innovative Technologien und Wertschöpfung in Deutschland sichern. Bidirektionales Laden und dynamische Stromtarife können E-Mobilität wirtschaftlicher und alltagstauglicher machen.

Das von der EU-Kommission nun angekündigte ‚Batterie-Booster-Paket‘ mit 1,8 Milliarden Euro ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Wir haben genau solche gezielten staatlichen Förderungen für technologische Innovations sprünge bei der Batterieentwicklung gefordert. **Die Forschung an Feststoffzellen-Batterien und anderen Zukunftstechnologien muss massiv unterstützt werden,** um die Abhängigkeit von asiatischen Herstellern zu reduzieren und eine wettbewerbsfähige europäische Batterieproduktion aufzubauen.

Es kann nicht sein, dass wir uns bei dieser Schlüsseltechnologie komplett von asiatischen Herstellern abhängig machen. Mit einer eigenen, wettbewerbsfähigen Batterieproduktion der nächsten Generation sichern wir Arbeitsplätze und technologische Souveränität.

Landesmobilitätsgesetz

Was wir definitiv nicht brauchen, ist eine Verkehrspolitik, die das Auto aus dem Alltag verdrängen will. Der aktuelle Entwurf des Landesmobilitätsgesetzes ist ein vergeblicher Versuch, eine gewünschte Mobilität an den Bedürfnissen der Verbraucher vorbei zu erzwingen und mit einer Flut an neuer Bürokratie durchzusetzen.

Besonders problematisch ist die geplante Mobilitätsabgabe, die für unsere Betriebe im schlechtesten Fall erhebliche finanzielle und administrative Belastungen bedeuten würde.

Wir fordern das Verkehrsministerium auf, in der Gesetzgebung verbindlich klarzustellen, dass Vorführgewerke, Tageszulassungen und rote Kennzeichen komplett von der Abgabe ausgenommen werden müssen. Bei diesen kann der Zweck der Abgabe – der Umstieg auf den ÖPNV – gar nicht erreicht werden. Die Antwort des Ministeriums auf unsere entsprechende Anfrage zeigt aber leider, dass man dort Vereinfachungen offenbar schlicht nicht will.

Zwar wurden durch die Streichung der Arbeitgeberabgabe und der City-Maut im Gesetzentwurf noch schlimmere Belastungen verhindert, dennoch ignoriert der geplante Mobilitätspass weiterhin die Realitäten im ländlichen Raum und im Alltag vieler Menschen. Oft stellt der ÖPNV keine praktikable Alternative dar.

Wir sind überzeugt: Die Transformation zu einer klimafreundlichen Mobilität wird nur gelingen, wenn wir alle Menschen mitnehmen und praxistaugliche Lösungen für jeden finden.

Dialog und Vernetzung

Unsere Branche braucht nicht nur starke Worte, sondern auch starke Vertretung in den entscheidenden Gremien. Im Stuttgarter Autogipfel haben wir die drängenden Probleme der CO2-Flottengrenzwerte und deren wirtschaftliche Folgen direkt mit EU-Exekutiv-Vizepräsident Séjourné diskutiert. **Der jetzt vorgestellte EU-Aktionsplan zeigt, dass unsere Argumente und unsere beharrliche Interessenvertretung Wirkung zeigen und in konkrete Politik umgesetzt werden.**

Auch im Strategiedialog Automobilwirtschaft haben wir konkrete Fortschritte erzielt. Die von uns seit Jahren thematisierten Probleme bei der CO2-Bepreisung – die letztlich deutsche Gelder an ausländische Wettbewerber fließen lässt – werden inzwischen als ernsthafte Wettbewerbsverzerrung anerkannt. **Nicht Zölle und Handelskriege, sondern nur wettbewerbsfähige Produktion, besonders bei Batterien und Wasserstoff, können die Zukunft des Automobilstandorts sichern.**

Diese kontinuierliche Dialogarbeit ebnet den Weg für die nun angekündigten Entlastungen der EU-Kommission und stärkt unsere Position in den weiteren Verhandlungen zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit.

