

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/18027 –**

Arbeitsplatzverluste in der Automobil- und Zuliefererindustrie

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Nach zehn Jahren des Wachstums, der Internationalisierung und einem stetigen Aufwuchs der Erträge und der Beschäftigung steht die deutsche Automobilindustrie vor einem längerfristigen Strukturwandel. Die Elektrifizierung der Antriebe sowie die zunehmende Etablierung automatisierter Fahrfunktionen und neuer Mobilitätsdienstleistungen werden die Wertschöpfungsnetzwerke und die Produktion von Zulieferern und Automobilherstellern zum Teil tiefgreifend verändern. Die damit verbundenen Auswirkungen werden auch den Industriestandort Deutschland maßgeblich beeinflussen. Um diesen Strukturwandel erfolgreich zu bewältigen, müssen insbesondere auch die Bedingungen am deutschen Industrie- und Automobilstandort nachhaltig verbessert und die in den Unternehmen und Regionen vorhandenen Kompetenzen gestärkt werden. Für aktiv gestaltende Unternehmen bieten diese Entwicklungen Chancen.

Die Automobilwirtschaft ist heute der beschäftigungsstärkste Industriezweig des Landes. Die Bundesregierung verfolgt die in der Presse vermeldeten Ankündigungen von Unternehmen der Automobilindustrie zur Umstrukturierung von Werken und zur Anpassung der Beschäftigung daher sehr aufmerksam.

Nach Auffassung der Bundesregierung gibt es keine belastbaren Belege dafür, dass Unternehmen der deutschen Automobilindustrie ihre Produktion zunehmend vom Inland in das Ausland verlegen. Die Politik der Bundesregierung zielt darauf ab, die Rahmenbedingungen für Investitionen und Beschäftigung im Inland ständig zu verbessern und dadurch auch den Automobilstandort Deutschland zu sichern. Deutschland ist einer der wettbewerbsfähigsten Industriestandorte weltweit. Damit das so bleibt, hat Bundesminister Peter Altmaier mit der „Industriestrategie 2030“ einen breit angelegten Diskussionsprozess darüber angestoßen, wie wir Wachstum, Wohlstand und Arbeitsplätze erhalten und ausbauen können.

Die Automobilindustrie in Deutschland ist aktuell in hohem Maße von den Auswirkungen des Coronavirus und von den zu seiner Eindämmung ergriffenen Maßnahmen betroffen. Alle deutschen Automobilhersteller und eine zunehmende Zahl von Automobilzulieferern haben angekündigt, ihre Produktionsstätten in Deutschland vorübergehend ganz oder teilweise zu schließen. Die damit verbundenen Auswirkungen können derzeit nur schwer abgeschätzt werden und hängen insbesondere auch von der Dauer der aus Gründen der Gesundheitsvorsorge ergriffenen Maßnahmen ab. Daten zur Industrieproduktion im Februar werden erst Anfang April zur Verfügung stehen. Die Bundesregierung hat in kürzester Zeit ein breites Maßnahmenbündel auf den Weg gebracht, um den betroffenen Unternehmen und Beschäftigten in dieser Ausnahmesituation schnell und möglichst unbürokratisch zu helfen. Die wichtigsten Sofortmaßnahmen betreffen die flexiblere Ausgestaltung der Kurzarbeitergeldregelungen und die Verbesserung der Liquidität von Unternehmen durch steuerliche Maßnahmen. Seit dem 23. März 2020 steht zudem das großvolumige KfW-Sonderprogramm für Mittelständler und Großunternehmen zur Verfügung. Es ermöglicht Unternehmen, die krisenbedingt vorübergehend in Schwierigkeiten geraten sind, Zugang zu Liquiditätskrediten. Die Programmbedingungen wurden gegenüber den bisherigen Maßnahmen nochmals bedeutend gelockert und ausgeweitet.

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?

Die Bundesregierung verkennt nicht, dass der Strukturwandel der Automobilindustrie erhebliche Anpassungen insbesondere bei den auf traditionelle Antriebe fokussierten Produktionslinien erfordert. Sie geht insgesamt aber davon aus, dass die CO₂-Flottengrenzwerte dazu beitragen, Wertschöpfung und Beschäftigung am Automobilstandort Deutschland langfristig zu sichern. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP „Auswirkung der EU-CO₂-Flottengrenzwerte auf die deutsche Automobil- und Zulieferindustrie“ auf Bundestagsdrucksache 19/10853 verwiesen.

