



HESSISCHER LANDTAG

01. 09. 2025

Kleine Anfrage

**Olaf Schwaier (AfD), Klaus Gagel (AfD), Andreas Lichert (AfD)
und Dimitri Schulz (AfD) vom 05.06.2025**

**Auswirkungen der globalen Arbeitskostenunterschiede in der Automobilbranche
und die Zukunft des Automobilstandortes Rüsselsheim**

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Vorbemerkung Fragesteller:

Die Studie „Getting under the hood of automotive labor cost per vehicle“ (Oliver Wyman, 2025) zeigt erhebliche Unterschiede bei den Arbeitskosten pro Fahrzeug zwischen Regionen und Herstellergruppen. Während die Arbeitskosten in Deutschland am höchsten sind und 3.307,00 US \$ pro Fahrzeug betragen, liegen diese in Frankreich bei 1.569, in den USA bei 1.341, in Spanien bei 955, in Südkorea bei 789, in Polen bei 663, in China bei 597, in der Türkei bei 414, in Mexiko bei 305 und in Rumänien bei 273 US \$. Diese erheblichen Kostenunterschiede werden nicht nur durch Arbeitskosten und den gerade in Deutschland sehr viel höheren Energiepreisen verursacht, sondern auch durch komplexere Strukturen und aufwändiges Design. So sind Fahrzeuge in der Herstellergruppe „Euro premiums“ mit 8 bis 32 Ingeniurstunden teurer als „Mainstream model manufacturers“ mit 6 bis 12 Ingeniurstunden pro Fahrzeug oder chinesische Autohersteller mit nur 5 bis 11 Ingeniurstunden pro Fahrzeug. Vor diesem Hintergrund stellen sich verschiedene Fragen zur Situation in Hessen.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum:

Die Zahlen aus der angeführten Studie umfassen nicht die gesamten Produktionskosten (engl.: conversion costs), sondern beschränken sich auf Lohnkosten (engl.: labor costs). Die Kostenunterschiede sind deshalb, entgegen der Vorbemerkung der Fragesteller, nicht auf höhere Energiepreise zurückzuführen, die in den Arbeitskosten nicht eingerechnet wurden.

Die meisten in Deutschland produzierenden Automobilhersteller (insb. Mercedes-Benz, BMW, Audi, VW) werden in der Studie zur Herstellergruppe „Euro premiums“ zugeordnet. Der Automobilhersteller Stellantis am Standort Rüsselsheim wird als „Mainstream model manufacturer“ eingestuft, mit verhältnismäßig geringen Arbeitskosten und Ingeniurstunden pro Fahrzeug.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Chef der Staatskanzlei wie folgt:

Frage 1 Welche Kenntnisse hat die Landesregierung über die aktuelle Entwicklung der Arbeitskosten pro Fahrzeug bei Stellantis/Opel am Standort Rüsselsheim?

Die Landesregierung ist dem Landtag nur für ihre Amtsführung verantwortlich. Sie ist daher lediglich in solchen Angelegenheiten zur Auskunft verpflichtet, die in ihre Zuständigkeit fallen und muss nicht auf Fragen eingehen, die außerhalb ihres Verantwortungsbereichs liegen. Letzteres ist hier der Fall, denn die Frage betrifft ausschließlich Tätigkeiten, die von der Opel Automobile GmbH in eigener Zuständigkeit wahrgenommen werden.

Die Opel Automobile GmbH stellt im Hinblick auf den nachgefragten Sachverhalt keine öffentliche Aufgabe dar.

Frage 2 Wie bewertet die Landesregierung die Wettbewerbsfähigkeit des Opel-Standorts Rüsselsheim angesichts der in der Studie genannten hohen Arbeitskosten pro Fahrzeug in Deutschland und der wachsenden Konkurrenz durch Hersteller aus Ländern mit deutlich niedrigeren Kosten?

- Frage 3 Wie schätzt die Landesregierung die Aussage der Studie ein, dass hohe Arbeits- und Energiekosten sowie eine hohe Produktionskomplexität die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Standorte, wie zum Beispiel Rüsselsheim, negativ beeinträchtigen?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie in der Vorbemerkung ausgeführt wurde, lassen sich aus den Ergebnissen der Studie nur begrenzt Aussagen zu den Produktionskosten am Opel-Standort Rüsselsheim ableiten.

