



Positionspapier der Wirtschaftsministerien der Bundesländer mit VW-Standorten

Volkswagen – und hier insbesondere die Kernmarke - befindet sich derzeit in einer äußerst herausfordernden Lage. Die Wirtschaftsministerien der Bundesländer mit Standorten von Volkswagen – Niedersachsen, Sachsen, Hessen und Berlin – haben sich angesichts dieser Lage auf ein Grundsatzpapier zur deutschen Automobilindustrie verständigt.

I. Zur Lage bei Volkswagen

Die Länder Niedersachsen, Sachsen, Hessen und Berlin setzen darauf, dass Entscheidungen bei Volkswagen auch zukünftig sozialpartnerschaftlich getroffen werden. Die Wirtschaftsministerien erkennen dabei an, dass Volkswagen derzeit tiefgreifende Probleme hat. Es ist vor allem die Aufgabe der Betriebsparteien, hier Lösungen in dieser schwierigen Situation zu finden. Die Wirtschaftsminister erwarten, dass Konflikte nicht mehr über die Presse ausgetragen und Lösungen am Verhandlungstisch gefunden werden.

Erstes Ziel der Wirtschaftsminister aller Länder mit VW-Standorten ist dabei der vollumfängliche Erhalt aller Standorte. Das bedeutet, dass die einzelnen Standorte nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die Wirtschaftsressorts der Länder werden hier solidarisch und eng abgestimmt miteinander agieren.

Harte Einschnitte zu Lasten der Belegschaften werden abgelehnt. Die Standorte müssen aufgrund ihrer regionalwirtschaftlichen Bedeutung und ihres enormen Beitrages für Forschung, Entwicklung, Wertschöpfung und Produktivität und damit für Innovationskraft des Gesamtkonzerns erhalten bleiben.

Perspektivisch muss ein erneuerter, langfristiger Beschäftigungssicherungsvertrag sicherstellen, dass Arbeitsplätze geschützt werden und Know-How erhalten bleibt. Einmal verlorene Expertise bleibt in der Regel verloren oder ist nur unter größten Aufwand wieder herzustellen. Umschulungen und Weiterbildungen für die Beschäftigten müssen daher auch in Zukunft Teil

der Strategie bleiben, um Volkswagen fit für die Herausforderungen des Wandels und dadurch zukunftsfest aufzustellen.

Dabei liegt die Verantwortung nicht nur bei der aktuellen Generation von Fachkräften, sondern auch bei den Auszubildenden von Volkswagen, die die nächste Generation bilden. Sie sind es, die die Zukunft von VW aktiv mitgestalten werden. Gemeinsam müssen wir dafür sorgen, dass Volkswagen nicht nur ein sicherer Arbeitsplatz bleibt, sondern Ausbildung und Qualifizierung auch zukünftig einen zentralen Stellenwert behalten.

Der Blick beschränkt sich nicht nur auf Volkswagen selbst. Auch die Auswirkungen der aktuellen Situation auf die Zuliefererunternehmen und -strukturen sowie die regionalen Wertschöpfungsketten müssen mitgedacht werden – sie spielen gerade in strukturschwachen Regionen eine große regionalpolitische und gesellschaftliche Bedeutung weit über die Werksgrenzen hinaus. Die Zulieferer und Dienstleister hebeln dabei die regionalwirtschaftliche Bedeutung der Standorte noch einmal um vielfaches.

Die Volkswagen-Standorte und die gesamte Zulieferindustrie müssen langfristig gestärkt und gesichert werden. Ein enger Dialog zwischen dem VW-Vorstand, den Gewerkschaften, den Betriebsräten und den Anteilseignern bleibt dafür unerlässlich.

II. Zur Lage der deutschen Automobilindustrie

Gemeinsames Ziel der Wirtschaftsministerien ist die Erhöhung der Marktakzeptanz und eine breite Umstellung auf klimafreundliche Antriebe. E-Mobilität bietet dafür aufgrund des erreichten Reifegrades und ihrer Verfügbarkeit die besten Voraussetzungen. Nötig sind verlässliche Rahmenbedingungen für Industrie, Verbraucherinnen und Verbraucher.

