Bundesrat **zu Drucksache 452/24 (Beschluss)**

30.09.26

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Stellungnahme der Bundesregierung zu der Entschließung des Bundesrates für die Sicherung von Arbeitsplätzen und Investitionen in der Automobilindustrie

Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie
Parlamentarischer Staatssekretär

Berlin, 29. September 2026

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Dr. Andreas Bovenschulte

Sehr geehrter Herr Präsident,

namens der Bundesregierung übersende ich Ihnen in der Anlage die Antwort der Bundesregierung zur Entschließung des Bundesrates für die Sicherung von Arbeitsplätzen und Investitionen in der Automobilindustrie vom 18. Oktober 2024 (Bundesratsdrucksache 452/24 (Beschluss)).

Mit besten Grüßen
Johannes Steiniger

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0720-2946

Antwort der Bundesregierung zur Entschließung des Bundesrates für die Sicherung von Arbeitsplätzen und Investitionen in der Automobilindustrie (452/24-B)

Zu der Entschließung des Bundesrates vom 18. Oktober 2024 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Ziff. 1: Lage der Automobilindustrie und Neuzulassungen von E-Pkw

Die Automobilindustrie ist eine Schlüsselbranche in Deutschland und in Europa. Eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft der deutschen Automobilindustrie ist ein zentrales Anliegen der Bundesregierung mit dem Ziel des Erhalts von Wertschöpfung und Arbeitsplätzen in Deutschland. Insgesamt hängen nach Schätzungen etwa 3,2 Mio. Arbeitsplätze direkt oder indirekt an der Autoindustrie.

Die Automobilindustrie befindet sich in einem langfristigen Strukturwandel und durchläuft eine tiefgreifende technologische Transformation, getrieben durch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs, die Digitalisierung des Fahrzeugs sowie dessen Vernetzung und Automatisierung. Handels- und geopolitische Risiken und entsprechende Folgen für die international vernetzten Lieferketten sowie Standortnachteile im internationalen Wettbewerb stellen Automobilhersteller und Zulieferer vor erhebliche Herausforderungen. Der Umsatz (2025: 533,7 Mrd. Euro; -1,5%) ist das zweite Jahr in Folge gesunken (2024: -4%). Mehr als zwei Drittel der Umsätze (68%) und der Pkw-Produktion (69%) werden im Ausland erzielt. Die Branche (Automobilhersteller und Zulieferer) hat aktuell (Stand 30.06.2026) 691 500 Beschäftigte in Deutschland; in 2025 (2024) waren es noch 731.928 (772.949) Beschäftigte.[1] Zuletzt haben mehrere Automobilhersteller und Zulieferer Maßnahmen für Umstrukturierungen angekündigt, die eine weitere Reduzierung ihrer Beschäftigten zur Folge haben sollen. Einzelne Entscheidungen der Automobilunternehmen, etwa über Produktionsstandorte, kommentiert die Bundesregierung grundsätzlich nicht.

[1] Quelle: Destatis, Daten aufgrund der Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2008) , Abschnitt C "Verarbeitendes Gewerbe“ sowie den folgenden WZ-Gruppen: WZ 29.1 "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“, WZ 29.2 "Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“, WZ 29.3 "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen“.

Bei den **Neuzulassungen von E-Pkw** (batterieelektrische Fahrzeuge, BEV und Plugin Hybrid Fahrzeuge, PHEV) gab es in Deutschland nach einem Rückgang in 2024 deutliche Zuwächse in 2025 (+50%; Anteil: 30%) sowie in 2026. Innerhalb des ersten Halbjahres 2026 zeigte sich bei den E-Pkw ein Zulassungsplus von 48,0% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Es wurden 368.006 BEV (+48,0%) und 163.793 PHEV (+17,9%) neu zugelassen. Der BEV-Anteil an den Neuzulassungen betrug 24,5% (2025: 17,7%; 2024: 13,5%), der PHEV-Anteil 19,1% (2025: 11,1%; 2024: 9,9%). Deutschland ist weltweit der zweitgrößte Produktionsstandort für E-Pkw (2025: 1,666 Mio., +23 % ggü. Vorjahr, davon allein 1,2 Mio. BEV); der VDA erwartete, dass 2026 zwei Fünftel der deutschen Pkw-Produktion E-Pkw sein werden. Der Anteil der E-Pkw an der Gesamt-Pkw-Produktion ist in Deutschland besonders groß: 2025 waren über 40% der Pkw, die hierzulande gefertigt wurden, E-Pkw. Die deutschen Hersteller bieten immer mehr E-Modelle an. Allein auf dem deutschen Markt sind es derzeit rund 110 verschiedene E-Modelle, weltweit etwa 160.