- Frage 4 Angesichts der Tatsache, dass derzeit bei Opel in Rüsselsheim nur noch im „Ein-Schicht-Betrieb“ produziert wird und die Werksauslastung mit 39,57 Prozent eine der niedrigsten aller deutschen Automobilwerke ist: Welche wirtschaftlichen Auswirkungen erwartet die Landesregierung für die Region Südhessen und das Land Hessen insgesamt, sollte es zu einer weiteren Reduzierung der Produktion oder gar zu einer Werksschließung bei Opel/Stellantis kommen?

Stellantis betonte kontinuierlich die Bedeutung des Rüsselsheimer Standorts und untermauert dies unter anderem dadurch, dass sich mittlerweile die Deutschland-Zentrale sämtlicher Stellantis-Marken dort befindet. Außerdem wurde Rüsselsheim als Standort einer der weltweit geplanten Softwareeinheiten „Software X“ genannt, daneben ist der Standort die Zentrale für die Entwicklung von Wasserstoff-Brennstoffzellen. Weiterhin wird in die Bereiche autonomes Fahren und Künstliche Intelligenz investiert. Nach Äußerungen der Konzernleitung soll der Produktionsstandort Rüsselsheim auch zukünftig eine zentrale Rolle in der Elektromobilitätsstrategie von Stellantis spielen.

Parallel soll der Stellenabbau weiterhin ohne betriebsbedingte Kündigungen erfolgen, vielmehr wird auf umfangreiche Alters- und Abfindungsprogramme gesetzt. Ein expliziter Schutz vor betriebsbedingten Kündigungen wurde auch tarifvertraglich geregelt. Nach Pressemeldungen soll die letzte Option des aktuellen Tarifvertrages zum weiteren Stellenabbau von 1.000 Stellen bei gleichzeitiger Verlängerung des Kündigungsschutzes der verbleibenden Opel Mitarbeiter bis 2029 umgesetzt werden.

Demnach gestaltet sich der Stellenabbau bisher weitgehend sozialverträglich und mit einer weiteren, darüberhinausgehenden Reduzierung der Produktion oder gar einer Werksschließung ist in absehbarer Zeit nicht zu rechnen.

Sollte es dennoch zu einer Reduzierung der Produktion oder gar zu einer Werksschließung kommen, hätte das negative wirtschaftliche und soziale Auswirkungen, insbesondere für die Region Südhessen. Deshalb ergreift die Landesregierung umfassende Maßnahmen zur Unterstützung der Automobilindustrie und des Standorts Rüsselsheim, wie in der Antwort auf Frage 9 ausgeführt wird.

- Frage 5 Ist die Landesregierung in Kontakt mit der Konzernleitung von Stellantis, um zu eruieren, welche Modellreihen aus dem Stellantis Produktportfolio in Zukunft in Rüsselsheim produziert werden sollen?

- Frage 6 Falls ja: Welche Modellreihen sollen in Zukunft in Rüsselsheim produziert werden?

- Frage 7 Falls nein: Warum ist die Landesregierung nicht in Kontakt mit der Konzernleitung von Stellantis?

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung steht im engen und regelmäßigen Austausch mit den hessischen Automobilherstellern und Automobilzulieferern zu deren wettbewerblicher und betriebswirtschaftlicher Situation. Mit der Opel Automobile GmbH und der Unternehmensleitung von Stellantis N. V. besteht seit vielen Jahren ein enger Austausch. Bis dato wurde nach Kenntnis der Landesregierung weder unternehmensintern noch nach außen kommuniziert, welche Modellreihen zukünftig am Standort in Rüsselsheim produziert werden sollen. Auch ein Termin für eine solche Entscheidung wurde bisher nicht kommuniziert. Die aktuellen Modelle werden noch mehrere Jahre in Rüsselsheim produziert.

Unabhängig davon handelt es sich hierbei um eine Planung und Entscheidung die alleinig der Unternehmensleitung von Stellantis N. V. obliegt.

- Frage 8 Wie bewertet die Landesregierung die Auswirkungen der sehr hohen Arbeitskosten auf die Automobilzulieferer in Hessen?

Nach Einschätzung der Landesregierung sind die Automobilzulieferer von den Arbeitskosten in gleicher Weise betroffen wie die Automobilhersteller. Insoweit wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

Frage 9 Welche Maßnahmen will die Landesregierung ergreifen, um die hohen Arbeits- und Energiekosten in der Autoindustrie und in der Automobilzuliefererindustrie in Hessen zu senken und somit die Wettbewerbsfähigkeit dieser Unternehmen auf dem internationalen Markt zu erhöhen?