Der Umstieg auf alternative Antriebstechnologien wird von der Bundesregierung durch ein breites Maßnahmenbündel unterstützt, das sowohl auf der Angebots- als auch der Nachfrageseite ansetzt und von Forschungsförderung für neue Antriebssysteme über die Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen bis zur Förderung der Batteriezellinnovation reicht.

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?

Die Fragen 3 und 4 werden gemeinsam beantwortet.

Der weltweite Absatz und die Produktion von Pkw befinden sich seit 2018 in einem Abschwung. Im Zeitraum 2017 bis 2019 ist die Zahl der neu zugelassenen Pkw um 6,2 Prozent und die Zahl der produzierten Pkw um 7,4 Prozent gesunken (Quelle: VDA). Der Rückgang der weltweiten Automobilkonjunktur wirkt sich auch auf die Produktion von Kraftfahrzeugen in Deutschland und deren Export in andere Länder aus.

Die Entwicklung und Zusammensetzung von Wertschöpfung und Beschäftigung in der Automobilindustrie in Deutschland wird daneben von weiteren Faktoren beeinflusst. Zu diesen zählen u. a. die relativen Arbeitskosten, die Bedingungen für Forschung und Entwicklung, die allgemeinen Rahmenbedingungen für Investitionen sowie handels- und außenwirtschaftliche Entwicklungen. Die genauen Auswirkungen der einzelnen Faktoren auf Wertschöpfung und Beschäftigung der Automobilindustrie in Deutschland können dabei aber nicht sicher abgeschätzt werden. Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Konjunkturelle Risiken in Deutschland und geplante Maßnahmen zur Abfederung eines Abschwungs“ auf Bundestagsdrucksache 19/12035 verwiesen, in der die Ergebnisse von Studien zu den Effekten des USA-China-Handelskonflikts bzw. einer Erhebung von US-Importzöllen auf europäische Kfz für die deutsche Wirtschaft dargestellt werden.

Deutsche Automobilhersteller haben vor längerer Zeit damit begonnen, ihren Markteintritt und ihre inzwischen erlangten bedeutenden Marktpositionen in anderen Ländern und Regionen der Welt durch den Aufbau von Produktionsstätten vor Ort dauerhaft abzusichern. Diese Investitions- und Standortentschei-

dungen werden von Unternehmen langfristig und unter Einbeziehung diverser Faktoren, unter denen handelspolitische Rahmenbedingungen nur ein Element sind, getroffen. Damit ist jedoch nicht zwingend eine Verlagerung von bislang im Inland erbrachter Wertschöpfung verbunden. Ein eindeutiger Trend, der insgesamt auf eine zunehmende Verlagerung von bislang im Inland erbrachter automobiler Wertschöpfung ins Ausland hinweisen könnte, ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht zu erkennen. Die Auswirkungen des Brexit können noch nicht sicher abgeschätzt werden.

5. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung zu drohenden Arbeitsplatzverlusten sowie zur Verlagerung von Wertschöpfung in der Automobil- und Zuliefererindustrie in den kommenden fünf Jahren?

Der Umfang der Veränderung von Wertschöpfung und Beschäftigung in der Automobilindustrie in Deutschland wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst und ist nur schwer vorherzusagen (vgl. die Antwort zu den Fragen 3 und 4). Die Aussagen in den der Bundesregierung bekannten wissenschaftlichen Studien und Expertenschätzungen zur Entwicklung der Beschäftigung in der Automobilindustrie in Deutschland basieren auf Szenarien über die längerfristige künftige Entwicklung (vgl. die Antwort zu den Fragen 11 und 12). Entscheidend für die künftige Bedeutung der Automobilindustrie in Deutschland ist vor allem die erfolgreiche Bewältigung der Umstellung auf klimaneutrale und schadstoffarme Antriebstechnologien. Die Bundesregierung unterstützt diesen Strukturwandel mit einem breiten Bündel an Maßnahmen zur Förderung von Forschung und Entwicklung, zum Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie mit Anreizen (Umweltprämie) für die Markteinführung von elektrifizierten Fahrzeugen. Innovationen und Investitionen entlang der Wertschöpfungskette für Batterien der neuesten Generation schaffen die Grundlage für die Sicherung von inländischer Wertschöpfung und Beschäftigung insbesondere in der Automobilindustrie. Die Bundesregierung stellt dafür über 1 Mrd. Euro bereit. Bereits Mitte der 2020er-Jahre könnte es allein mehrere Tausend Beschäftigte in Deutschland geben, die Batteriezellen und Vorprodukte herstellen.