Der **Pkw-Markt insgesamt** befindet sich trotz leichter Zuwächse in einer Phase struktureller Stagnation. In 2025 wurden 2,858 Mio. Pkw (+1,4 %) zugelassen und 4,149 Mio. (+2,0 %) produziert. Die Exporte (3,175 Mio., Anteil: 76,5 %) blieben stabil; wichtigste Exportziele waren Großbritannien, USA und die anderen EU-Länder. Im bisherigen Jahresverlauf (Januar – Juni) 2026 wurden 1,484 Mio. Pkw zugelassen (+5,8% ggü. Vorjahr und -19,7% ggü. 2019). Für das Gesamtjahr 2026 erwartet der VDA einen Absatz von 2,904 Mio. Pkw (+1,6%) und eine Produktion von 4,107 Mio. (-1%). Gut ein Drittel der gesamten EU-Autoproduktion stammt aus Deutschland.

Zu Ziff. 2 und 3: Maßnahmen der Bundesregierung (E-Mobilität)

Die Bundesregierung bekennt sich klar zum Automobilstandort Deutschland und seinen Arbeitsplätzen und setzt dabei auf Technologieoffenheit sowie eine Stärkung der Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit. Die Bundesregierung hat seit Beginn der Legislaturperiode neben horizontalen Maßnahmen zur allgemeinen Stärkung des Standorts spezifisch für die Automobilindustrie bereits zahlreiche Maßnahmen ergriffen, dazu zählen im Bereich der Förderung der E-Mobilität (Kaufanreize):

- **E-Auto-Förderprogramm für private Haushalte mit sozialer Staffelung:**

Rückwirkend ab 1. Januar 2026 wird der **Kauf oder das Leasing neu zugelassener Elektrofahrzeuge** für private Haushalte gefördert. Ziel der sozial gestaffelten E-Auto-Förderung ist es, den **Markthochlauf der Elektromobilität zu beschleunigen**, wirtschaftliche Zugangshürden insbesondere für Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen zu reduzieren und eine breite Teilhabe an der Elektromobilität zu ermöglichen. Die Basisförderung beträgt **3.000 Euro für batterieelektrische Fahrzeuge** und **1.500 Euro für förderfähige Plug-in-Hybride und Fahrzeuge mit Range-Extender.** Hinzu kommen **einkommensabhängige Aufschläge von bis zu 2.000 Euro sowie 500 Euro je Kind für bis zu zwei Kinder**, sodass die Förderung insgesamt bis zu **6.000 Euro** betragen kann. Förderanträge können seit Inkrafttreten der Förderrichtlinie am 19. Mai 2026 gestellt werden; die Förderrichtlinie gilt bis zum 31. Dezember 2029.

- **Förderung der Elektromobilität durch Investitionssofortprogramm:**
  Das „Gesetz für ein **steuerliches Investitionssofortprogramm** zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland“ mit einer Investitionsoffensive und u. a. Maßnahmen zur Vereinfachung/Beschleunigung sowie strukturelle Reformen für neues Wachstum ist am 19. Juli 2025 in Kraft getreten. Es sieht zur **steuerlichen Förderung der Elektromobilität** zwei Maßnahmen vor: Die Einführung einer **arithmetisch-degressiven Abschreibung** für nach dem 30. Juni 2025 und vor dem 1. Januar 2028 angeschaffte Elektrofahrzeuge des Anlagevermögens sowie die **Anhebung der Bruttolistenpreisgrenze für die Anwendung der begünstigten Bewertung für Elektrofahrzeuge bei der sog. Dienstwagenbesteuerung** von 70.000 € auf 100.000 €. Beide Maßnahmen gelten für BEV und für mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb betriebene Fahrzeuge (FCEV).

