



---

**Ausschussdrucksache 20(9)412**

(11. November 2024)

---

**Stellungnahme der Volkswagen AG  
Thomas Schäfer  
CEO der Marke Volkswagen Pkw, Mitglied des Vorstands der Volks-  
wagen AG und Leiter der Markengruppe Core  
38440 Wolfsburg**

**Stellungnahme**

**Öffentliche Anhörung**

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

**Unsere Automobilindustrie braucht eine Zukunft  
– Den Industriestandort Deutschland wettbewerbsfähig machen**

**BT-Drucksache 20/12963**

**am 13. November 2024**

# VOLKSWAGEN GROUP

## Stellungnahme der Volkswagen AG

zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU:  
Unsere Automobilindustrie braucht eine Zukunft  
– Den Industriestandort Deutschland wettbe-  
werbsfähig machen  
(BT-Drucksache 20/12963)

durch

Thomas Schäfer, CEO der Marke Volkswagen  
Pkw, Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG  
und Leiter der Markengruppe Core

## Vorbemerkung

Die Volkswagen Group ist einer der weltweit führenden Automobilhersteller mit Hauptsitz in Wolfsburg, Deutschland. Sie ist global tätig und verfügt über 114 Produktionsstätten in 17 europäischen Ländern und 10 Ländern in Nord- und Südamerika, Asien und Afrika. Der Konzern beschäftigt rund 684.000 Mitarbeiter.

Die Fahrzeuge der Gruppe werden in über 150 Ländern verkauft. Mit einem breiten Portfolio starker globaler Marken, führenden Technologien im industriellen Maßstab, innovativen Ideen zur Erschließung künftiger Profit Pools und einem unternehmerisch denkenden Führungsteam setzt sich der Volkswagen Konzern dafür ein, die Zukunft der Mobilität durch Investitionen in elektrische und autonom fahrende Fahrzeuge, Digitalisierung und Nachhaltigkeit zu gestalten.

Im Jahr 2023 betragen die weltweiten Auslieferungen von Konzernfahrzeugen 9,2 Millionen. Der Umsatz des Konzerns belief sich im Jahr 2023 auf 322,3 Milliarden Euro. Das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen betrug im Jahr 2023 22,6 Milliarden Euro. Für 2024 wird mit einem Umsatz von rund 320 Milliarden Euro und einem Gewinn von rund 18 Milliarden Euro gerechnet.

## Der Industriestandort Deutschland

Deutschland ist Industrieland. Innerhalb dessen der Automobilindustrie mit ihrem Ökosystem an Zulieferern und Partnern eine besondere Rolle zukommt. Die heimische Automobilindustrie hat Deutschland geprägt und Wohlstand geschaffen. Aber Pandemie, Krieg und Inflation haben in den letzten Jahren die gesamte deutsche Industrie geschwächt. Auch der Automobilmarkt ist davon nicht verschont geblieben. Im Ergebnis sehen wir einen europäischen Automobilmarkt, der in 2024 mit etwa 13 Millionen Fahrzeugen um fast 2,5 Millionen kleiner ist als vor der Pandemie. Wir sehen aktuell nicht, dass der Markt wieder auf frühere Größe zurückkommt. Als Folge haben wir mit Überkapazitäten zu kämpfen. Gleichzeitig stemmen wir die größte Transformation in der Automobilgeschichte. Wir transformieren unsere Antriebe, unsere Werke, unsere Mitarbeitenden. Es ist im Interesse Deutschlands, dass die Automobilindustrie auch zukünftig über einen wettbewerbsfähigen Heimatmarkt und attraktive Standortbedingungen verfügt. Dazu braucht es eine Politik, die auch unter sich verändernden geopolitischen Rahmenbedingungen ihrer Industrie den Rücken stärkt, um Innovation, Produktion und Beschäftigung in Deutschland zu sichern.

## Die Transformation

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen sowie zu den Klimaschutzzielen der Europäischen Union. Wir wollen unseren Beitrag dazu leisten, dass Europa bis 2050 treibhausgasneutral wird. Zugleich wollen wir den Menschen mit unseren Produkten weiterhin bezahlbare individuelle Mobilität ermöglichen.

Wir befinden uns in der entscheidenden Phase der Transformation. Die Politik in der Europäischen Union hat ambitionierte Ziele für die Autoindustrie formuliert, die wir im Grundsatz unterstützen. Am Ende dieses Pfades steht ab 2035 die politische Entscheidung, nur noch Fahrzeuge zuzulassen, die keine CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen. Der Volkswagen Konzern setzt auf E-Mobilität und ist in der Lage, flexibel auf die Marktnachfrage zu reagieren. Wir sind davon überzeugt, dass dem elektrischen Fahren die Zukunft gehört. Elektrische Fahrzeuge sind komfortabel, digital, nachhaltig und vor allem vollständig alltagstauglich. Der Volkswagen Konzern ist bei dieser Transformation zur Elektromobilität in Vorleistung gegangen: Wir haben als erster Hersteller ein komplettes Fahrzeugwerk auf die ausschließliche Produktion von E-Fahrzeugen umgestellt. Wir haben zehntausende Mitarbeitende weitergebildet und ausreichend Produktionskapazitäten für den schnellen Hochlauf geschaffen.