EU-Entlastungen für die Automobilbranche

Während wir auf Landesebene mit bürokratischen Hürden zu kämpfen haben, gibt es auf europäischer Ebene erfreuliche Entwicklungen. Der am gestrigen 5. März von der EU-Kommission vorgestellte Aktionsplan für die Automobilindustrie zeigt, dass die Stimmen der Vernunft endlich Gehör finden.

Das umfassende Maßnahmenpaket enthält konkrete Flexibilisierungen bei den CO2-Flottengrenzwerten, erste Schritte zum dringend benötigten Bürokratieabbau und gezielte Förderprogramme für zukunftsweisende Technologien.

Besonders begrüßen wir den dreijährigen Flexibilitätskorridor bei CO2-Vorgaben: Überschreitungen im Jahr 2025 können durch Übererfüllungen in den Jahren 2026 und 2027 ausgeglichen werden. Diese Regelung könnte Strafzahlungen in Milliardenhöhe verhindern, die aufgrund der aktuell schleppenden Nachfrage nach Elektrofahrzeugen drohen. Auch das Vorziehen der Überprüfung des Verbrenner-Aus auf Herbst 2025 ist ein richtiger Schritt in Richtung mehr Technologieoffenheit.

Für die Wettbewerbsfähigkeit unseres Standorts besonders wichtig ist das ‚Batterie-Booster-Paket‘ mit 1,8 Milliarden Euro Fördermitteln. Genau solche gezielten Investitionen in Zukunftstechnologien haben wir seit langem gefordert. Mit diesen Mitteln können wir die Abhängigkeit von asiatischen Herstellern reduzieren und unsere technologische Souveränität stärken. Baden-Württemberg mit seiner starken Automobil- und Zulieferindustrie kann besonders von dieser Initiative profitieren. Diese Neujustierung zwischen Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit ist genau das, was die Automobilwirtschaft jetzt braucht.

Die vorgesehene Entlastung von administrativen Lasten wird zudem vor allem kleineren und mittleren Unternehmen zugutekommen.

Europa scheint endlich zu verstehen: Nur mit einer starken, wettbewerbsfähigen Automobilindustrie und einem starken Kfz-Gewerbe als Schnittstelle zu den Kunden kann die Transformation zu einer klimafreundlichen Mobilität gelingen.

Diese europäischen Entlastungen sind wichtig, aber sie allein reichen nicht aus. Wir müssen auch die globale Dimension unserer Branche im Blick behalten.

Internationale Wettbewerbsfähigkeit

Ich komme damit jetzt zum Kernpunkt unserer heutigen Botschaft: die Zukunft des Automobilstandorts Baden-Württemberg und seine internationale Wettbewerbsfähigkeit.

Der Standort Deutschland steht unter Druck wie nie zuvor. Unsere Automobilwirtschaft, das Rückgrat unseres Wohlstands gerade hier in Baden-Württemberg, braucht dringend bessere Rahmenbedingungen.

Die aktuelle CO₂-Bepreisung entwickelt sich zu einem regelrechten Innovations-Killer. Deutsche Hersteller müssen bei ausländischen E-Fahrzeug-Produzenten CO₂-Zertifikate zukaufen, um Strafzahlungen zu vermeiden. **Erhebliche Summen fließen so an unsere direkten Wettbewerber ab.** Die im neuen EU-Aktionsplan vorgesehene Flexibilisierung der CO₂-Flottengrenzwerte ist hier ein erster wichtiger Schritt zur Entlastung. Gleichzeitig brauchen wir aber eine grundlegende Reform des Systems, um die strukturellen Wettbewerbsnachteile zu beseitigen.

Allein Tesla generierte im Jahr 2024 etwa 2,73 Milliarden US-Dollar durch den Verkauf von CO₂-Zertifikaten.