- **Befristete Verlängerung der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge:**

  Bei erstmaliger Zulassung bis zum 31.12.2030 sind reine Elektrofahrzeuge für die Dauer von zehn Jahren vollständig von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, längstens jedoch bis zum 31.12.2035. Nach Ablauf der Steuerbefreiung werden reine Elektrofahrzeuge nach Gewicht besteuert und die zuzahlende Kraftfahrzeugsteuer ermäßigt sich um 50%.Die **Verlängerung der Kraftfahrzeugsteuerbe-**

freiung um fünf Jahre (von 2025 auf 2030) durch das Achte Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (BT-Drucksache 21/2672) ist am 01. Januar 2026 in Kraft getreten.

Diese Maßnahmen ergänzen etliche weitere Maßnahmen, u. a. die Verlängerung der Mautbefreiung für emissionsfreie Lkw bis zum 30.06.2031 (am 1.12.2025 durch das Vierte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften im Bundesgesetzblatt verkündet), den Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 (am 19.11.2025 im Kabinett beschlossen) sowie die weitere Förderung regionaler Transformations-Netzwerke und Transformations-Hubs bis 2029.

Auf europäischer Ebene setzt sich die Bundesregierung für eine Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen für die Automobilindustrie in Europa ein. Angestrebt wird eine vollständig technologieoffene, flexible und realistische Regulierung auf EU-Ebene. Die Bundesregierung setzt sich für weitere strukturelle Verbesserungen der Rahmenbedingungen der Industrie- und Wirtschaftsstandorte in Deutschland und Europa ein, u. a. durch Abbau von Bürokratie.

Zu Ziff. 4: Ladeinfrastruktur und Ausbau der Erneuerbaren und des Stromnetzes

Für alle Anwendungen der Elektromobilität bleibt das Laden die wichtigste Voraussetzung. Im Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung daher den Ausbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur sowohl für Pkw als auch für Lkw vereinbart.

Aktuell gibt es in Deutschland bereits **über 200.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte, 40.000 mehr als seit Mai 2025.** Eine Differenzierung nach Eignung für Pkw und Lkw erfolgt im Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur derzeit nicht. Aktuell ist davon auszugehen, dass es sich bei den registrierten öffentlich zugänglichen Ladepunkten überwiegend um für Pkw geeignete Ladepunkte handelt. Die Zahl ultraschneller HPC-Ladepunkte (High Power Charging >=150 kW) ist um rund 6.000 auf aktuell 40.000 Ladepunkte gewachsen. Die **datenbasierte und dem Bedarf vorauslaufende Ausbaustrategie der Bundesregierung** hat sich bewährt: Die auf dem Bestand für E-Pkw basierenden Ausbauziele der Europäischen Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) werden aktuell um das Doppelte übertroffen. Deutschland gehört mit Frankreich und den Niederlanden zu den führenden EU-Staaten

beim Ladeinfrastrukturausbau für Pkw. Weiterhin schafft das BMV mit dem **Deutschlandnetz** 9.000 zusätzliche Schnellladepunkte für E-Pkw und investiert dafür insgesamt rund 2,3 Mrd. Euro.

Um diesen Erfolgskurs fortzusetzen und die infrastrukturellen Voraussetzungen auch für E-Lkw zu schaffen, hat das federführende BMV mit allen relevanten Ressorts und Behörden den **Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 als neue Gesamtstrategie der Bundesregierung** entwickelt, die im November 2025 im Kabinett beschlossen wurde. Ziele des Masterplans sind:

- die Stärkung von Nachfrage und Investitionen,
- die Vereinfachung und Beschleunigung von Umsetzungsverfahren,
- die Stärkung von Wettbewerb und Preistransparenz,
- die Verbesserung der Netzintegration,
- die Steigerung von Nutzerfreundlichkeit und Innovation.