Unterstützungsmaßnahmen müssen mit EU, Bund, Ländern, Unternehmen und Sozialpart-



nen gut abgestimmt sein und aus mehreren, sich gegenseitig flankierenden Ansätzen bestehen: Bessere Rahmenbedingungen, Stimulation der Nachfrage, wettbewerbsfähige Produkte sowie eine deutliche Steigerung der Produktivität. Das gilt für sowohl für die Automobilhersteller als auch die gesamte Wertschöpfungskette mit Zulieferern und Dienstleistern.

Zukunftsfähigkeit und Marktanziehe für die E-Mobilität

Gemeinsames Ziel der Wirtschaftsministerien ist, die Umstellung auf Elektromobilität zügiger voranzutreiben. Grundlage dafür sind klare, verlässliche Rahmenbedingungen für die Industrie genauso wie für Kundinnen und Kunden. Die Schaffung günstiger staatlicher Rahmenbedingungen und daneben auch der Abbau bürokratischer Hürden sind entscheidend, um den Prozess zu beschleunigen und die Innovationskraft der Unternehmen zu stärken. Dies betrifft sowohl den Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur als auch die Produktion von Elektrofahrzeugen und den zugehörigen Komponenten.

Neue Verlässlichkeit in den Rahmenbedingungen:

Eine Ursache des derzeitigen kundenseitigen Kauf-Zurückhaltung liegt unter anderem auch in der mangelnden Verlässlichkeit politischer Rahmenbedingungen. So wurde das Auslaufen der Umweltprämie als zu plötzlich und zu überraschend wahrgenommen. Die Wirtschaftsministerien sprechen sich dafür aus, wieder zu einem politischen Rahmen zurückzukommen, der von Verlässlichkeit und Vertrauen geprägt ist.

Förderung von Innovationen und Elektrofahrzeugen:

Investitionen in Forschung und Entwicklung neuer Elektromodelle sowie in die Produktion von Akkus und anderen Schlüsselkomponenten sind unerlässlich. Der Bund möge zur Stärkung von Innovation und Produktverbesserung gestrichene KTF-Mittel zur Förderung der Batterieforschung unverzüglich wieder zur Verfügung stellen.

Klare Rahmenbedingungen und Anreize für die Elektromobilität schaffen:

Die Wirtschaftsministerien sprechen sich dafür aus, dass die Bundesregierung ein E-Auto-Absatzförderprogramm entwickelt, das zuvorderst der heimischen Automobilindustrie zu Gute kommt und gleichzeitig Mitnahmeeffekte und soziale Ungerechtigkeiten ausschließt.

Ladeinfrastruktur auch durch Wettbewerb ausbauen:

Der Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur muss Hand in Hand mit der Entwicklung der Elektromobilität gehen. Hierzu bedarf es eines klaren Rechtsrahmens und der Förderung innovativer Konzepte. Der Wettbewerb unter den Betreibern der Ladeinfrastruktur soll durch vereinfachte Konzessionsverfahren und faire Vergabekriterien angekurbelt werden. Außerdem muss auf einfache, unkomplizierte Bezahlssysteme hingearbeitet werden.

Vereinfachung von Genehmigungsverfahren und Marktzugang:

Kommunen und Betreiber sollen auf standardisierte, vereinfachte Genehmigungsprozesse zurückgreifen. Mit dem Abbau von Einstiegshürden soll der Zugang neuer und kleinerer Anbieter erleichtert werden, um Monopolisierungstendenzen entgegenzuwirken und Wettbewerb zu fördern. Es gilt zu überlegen, ob hierzu ein entsprechendes Beschleunigungsgesetz für den Ausbau der Ladeinfrastruktur auf den Weg gebracht werden sollte.