Mit deutschen Geldern wird also die ausländische Konkurrenz gestärkt - und das ausgerechnet in einer Phase, in der wir diese Mittel dringend für die eigene Transformation bräuchten.

Aber es geht um weit mehr als nur die CO₂-Bepreisung. **Die Welt ist größer als Europa, und wir müssen endlich anfangen, global zu denken.** Während wir hier in Europa – zumindest zum Teil zu Recht - den Fokus auf E-Mobilität setzen, wird die Realität in weiten Teilen der Welt eine andere sein.

In Lateinamerika, Afrika, weiten Teilen Asiens werden noch über Jahrzehnte Verbrennungsmotoren dominieren. Das ist keine Vermutung, sondern eine Tatsache, der wir uns stellen müssen.

Die harte Wahrheit ist: In vielen Regionen fehlt schlicht die Infrastruktur für E-Mobilität. Dort gibt es weder flächendeckende Ladeeinrichtungen noch eine stabile Stromversorgung. **Was nützt das beste E-Auto, wenn es keine Steckdose gibt?** Der Verbrennungsmotor bleibt dort die einzig praktikable Lösung.

Die Zahlen sprechen eine klare Sprache: Allein in der Asien-Pazifik-Region wird der Markt für Verbrennungsmotoren bis 2033 jährlich um fast 10 Prozent wachsen. **Während wir über das Ende des Verbrenners diskutieren, investiert der Rest der Welt massiv in diese Technologie.**

Zudem arbeitet die Industrie weiter an hocheffizienten, klimafreundlichen Verbrennungsmotoren - auch für alternative Kraftstoffe wie Wasserstoff oder synthetische Kraftstoffe. **Diese Innovationen dürfen wir nicht leichtfertig aus der Hand geben.** Denn eines ist klar: Der weltweite Bedarf wird weiter steigen. Die Frage ist nur: **Wollen wir diese Technologien noch entwickeln - oder überlassen wir das Feld anderen?**

Und genau hier liegt die große Chance für den Standort Deutschland: **Wir können und müssen Technologieführer für alle Formen klimafreundlicher Mobilität werden.** Das bedeutet konkret: Ja, wir treiben die E-Mobilität mit voller Kraft voran. Aber parallel dazu entwickeln wir die effizientesten, sparsamsten und umweltfreundlichsten Verbrenner der Welt. Wir arbeiten an synthetischen Kraftstoffen, an HVO100, an E-Fuels.

Unsere mittelständischen Tankstellenbetreiber sind hier bereits Pioniere - sie bringen innovative Kraftstoffe wie HVO in die Fläche und schaffen neue, nachhaltige Geschäftsmodelle.

Eines muss uns allen klar sein: Wenn wir dieses Feld räumen, steht China bereits in den Startlöchern. Die chinesische Industrie wird nicht zögern, den globalen Markt für Verbrennungsmotoren zu übernehmen - mit Technologie, die unseren Umweltstandards möglicherweise nicht entspricht. Wollen wir das wirklich? Wollen wir zulassen, dass künftig Millionen von Verbrennungsmotoren mit veralteter Technologie und hohen Emissionen die Straßen der Welt bevölkern, nur weil wir uns in Europa ideologisch auf ein einziges Antriebskonzept festgelegt haben?

Was wir von der Bundesregierung fordern, ist ein klares Bekenntnis zum Technologiestandort Deutschland. Das bedeutet eine sofortige Reform der CO₂-Bepreisung, die aufhört, unsere Innovationskraft zu schwächen.

Das bedeutet einen Stopp der ständigen Verschärfung von Flottengrenzwerten, die unsere Industrie in eine Sackgasse treibt. Und das bedeutet eine aktive Handelspolitik, die Strafzölle verhindert und faire Wettbewerbsbedingungen schafft.