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?

Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Die Politik der Bundesregierung zielt darauf ab, die Rahmenbedingungen für Investitionen und Beschäftigung im Inland ständig zu verbessern und dadurch auch den Automobilstandort Deutschland zu sichern. Die Bundesregierung will, dass Deutschland ein international führender Standort der Automobilindustrie bleibt. Sie unterstützt deshalb den Strukturwandel und die Transformation der Unternehmen der Automobilindustrie mit einem breiten Bündel an Maßnahmen von der Förderung von Forschung und Entwicklung, über Finanzierungs- und Bürgschaftsinstrumente bis hin zur Unterstützung der Qualifizierung der Beschäftigten. Eine Auflistung der von der Bundesregierung geförderten Forschungs- und Entwicklungsprojekte von Unternehmen der Automobilindustrie im Zeitraum 2008 bis 2019 kann der Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Subventionen, Vergünstigungen und Förderungen für die deutsche Automobilindustrie“ auf Bundestagsdrucksache 19/14691 entnommen werden.

Die Bundesregierung ist sich aber bewusst, dass der Strukturwandel in der Automobilindustrie eine neue Herausforderung darstellt, weil diese Industrie eine Schlüsselbranche für Deutschland ist. Bereits mit dem Anfang 2019 in Kraft getretenen Qualifizierungschancengesetz wurde daher eine eigens auch auf den Strukturwandel abzielende neue Regelung zur Weiterbildungsförderung von Beschäftigten durch die Bundesagentur für Arbeit geschaffen (siehe dazu im Einzelnen die Antwort zu Frage 8).

Die Bundesregierung berät darüber hinaus im Rahmen der „Konzertierten Aktion Mobilität“ mit Vertreterinnen und Vertretern von Unternehmen, Gewerkschaften und Verbänden sowie mit Vertreterinnen und Vertretern der besonders betroffenen Länder fortgesetzt über mögliche weitere Maßnahmen und Instrumente zur Flankierung des Strukturwandels in der Automobilindustrie. Bei dem letzten Treffen am 15. Januar 2020 wurden insbesondere Fragen der Beschäftigung, der Qualifizierung der Beschäftigten sowie der Finanzierungsmöglichkeiten von kleinen und mittleren Unternehmen besprochen.

Die die Bundesregierung tragenden Parteien haben im Koalitionsausschuss am 29. Januar 2020 vereinbart, die Automobilindustrie und ihre Beschäftigten bei der erfolgreichen Bewältigung des bevorstehenden Strukturwandels zu unterstützen.

Konkret wird die Bundesregierung prüfen, wie das auf Bundesebene bestehende breite Instrumentenbündel zur Förderung von Innovationen und Technologieentwicklung, Unternehmensfinanzierung, Unternehmensneugründungen und Start-ups sowie zur regional- und strukturpolitischen Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung und des Aufbaus neuer Arbeitsplätze angepasst und verbessert werden kann. Zudem sollen „Transformationsdialoge Automobilindustrie“ eingerichtet werden, um den Strukturwandel politisch zu flankieren und zu unterstützen.

Unter der Leitung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie wird ein „Transformationsdialog Automobilindustrie“ als Dialogplattform eingerichtet. Konkret sollen die perspektivisch relevanten Konsequenzen des Strukturwandels gemeinsam mit den Ländern und relevanten Akteuren in den betroffenen Regionen erörtert werden. Leitendes Ziel dabei ist, Zukunftstechnologien auf marktwirtschaftlicher Basis in den regionalen Räumen zu verankern, um dort neue Perspektiven und neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Ferner wurde beschlossen, die zum 1. Januar 2019 mit dem Qualifizierungschancengesetz bereits ausgeweitete Weiterbildungsförderung von Beschäftigten weiter zu verbessern (Verbesserung der Anwendung des Gesetzes und der Zielgenauigkeit der Förderung).

8. Welche Fördermaßnahmen, neben der (beruflichen) Weiterbildung, plant die Bundesregierung, um die Qualifizierung der Beschäftigten in der Automobil- und Zuliefererindustrie zu gewährleisten?

