

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Karlheinz Busen, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Hagen Reinhold, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Frank Schäffler, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Manfred Todtenhausen, Dr. Andrew Ullmann, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Arbeitsplatzverluste in der Automobil- und Zuliefererindustrie

Die deutsche Automobil- und Zuliefererindustrie beschäftigte im Jahr 2018 insgesamt 834.000 Mitarbeiter und ist damit einer der wichtigsten Arbeitgeber des Landes. Doch die Nachrichten über Stellenabbau und abgesagte Investitionen in der Branche häufen sich. Seit Mai 2019 kündigten Zulieferer (u. a. Bosch, Continental, ZF und Schaeffler) sowie Hersteller (u. a. Audi, BMW und Daimler) den Abbau von insgesamt knapp 58.650 Stellen an. Das „Center for Automotive Research der Universität Duisburg-Essen“ (CAR) warnte bereits, dass im Rahmen des Umstieges auf die Elektromobilität bis 2030 knapp 125.000 Arbeitsplätze wegfallen, wenn zwei Drittel der in Deutschland produzierten Fahrzeuge rein batterieelektrisch angetrieben werden (<https://www.welt.de/wirtschaft/article201106910/Autoindustrie-Elektromobilitaet-kostet-bis-2030-fast-125-000-Jobs.html>).

Die Hersteller sind jedoch nach Einschätzung der Fragesteller unter den aktuellen Rahmenbedingungen faktisch dazu gezwungen, batterieelektrische Fahrzeuge herzustellen. Nur mit diesen Fahrzeugen können die EU-Flottengrenzwerte eingehalten werden, denn bis 2021 dürfen alle neu zugelassenen Pkw im Durchschnitt nur noch 95 g CO₂/km ausstoßen. Allerdings lassen sich mit den, insbesondere aufgrund der Batterie, häufig deutlich teureren Fahrzeugen nur geringe Gewinne erzielen, während gleichzeitig konventionell angetriebene Fahrzeuge aufgrund der den Flottengrenzwerten zugehörigen Strafzahlungen häufig unwirtschaftlich werden. Dies betrifft insbesondere Kleinwagen und Fahrzeuge aus dem Niedrigpreissegment. Weitere Verschärfungen des Flottengrenzwertes folgen 2025, wenn der CO₂-Ausstoß um weitere 15 Prozent verringert werden soll und 2030, wenn die Reduktion 37,5 Prozent im Vergleich zu 2021 beträgt. Das bedeutet, dass der durchschnittliche Flottenausstoß im Jahr 2030 auf 59,4 g CO₂/km gesenkt wird. Effektiv wird sich dieser Grenzwert momentan nur mit Elektrofahrzeugen erreichen lassen, da alternative Reduktionsmaßnahmen, z. B. über Wasserstoff, Biokraftstoff oder E-Fuels, in der aktuellen Gesetzgebung keine Anrechenbarkeit auf den Flottengrenzwert zulassen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Lage der Automobil- und Zuliefererindustrie in Deutschland, und wie bewertet sie den Stellenabbau sowie die Verlagerung der Wertschöpfung in der Automobil- und Zuliefererindustrie?
2. Wie bewertet die Bundesregierung den Stellenabbau sowie die Verlagerung der Wertschöpfung in der Automobil- und Zuliefererindustrie vor dem Hintergrund der EU-Flottengrenzwerte für Pkw und dem damit notwendigen Antriebswechsel zur Elektromobilität?
3. Wie bewertet die Bundesregierung den Stellenabbau sowie die Verlagerung der Wertschöpfung in der Automobil- und Zuliefererindustrie vor dem Hintergrund des weltweiten Rückgangs der Automobilkonjunktur?
4. Wie bewertet die Bundesregierung den Stellenabbau sowie die Verlagerung der Wertschöpfung in der Automobil- und Zuliefererindustrie vor dem Hintergrund des Brexits und dem handelspolitischen Konflikt zwischen den USA und Europa sowie den USA und China?
5. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung zu drohenden Arbeitsplatzverlusten sowie zur Verlagerung von Wertschöpfung in der Automobil- und Zuliefererindustrie in den kommenden fünf Jahren?
6. Welche Ursachen sieht die Bundesregierung in Bezug auf den Stellenabbau sowie die Verlagerung von Wertschöpfung in der Automobil- und Zuliefererindustrie, und welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um dem Stellenabbau in der Automobil- und Zuliefererindustrie entgegenzuwirken (bitte nach Maßnahme und erwarteter Wirkung für den Arbeitsmarkt aufschlüsseln)?
7. Was sind die Ergebnisse des letzten sogenannten Autogipfels der Bundesregierung in Bezug auf die Krise der Automobilindustrie in Deutschland?
8. Welche Fördermaßnahmen, neben der (beruflichen) Weiterbildung, plant die Bundesregierung, um die Qualifizierung der Beschäftigten in der Automobil- und Zuliefererindustrie zu gewährleisten?
9. Gibt es von Seiten der Bundesregierung Überlegungen, besonders betroffene Standorte oder Regionen individuell zu unterstützen, und wenn ja, wie sehen diese Überlegungen konkret aus?
10. Wie bewertet die Bundesregierung in dieser Hinsicht die EU-Regelungen zum Beihilferecht, sieht sie Konfliktpotenzial, und gibt es von Seiten der Bundesregierung gegebenenfalls Überlegungen für eine Reform des aktuellen EU-Beihilferechts?
11. Welche Studien zur Entwicklung der Beschäftigung in der Automobilindustrie sind der Bundesregierung aus den letzten zwei Jahren bekannt, und zu welchem Ergebnis kommen diese besagten Studien (bitte nach Studie und Verlust bzw. Zugewinn an Arbeitsplätzen aufschlüsseln)?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die ihr bekannten Studien zur Entwicklung der Beschäftigung in der Automobilindustrie?
13. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus bestehenden Förderprogrammen und Subventionen für Autos bzw. für die Autoindustrie, etwa der sogenannten Kaufprämie für Elektroautos, im Hinblick auf deren Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie deren Wirkung auf den deutschen Markt?
14. Ist sich die Bundesregierung bewusst, dass die EU-Flottengrenzwerte in ihrer aktuellen Form einen einseitigen Vorteil für batterieelektrische Fahr-

zeuge gegenüber solchen mit Wasserstoff oder synthetischen und biologischen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen bedeuten?

Wenn ja, wie bewertet sie diesen einseitigen Vorteil im Hinblick auf den Markthochlauf alternativer Antriebsarten?

15. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse bezüglich der Strafzahlungen, die deutschen Automobilherstellern in den kommenden Jahren im Rahmen der EU-Flottengrenzwerte bzw. deren Überschreitung drohen?

Wenn ja, hat die Bundesregierung diese Kenntnisse und wie sind die zugehörigen Zahlen bezüglich der Strafzahlungen für die deutschen Hersteller?

16. Wie bewertet die Bundesregierung die Folgen der Strafzahlungen aufgrund der EU-Flottengrenzwerte für den deutschen Fahrzeugbau, insbesondere im Hinblick auf den daraus resultierenden Kostendruck?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit des Reviews der EU-Flottengrenzwerte, und welche Zielsetzung hat sie für diesen Prozess?
18. Wird die Bundesregierung Schritte unternehmen, um diese Problematik auf EU-Ebene anzusprechen und sich für eine Änderung der EU-Flottengrenzwerte hin zu einem technologieoffeneren Ansatz im Rahmen des EU-Reviews einsetzen?

Berlin, den 26. Februar 2020

Christian Lindner und Fraktion