Die deutsche Automobilwirtschaft steht bereit, ihrer globalen Verantwortung gerecht zu werden. Sie kann Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit verbinden - wenn man sie lässt. Unser Land hat die Ingenieure, es hat das Know-how, es hat die Innovationskraft. Was es jetzt braucht, sind die richtigen politischen Weichenstellungen. Nicht morgen, nicht übermorgen, sondern heute. Denn eines ist sicher: Der globale Wettbewerb wartet nicht auf uns.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich zum Abschluss über die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sprechen, die der Mittelstand - und damit auch unser Kfz-Gewerbe - für eine erfolgreiche Zukunft braucht. Und hier wird es sehr grundsätzlich.

Der Mittelstand in Deutschland steht unter massivem Druck. Die steuerliche Belastung für unsere Betriebe hat ein Niveau erreicht, das ihre Wettbewerbsfähigkeit gefährdet. Ein Beispiel: Kleine und mittlere Betriebe, die als Personengesellschaften geführt werden, müssen ihre Gewinne mit dem individuellen Einkommensteuersatz von bis zu 45 Prozent versteuern – zusätzlich zur Gewerbesteuer. In den USA hingegen profitieren vergleichbare Unternehmen von deutlich niedrigeren effektiven Steuersätzen. Diese Wettbewerbsnachteile im internationalen Vergleich muss die neue Bundesregierung dringend angehen.

Die Summe der Belastungen droht uns zu erdrücken. Gerade in unseren Werkstätten spüren wir die explodierenden Energiekosten, die wachsenden Sozialabgaben und eine ausufernde Bürokratie sehr stark.

Besonders fatal: Deutschland neigt dazu, europäische Regelungen durch zusätzliche nationale Vorschriften noch zu verschärfen - das berüchtigte „Gold-Plating“. Das schadet der Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen und macht den Standort Deutschland immer unattraktiver.

Die Realität in vielen Betrieben sieht so aus: **Der Meister verbringt mehr Zeit am Schreibtisch als in der Werkstatt.** Bis zu 20 verschiedene Beauftragte - von Datenschutz über Geldwäsche bis Arbeitsschutz - müssen benannt werden. Die Dokumentationspflichten werden immer komplexer, auch Förderanträge immer undurchschaubarer. Das bindet wertvolle Ressourcen, die wir für unsere eigentliche Arbeit brauchen.

Für den Automobilstandort Baden-Württemberg und die Zukunft unserer mittelständischen Betriebe fordern wir deshalb ein konkretes Fünf-Punkte-Sofortprogramm:

Erstens: Eine grundlegende Steuerreform für den Mittelstand und eine Kostenbremse in der Sozialversicherung. Die Unternehmenssteuern müssen auf ein international wettbewerbsfähiges Niveau gesenkt werden. Und auch die Sozialversicherungsbeiträge brauchen eine klare Deckelung.

Zweitens: Eine Digitalisierungsoffensive in der Verwaltung und bei Rechtsvorschriften. Genehmigungsverfahren müssen drastisch beschleunigt, Berichtspflichten vereinfacht werden. Die digitale Transformation darf nicht an der Behördentür enden.

Drittens: Eine Reform des Arbeitszeitgesetzes. Besonders unsere Betriebe mit Notfall- und Pannendiensten brauchen mehr Flexibilität. Die starren Regelungen passen nicht mehr in die moderne Arbeitswelt.

Viertens: Eine Energiepreisbremse für den Mittelstand. Die explodierenden Energiekosten gefährden unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit. Hier braucht es schnelle und wirksame Entlastungen.

Fünftens: Eine umfassende Entbürokratisierung, die Freiräume für Innovation schafft. Die Bürokratie in Deutschland hat ein Maß erreicht, das die Leistungsfähigkeit unserer Betriebe ernsthaft gefährdet. Jede zusätzliche Vorschrift wird in Zeiten des Fachkräftemangels zur existenzbedrohenden Last. **Die Flut an Regularien kannte in den letzten Jahren nur eine Richtung: nach oben** – ob im PKW-Handel, im Werkstattgeschäft, in der Ausbildung oder beim Betriebsgebäude.