Mit Stand 08/2026 sind 14 Maßnahmen des Masterplans bereits umgesetzt. Darunter fallen regulatorische Weiterentwicklungen und Verbesserungen u.a. im Kontext des Elektromobilitätsgesetzes und der Beschleunigung und Digitalisierung von Netzanschlussprozessen, und insbesondere auch die neuen **Förderangebote des BMV** zur Ladeinfrastruktur im Bereich von Mehrparteienhäusern sowie von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge im öffentlichen und nicht öffentlichen Bereich.

Die **Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur** unter dem Dach der bundeseigenen **NOW GmbH** wird als Experten- und Kompetenzstelle des Bundes branchenweit geschätzt. Sie berät u.a. zu technisch-regulatorischen Umsetzungsfragen, begleitet Fördervorhaben und erstellt datenbasierte Verkehrs-, Bedarfs- und Ausbauprognosen.

Um den vorausschauenden Ausbau der Energienetze bestmöglich zu unterstützen, stellt die Leitstelle im Auftrag des BMV den Netzbetreibern seit Frühjahr 2023 Prognosedaten zu Strombedarfen des Straßenverkehrs zur Verfügung. Seit Juni 2025 haben Verteilnetzbetreiber zudem Zugang zum StandortTOOL der Leitstelle und dadurch zu detaillierten Prognosedaten zum insgesamt erwarteten Energie- und Leistungsbedarf der Elektromobilität.

Zukünftig wird zudem der weitere Zubau erneuerbarer Energien noch besser mit dem Netzausbau synchronisiert werden. Das Netzanschlusspaket enthält u.a. Vorgaben zur Transparenz über freie Netzanschlusskapazitäten sowie eine vollständige Digitalisie-

rung des Netzanschlussverfahrens. Eine umfassende Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) soll unter Fortschreibung der Ausschreibungsmengen im EEG auf unverändert ambitioniertem Niveau Maßnahmen zur Optimierung der Systemkosten und zur Stärkung des marktlichen Ausbaus von erneuerbaren Energien, einschließlich der Einführung eines neuen Investitionsrahmens, enthalten. Das Bundeskabinett hat das Gesetz am 29. Juli 2026 beschlossen.

Als „Powerbanks auf Rädern“ sollen Elektro-Pkw perspektivisch auch dazu beitragen, überschüssigen erneuerbar produzierten Strom bei Überschuss zwischenzuspeichern und zeitversetzt abzugeben (Vehicle-to-Grid). Die Bundesregierung sieht **bidirektionales Laden** auch im Koalitionsvertrag als wesentliche Maßnahme für die Flexibilisierung des Stromsystems und unterstützt die Etablierung netzdienlicher Anwendungen und Geschäftsmodelle daher weiter gezielt.

Zu Ziff. 5: Schnellladenetz für Lkw auf bundeseigenen Flächen entlang der Bundesautobahnen

Aufgrund von Engpässen bei Flächen und Netzanschlüssen sowie der frühen Marktphase der E-Lkw ist der Hochlauf von Ladeinfrastruktur (LIS) für schwere Nutzfahrzeuge besonders herausfordernd. Gleichzeitig ist die zügige Errichtung leistungsfähiger und verlässlicher öffentlich zugänglicher Lkw-Ladeinfrastruktur nicht nur aufgrund der EU-Ausbauverpflichtungen mit Horizont 2027 und 2030 notwendig, sondern absolut essenziell, um die Anwendung von E-Lkw auf der Langstrecke zu ermöglichen.

Das BMV arbeitet zusammen mit der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) und der Autobahn GmbH an der Umsetzung eines Schnellladenetzes für E-Lkw auf bundeseigenen Flächen entlang der Bundesautobahnen. Aufgebaut werden an 350 Standorten sukzessive bis 2030 rund 4.200 MCS- und CCS-Ladepunkte.

Um die Netzanschlüsse für alle rund 350 Standorte des geplanten Lkw-Schnellladenetzes möglichst zügig bereitzustellen, hat die Autobahn GmbH des Bundes bis Ende 2024 vorausschauend und orientiert am bis Mitte der 2030er Jahre erwarteten Ladebedarf die erforderlichen Netzanschlussbegehren gestellt. Damit wird zugleich ein Impuls gesetzt, den dafür erforderlichen Netzausbau zu stimulieren.