Die Landesregierung steht im engen und regelmäßigen Austausch mit den hessischen Automobilherstellern und Automobilzulieferern zu deren wettbewerblicher und betriebswirtschaftlicher Situation. Im Rahmen des Industrietrials zwischen Landesregierung, den Unternehmen und Unternehmensverbänden sowie den Gewerkschaften erfolgt ein intensiver Austausch zu industriepolitischen Themen, um den Herausforderungen für die Industrie in Hessen zu begegnen und Strukturwandel in der Industrie zu gestalten. Dieser regelmäßige Dialog während der gesamten Legislaturperiode trägt dazu bei, verlässliche Rahmenbedingungen zu etablieren, die auf der einen Seite zur Investitionssicherheit beitragen sowie auf der anderen Seite sichere und gute Arbeitsplätze in Hessen erhält und idealerweise auch neue schafft.

Mit den im Rahmen einer Bundesinitiative entstandenen regionalen Transformationsnetzwerken steht das Ministerium für Wirtschaft Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWVW) in regelmäßigem Kontakt. In Hessen gibt es derzeit drei auf Automobilindustrie ausgerichtete Transformationsnetzwerke, die aktuell vom Bund gefördert werden:

- Transformationsnetzwerk Region Kassel (TRegKS);
- TeamMit: Transformationsnetzwerk der Automobilindustrie in Mittelhessen für strategisches Qualifizierungs- und Technologiemanagement;
- Transformationsnetzwerk FD Mobil in der Region Fulda.

Im Koalitionsvertrag der die Landesregierung tragenden Parteien für die 21. Legislaturperiode ist dargelegt, dass die Arbeit dieser bestehenden Netzwerke mit ihrem Know-How im Bereich der Transformation erhalten und verstetigt wird. Das HMWVW steht daher in einem engen Austausch mit den Netzwerkverantwortlichen und begrüßt die Fortführung der Bundesförderung ab 2026 ausdrücklich.

Darüber hinaus hat das HMWVW in einem gemeinsamen Positionspapier mit drei anderen Ländern (mit VW-Standorten) verschiedene Forderungen in Richtung der Bundesregierung zur Unterstützung der Automobilindustrie erhoben. Davon hat die EU-Kommission die Idee des „Flat-curve-Ansatzes“ im Bereich der CO₂-Flottengrenzwerte aufgegriffen. Zu den geforderten Maßnahmen zählen ferner Kaufprämien für Elektrofahrzeuge und die Senkung der Strom- und Energiepreise, zum Beispiel indem Netzentgelte aus dem Strompreis genommen werden. Auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist ein wichtiger Schlüssel.

Mit dem HessenFonds hat die Landesregierung zudem ein neues Instrument geschaffen. Sie stellt mit dem HessenFonds eine Milliarde Euro an investivem Kapital für hessische Unternehmen zur Verfügung. Als Finanzierungsinstrumente sind zinsvergünstigte Darlehen (750 Millionen Euro Bewilligungen über vier Jahre) und Beteiligungen (250 Millionen Euro über zehn Jahre) vorgesehen. Mit dem günstigen Finanzierungsangebot sollen hessische Betriebe bei herausfordernden Veränderungen unterstützt werden.

Der HessenFonds besteht aus zwei Säulen:

- Innovation: Unternehmen mit innovativen, zukunftsweisenden Ideen für Technologien, Produkt- beziehungsweise Geschäftsinnovationen sollen in allen Wirtschaftsbereichen unterstützt werden.
- Industrie/Transformation: Der hessische Wirtschafts- und Strukturwandel soll im Hinblick auf die Herausforderungen der Dekarbonisierung, Ressourcen- und Energieeffizienz, Digitalisierung, strategische Resilienz sowie den demografischen Wandel unterstützt werden.

Antragsberechtigt sind kleine und mittlere Unternehmen (KMU) und Großunternehmen, somit auch Industrieunternehmen aus der Automobilindustrie.

Frage 10 Gibt es Studien oder Szenarien der Landesregierung zu den direkten und indirekten Folgen auf Zulieferer, Service- und Dienstleister und den regionalen Arbeitsmarkt in Hessen bei einem weiteren Rückgang der Fahrzeugproduktion in Hessen und in Deutschland?

Der Landesregierung liegen keine Studien oder Szenarien zu diesen Fragestellungen vor.

Wiesbaden, 11. August 2025

In Vertretung:
Ines Fröhlich