Wettbewerbsfähigkeit durch dauerhaft niedrige Energiekosten

Für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie – und nicht nur der Automobilindustrie – und ihres Wandels hin zu einer klimaneutralen Produktion bedarf es verlässlicher und international wettbewerbsfähiger Energiepreise. Die Bundesländer Niedersachsen, Sachsen, Hessen und Berlin setzen sich dafür ein, dass die Strom- und Energiepreise gesenkt werden, zum Beispiel indem Netzentgelte aus dem Strompreis



genommen werden. Dies muss über den Bundeshaushalt finanziert werden.

Günstiger Ladestrom: Die Wirtschaftsminister sprechen sich dafür aus, den Ladestrom für E-Mobilität preislich attraktiver zu gestalten. Insbesondere das Laden an öffentlichen Ladepunkten darf nicht deutlich höher als das Laden im privaten Bereich sein. Dieses Ziel kann beispielsweise in Form einer abgesenkten oder entfallenden Steuer, alternativ auch über abgesenkte oder entfallende Entgelte beim Strombezug geschehen.

Bidirektionales Laden: Die Wirtschaftsminister sehen das Potential, E-Fahrzeuge als Batteriespeicher zu nutzen und den Strom bei Bedarf in die Gebäude der das öffentliche Stromnetz zurückzuspeisen. Hierdurch entsteht ein enormes Speicherpotential. Die aktuelle Doppelbesteuerung von Strom, der im Auto zwischengespeichert wird, macht die Rückgabe ans Netz jedoch unwirtschaftlich. Aus diesem Grund fordern die Wirtschaftsminister, dass Netzentgelte, Abgaben und Umlagen nur noch beim Endverbrauch gezahlt werden.

Wettbewerbsfähigkeit stärken: Modifizierung der Regelungen Flottenemissionen

Wir benötigen eine noch engere Zusammenarbeit zwischen den Bundesländern, dem Bund und der EU, um die deutschen und europäischen Hersteller im globalen Wettbewerb zu unterstützen. Dazu gehört die Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen, die Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs und der Abbau von Regulierungsdichte und Handelshemmnissen. Zudem sollen Kooperationen und Joint Ventures gefördert werden, um den Technologievorsprung auszubauen.

Der europaweite Umstieg auf E-Mobilität ist der richtige Weg für die Zukunft der individuellen Mobilität in Europa. Die immer wieder reflexartigen Debatten um ein Zurück zum Verbrenner verunsichern sowohl Käufer als auch Unternehmen und Investoren. Die global agierenden deutschen Automobil-Unternehmen brauchen von der Politik vor allem verlässliche Rahmenbedingungen und genauso brauchen die Kundinnen

und Kunden Planbarkeit und Verlässlichkeit für ihre Kaufentscheidungen.

Hervorzuheben sind hierbei die europäischen CO₂-Flottenziele. Bisher werden diese jahresweise bemessen und benachteiligen Unternehmen in der Transformation gegenüber Unternehmen, die als Hersteller von E-Autos gestartet sind. Außerdem drohen milliarden schwere Strafzahlungen, die die notwendigen Investitionen weiter erschweren. Um den Herstellern das Erreichen der CO₂-Flottengrenzwerte möglich zu machen, fordern die Bundesländer die Bundesregierung und die EU-Kommission auf, die zurzeit geltende sprunghafte Absenkung des Grenzwertes durch eine schrittweise Absenkung – so genanntes „Flat-Curve-Modell“ - zu ersetzen, ohne die Gesamtziele in Frage zu stellen. Das Modell ist geeignet, die Antriebswende marktgerecht zu erreichen ohne die Transformation in Frage zu stellen.

Internationale Wettbewerbsfähigkeit auf wichtigen Märkten

Die internationalen Entwicklungen gerade mit Blick auf den wichtigen Markt in China und die technologische Entwicklung in China und Wettbewerbern wie Japan oder Südkorea müssen antizipiert werden. Die Entwicklung der dortigen Strategien für die Zukunft der individuellen Mobilität und die Auswirkungen auf die deutsche und europäische Automobil-Strategie müssen berücksichtigt werden.

Franziska Giffey, Berliner Senatorin für Wirtschaft, Energie und Betriebe

Kaweh Mansoori, Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Olaf Lies, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung

Martin Dulig, Sächsischer Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

10. Oktober 2024