Das seit September 2024 von der Autobahn GmbH des Bundes durchgeführte mehrstufige Vergabeverfahren für die Planung, Errichtung und den Betrieb der Lkw-Ladeinfra-

struktur an unbewirtschafteten Rastanlagen ist abgeschlossen. Nachdem die Europäische Kommission die Maßnahme Ende 2025 beihilferechtlich genehmigt hatte, wurden die Zuschläge am 30. Juni 2026 für 124 Standorte in fünf Losen an fünf Betreiberunternehmen beziehungsweise Bietergruppen erteilt. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur soll nun schrittweise beginnen.

Ein Verfahren für Planung, Errichtung und Betrieb der rd. 225 Standorte an den bewirtschafteten Rastanlagen wird derzeit vorbereitet. Im Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 hat die Bundesregierung zusätzlich zum Lkw-Schnellladenetz den Ausbau öffentlich zugänglicher Lkw-Ladeinfrastruktur (z.B. Autohöfe, Gewerbegebiete), sowie von nicht-öffentlich zugänglicher Lkw-Ladeinfrastruktur an Betriebshöfen und Depots vereinbart. Im Mai 2026 veröffentlichte das BMV hierzu die ersten Förderaufrufe. Die Antragsfenster sind inzwischen geschlossen, die Förderaufrufe waren deutlich überzeichnet, weitere Förderaufrufe sollen zeitnah folgen.

Zu Ziff. 6: Pkw-Ladeinfrastruktur an Autobahn-Rastanlagen
Bewirtschaftete Rastanlagen:

Seit 2022 stockte der Ausbau von Pkw-Schnellladeinfrastruktur an den von der Tank & Rast GmbH (T&R) betriebenen Rastanlagen, da Mitbewerber gegen eine diesbezügliche Konzessionserweiterung Rechtsmittel eingelegt haben. Das OLG Düsseldorf hatte wegen europarechtlicher Fragen das Verfahren ausgesetzt und dem Europäischen Gerichtshof eine Vorlagefrage zur Beantwortung vorgelegt. In Folge des Gerichtsverfahrens wurde aufgrund der damit einhergehenden Rechtsunsicherheit der Vollzug der geschlossenen Vereinbarung ausgesetzt.

Die Autobahn GmbH des Bundes hat so lange den Aufbau von Pkw-Schnellladeinfrastruktur auf bewirtschafteten Rastanlagen nur so weit vorangetrieben, wie dies rechtssicher möglich war. Dies betraf einige T&R-Standorte sowie solche anderer Konzessionsnehmer, mit denen separate rechtskräftige Vereinbarungen geschlossen wurden. Aktuell sind etwa 250 Standorte mit insgesamt mehr als 1.100 Ladepunkten für Pkw mit 150 kW oder mehr ausgestattet.

Die abschließende Entscheidung des OLG Düsseldorf erging am 06.03.2026. Demnach ist die Ergänzungsvereinbarung mit T&R unwirksam. Gleichwohl besteht nun, nach dem mehrere Jahre dauernden Verfahren, weitestgehend Klarheit auch für künftige Projekte.

Die Autobahn GmbH des Bundes prüft in Folge des Beschlusses derzeit alle standortbezogenen Konzessionsverträge und wird auf dieser Grundlage die Rahmenbedingungen einer öffentlichen Ausschreibung für Pkw-Schnellladeinfrastruktur an einer noch zu bestimmenden Anzahl an bewirtschafteten Rastanlagen erarbeiten, bei der sich alle interessierten Marktteilnehmer bewerben können. Eine solche Ausschreibung soll schnellstmöglich erfolgen.

Unbewirtschaftete Rastanlagen:

Auf den unbewirtschafteten Rastanlagen ist die Ausstattung mit Pkw-Ladeinfrastruktur im Gange. Viele Deutschlandnetz-Standorte mit Schnellladepunkten für Pkw an Autobahnen wurden bereits eröffnet (84, Stand Juli 2026). Der Großteil der Standorte des Deutschlandnetzes wird in 2026 und 2027 errichtet.