Auf dem Weg ist entscheidend, dass der Hochlauf der E-Mobilität von einer entsprechenden Nachfrage und einem breiten industriellen Fundament gestützt wird. Das Vertrauen der Politik und der Menschen in die E-Mobilität und die langfristig stabile Zielsetzung bilden dafür die Voraussetzung. Das Null-Gramm CO<sub>2</sub>-Flottenziel in Frage zu stellen, hilft dabei weder der Automobilindustrie, noch dem Markt oder dem Industriestandort Europa. Im Gegenteil: Dadurch wird das Vertrauen der Kunden in die E-Mobilität untergraben, notwendige Investitionen für die Infrastruktur verzögert und damit der Markthochlauf insgesamt gefährdet.

## Die Rahmenbedingungen

Was wir brauchen, ist eine klare und nüchterne Analyse des Ist-Zustandes der Transformation zur Elektromobilität in Deutschland und Europa; einen Reality-Check. Der von der EU-Kommission durchzuführende Status-Report in 2025 und das folgende Review zur CO<sub>2</sub>-Flottengesetzgebung bieten dafür einen geeigneten Ansatzpunkt und sollten vorgezogen werden.

Auf Basis einer solchen Analyse sollten alle für einen schnellen Hochlauf notwendigen und unterstützenden Maßnahmen definiert und deren Umsetzung rasch initiiert werden. Dazu gehören die notwendige Nachbesserung der Infrastruktur-Regulierung AFIR und attraktive, Ladepreise für die Kunden ebenso wie neue Flexibilitäten innerhalb der bestehenden CO<sub>2</sub>-Regulierung. Vor dem Hintergrund der aktuellen Marktentwicklung müssen die

Hersteller vor hohen Strafzahlungen geschützt werden, wenn nicht planbares Marktverhalten oder unzureichende Vorbereitung des Marktumfeldes Ursache ihrer Zielverfehlung sind. Die Politik muss dabei nicht nur Ziele formulieren, sondern muss jetzt einen Rahmen schaffen, der eine Zielerreichung für die Hersteller auch wirklich erlaubt und den Kunden Sicherheit gibt. Europa steht im Wettbewerb mit den USA und China. Beide Systeme verfolgen eine aktive Industriepolitik, die die Wettbewerbsfähigkeit ihrer jeweiligen Industrie systematisch stärkt. Europa und Deutschland müssen sich jetzt entscheiden, wie sie darauf reagieren wollen. Es braucht jetzt eine europäische Kraftanstrengung, um hier nicht den Anschluss zu verlieren. Dazu gehören im wesentlichen wettbewerbsfähige Strukturen, die die systemischen Vorteile anderer Weltregionen ausgleichen – gerade bei Fragen des Zugangs zu Rohstoffen und den entsprechenden Veredelungskapazitäten.

Mit Blick auf Deutschland wird dabei deutlich, dass der Fahrzeugmarkt in Europa schrumpft und gleichzeitig der Hochlauf der E-Mobilität stockt. Die Abschaffung des Umweltbonus hat in Deutschland zu einem Einbruch der Nachfrage geführt und private Kunden verunsichert. Elektromobilität ist attraktiv und wird sich durchsetzen. Dafür müssen allerdings die Rahmenbedingungen stimmen, denn wir haben insbesondere in Deutschland bei der E-Mobilität kein Angebots-, sondern ein Nachfrageproblem. Wir brauchen:

- Die Umsetzung der in der Wachstumsinitiative angekündigten Maßnahmen zur Erhöhung des Bruttolistenpreises auf 95.000 € für die 0,25% Dienstwagensteuer und die Sonderabschreibung für gewerbliche BEV-Käufer.
- Die Einführung eines BEV-Faktors, der es gewerblichen Leasingnehmern erlaubt, für BEV-Fahrzeuge einen höheren Betrag steuerlich geltend zu machen als für Verbrenner.
- Die Einführung einer Steuerprämie für private BEV-Käufer bzw. Leasingnehmer, die es erlaubt, die individuelle Steuerschuld zu reduzieren ( analog zur Handwerkerrechnung oder der energetischen Gebäudesanierung).
- Den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland und der EU verbessern; Review der EU-Regulierung AFIR vorziehen und ambitioniertere Ziele für alle Mitgliedstaaten formulieren; der Fokus muss dabei auf Schnellladen und der urbanen Versorgung liegen.
- Die Umsetzung der Versorgungsaufgabe für Tankstellen wie angekündigt umsetzen.
- Die Reduzierung der Preise für öffentliches Laden. Dazu müssen die Netzentgelte reduziert und die Stromsteuer auf das europäische Mindestniveau abgesenkt werden.
- Die Produktion von Batteriezellen muss in Deutschland wirtschaftlich möglich sein. Dazu muss der Strompreis sinken, indem die Sektoren, die von der Strompreiskompensation profitieren, auf den Sektor der Batteriezellproduktion ausgeweitet werden. Gleichzeitig dürfen keine neuen Belastungen entstehen. Vom Wegfall des Bandlastprivilegs für große Stromverbraucher ist abzusehen.
- Die geplante Batterieverordnung darf nicht dazu führen, dass Standorte wie Deutschland, Polen oder Tschechien benachteiligt werden. Der Entwurf der Kommission darf so nicht in Kraft treten.