Das Dickicht an Bürokratie muss dringend beschnitten und der regulatorische Hürdenlauf für unsere Unternehmen beendet werden. Es ist höchste Zeit, dass die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen auch in der europäischen Gesetzgebung endlich ein stärkeres Gewicht bekommt.

Fachkräftesicherung

Meine Damen und Herren, kommen wir zu einer zentralen Herausforderung für unser Gewerbe: der Sicherung des Fachkräftenachwuchses. **Die Transformation unserer Mobilität wird nur gelingen, wenn wir genügend qualifizierte Fachkräfte haben.** Deshalb muss die berufliche Bildung auch künftig gut aufgestellt sein.

Die Elektromobilität steht und fällt mit gut ausgebildeten Fachkräften. Wenn wir den Wandel im Mobilitätssektor erfolgreich gestalten wollen, müssen wir auch in die Köpfe investieren, die diese Transformation umsetzen!

Der Kfz-Mechatroniker mit Schwerpunkt System- und Hochvolttechnik ist hier ein wichtiger Schlüssel. Daher sollte kein Berufsschulstandort schließen müssen, weil eine starre Auslegung der Mindestschülerzahl im Vordergrund steht. Denn dies würde die technologische Transformation unserer Branche gefährden.

Wir sehen erfreulicherweise an vielen Standorten in Baden-Württemberg, wie zukunftsweisend investiert wird. Ein hervorragendes Beispiel ist der Neubau der E-Werkstatt an der Balthasar-Neumann-Schule in Bruchsal, in den der Landkreis Karlsruhe rund 6,5 Millionen Euro investiert. Oder das HyLab in Backnang – eine hochmoderne Lernwerkstatt für Wasserstofftechnologie. **Solche Leuchtturmprojekte sind wichtige Impulsgeber – wir brauchen aber auch in der Fläche eine moderne Ausstattung für unsere Berufsschulen.**

Die Herausforderung besteht nun darin, diese Innovationskraft landesweit zu verankern und dabei die unterschiedlichen Finanzierungsmöglichkeiten der Kreise zu berücksichtigen. Um eine gleichwertige berufliche Bildung in ganz Baden-Württemberg zu gewährleisten, ist ein ganzheitlicher Ansatz erforderlich.

Was wir jetzt brauchen, ist ein Dreiklang für eine zukunftsfähige Berufsbildung:

Erstens: **Eine wohnortnahe Beschulung durch flexible Klassenteiler.** Die Schulverwaltung verfügt hier über Ermessensspielraum: Gerade bei zukunftsweisenden Ausbildungsgängen wie dem Kfz-Mechatroniker mit dem Schwerpunkt System- und Hochvolttechnik brauchen wir diese Flexibilität, auch wenn zunächst die Mindestschülerzahl nicht überall erreicht wird.

Ein junger Mensch, der jeden Tag 60 Kilometer zur Berufsschule pendeln muss, wird sich zweimal überlegen, ob er diese Ausbildung wirklich beginnen will.

Zweitens: **Eine gute Ausstattung unserer Berufsschulen und insbesondere der Bildungsakademien des Handwerks ist elementar.** Diese überbetrieblichen Bildungsstätten sind das Rückgrat unserer Ausbildung.

Denn die Realität ist: Nicht alle Betriebe können das gesamte Spektrum moderner Fahrzeugtechnik vermitteln, weil beispielsweise Elektrofahrzeuge noch nicht in allen Werkstätten häufig vorkommen – unsere überbetrieblichen Bildungsstätten sind deshalb existenziell für das Gelingen der anstehenden Transformation. Gerade bei der Hochvolttechnik für Elektrofahrzeuge sind spezialisierte Ausbildungsstätten unabdingbar.

Dafür braucht es eine angemessene Ausstattung – personell wie materiell. Die Situation in einigen Bildungsstätten zeigt aber leider: Unterrichtsausfälle durch Personalmangel erschweren diese wichtige Aufgabe.

Drittens: **Eine echte Gleichstellung von akademischer und beruflicher Bildung.** Die Fakten sprechen eine klare Sprache: Ein Studium wird von der Allgemeinheit finanziert, während Betriebe und angehende Meister für ihre Fort- und Weiterbildung oft erhebliche eigene Mittel aufbringen müssen. Trotz wichtiger Förderprogramme wie dem Aufstiegs-BAföG stellt die Meisterausbildung nach wie vor eine finanzielle Herausforderung dar. Selbst nach Förderung bleibt derzeit noch eine erhebliche Eigenbelastung, die viele junge Fachkräfte abschreckt. Diese Ungleichbehandlung gilt es im Sinne einer echten Gleichstellung zur akademischen Ausbildung zu verringern.

Die seit 2020 bestehende Meisterprämie in Baden-Württemberg von 1.500 Euro ist ein wichtiger erster Schritt, bleibt aber deutlich hinter vergleichbaren Förderungen in anderen Bundesländern zurück.

Bayern zahlt 3.000 Euro, Niedersachsen sogar 4.000 Euro. Wir unterstützen daher nachdrücklich die Forderung von Handwerk BW nach einer **Verdoppelung der Meisterprämie auf 3.000 Euro**. Dies ist nicht nur wegen der Inflation notwendig, sondern auch, um im bundesweiten Wettbewerb um die besten Fachkräfte bestehen zu können.

Wir brauchen keine wohlklingenden Sonntagsreden zur Bedeutung des Handwerks, sondern konkrete Investitionen in die berufliche Bildung. **Die Fachkräftesicherung ist entscheidend für die erfolgreiche Gestaltung der Mobilität der Zukunft**. Wir brauchen eine Bildungspolitik, die die Realitäten in den Betrieben und die Bedürfnisse der jungen Menschen in den Mittelpunkt stellt.

Die Weichen für eine zukunftsfähige berufliche Bildung müssen jetzt gestellt werden. Mit einer wohnortnahen Ausbildung und Beschulung, modern ausgestatteten und personell gut aufgestellten Bildungsstätten und der Gleichstellung von akademischer und beruflicher Bildung schaffen wir das Fundament, auf dem Baden-Württemberg seine Rolle als Innovationsstandort auch in Zukunft behaupten kann.

Schluss

Meine Damen und Herren, mit dem Thema Fachkräftesicherung haben wir den Kreis geschlossen zu dem, womit ich begonnen hatte: **der Transformation unserer Mobilität. Diese Transformation wird nur gelingen, wenn wir die richtigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen schaffen UND wenn wir die Menschen haben, die sie umsetzen können.**

Verstehen Sie mich deshalb nicht falsch: **Das Kfz-Gewerbe steht zur Transformation unserer Wirtschaft und ist dafür grundsätzlich auch gut aufgestellt, mit modernen Betrieben und motivierten Beschäftigten.** Wir sind bereit, diesen Weg zu gehen - **vorausgesetzt, Politik und Gesellschaft begleiten uns dabei mit den notwendigen Weichenstellungen in der Wirtschafts- und Bildungspolitik.**

Was wir jetzt brauchen, ist eine Politik, die den Mittelstand nicht als Melkkuh der Nation betrachtet, sondern als das, was er ist: Der Motor unseres Wohlstands. Eine Politik, die Leistung belohnt statt bestraft. Die Freiräume schafft statt Fesseln anlegt. Die auf Vertrauen setzt statt auf Kontrolle.

Denn eines ist klar: Ohne einen starken Mittelstand wird Deutschland seine Rolle als Technologieführer verlieren. Klimaschutz, Innovation, sozialer Zusammenhalt - all das funktioniert nur mit einem gesunden Mittelstand als Fundament. Die Zeit zum Handeln ist jetzt!