Die Förderung der beruflichen Weiterbildung nach dem Dritten und dem Zweiten Buch Sozialgesetzbuch (SGB III und II) enthält bereits ein breites, flexibles Instrumentarium, mit dem beschäftigte und arbeitslose Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und Betriebe bei Weiterbildungsbedarfen durch die Agenturen für Arbeit und Jobcenter unterstützt werden können. Die Bundesregierung hat vor dem Hintergrund verstärkter notwendiger qualifikatorischer Anpassungsprozesse durch den demografischen und technologischen Wandel die Weiterbil-

dungsförderung weiter verstärkt. Mit dem seit dem 1. Januar 2019 geltenden Qualifizierungschancengesetz wurden die bisherigen Fördermöglichkeiten erweitert und Beschäftigten grundsätzlich unabhängig von Qualifikation, Alter und Betriebsgröße Zugang zur beruflichen Weiterbildungsförderung nach dem SGB III und SGB II eröffnet. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern kann eine Anpassung und Fortentwicklung ihrer beruflichen Kompetenzen ermöglicht werden, wenn sie berufliche Tätigkeiten ausüben, die durch Technologien ersetzt werden können, in sonstiger Weise vom Strukturwandel betroffen sind oder eine Weiterbildung in einem Engpassberuf anstreben. Für berufliche Qualifizierungen können jetzt neben Zuschüssen zu den Lehrgangskosten auch Zuschüsse zum Arbeitsentgelt geleistet werden. Die Zuschüsse sind nach Unternehmensgröße gestaffelt. Große Unternehmen mit einer tariflichen oder Betriebsvereinbarung zu Qualifizierung können mit einem höheren Zuschuss zu den Lehrgangskosten gefördert werden als große Unternehmen ohne solche Vereinbarungen.

Mit dem Entwurf zum Arbeit-von-morgen-Gesetz (Gesetz zur Förderung der beruflichen Weiterbildung im Strukturwandel und zur Weiterentwicklung der Ausbildungsförderung) ist beabsichtigt, Beschäftigte und Betriebe mit erhöhtem Qualifizierungsbedarf stärker zu unterstützen. Hierzu gehört auch ein vereinfachtes Antrags- und Bewilligungsverfahren auf der Basis von Sammelanträgen. Vorgesehen sind zudem ein Ausbau der Qualifizierungsmöglichkeiten in der Transfergesellschaft, die Einführung eines grundsätzlichen Rechtsanspruchs auf Förderung einer abschlussbezogenen beruflichen Weiterbildung für Geringqualifizierte und die Verlängerung der Regelungen zur Förderung einer Weiterbildungsprämie beim Bestehen einer Zwischen- und Abschlussprüfung.

Auch mit dem Ausbau des Aufstiegs-BAföG (Aufstiegsfortbildungsförderungsgesetz) um rund 350 Mio. Euro in dieser Legislaturperiode stärkt die Bundesregierung die Fortbildung beruflicher Aufsteigerinnen und Aufsteiger und damit auch der Beschäftigten in den Unternehmen durch Leistungsverbesserungen und die Erweiterung von Fördermöglichkeiten.

Daneben verfolgt die Bundesregierung mit der Nationalen Weiterbildungsstrategie das Ziel, Weiterbildung als zentrale Aufgabe der Sozialpartnerschaft zu gestalten.

In der Nationalen Weiterbildungsstrategie wurde aufgrund der nachweislich geringeren Teilnahmewahrscheinlichkeit von Beschäftigten in KMU gegenüber Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern großer Unternehmen vereinbart, Modellprojekte zu Weiterbildungsverbänden finanziell zu unterstützen. Ziel ist es, durch eine entsprechende Förderung die Teilnahme von KMU und deren Beschäftigten an Weiterbildungen zu steigern und regionale Wirtschafts- und Innovationsnetzwerke zu stärken. Mit einem entsprechenden Förderprogramm soll in erster Linie die Vernetzung und Kooperation zwischen den KMU, wichtigen Akteuren der Weiterbildungslandschaft sowie ggf. großen Unternehmen gefördert werden. Informations- und Erfahrungsaustausch, die Identifizierung von Weiterbildungsbedarfen, Beratung zu geeigneten Weiterbildungs- und Fördermöglichkeiten sowie die Konzipierung neuer Weiterbildungsmaßnahmen sollen u. a. Schwerpunktaufgaben der Weiterbildungsverbände bilden.

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales arbeitet aktuell an einer entsprechenden Förderrichtlinie, die noch im Jahr 2020 veröffentlicht werden soll. Es ist aktuell eine Unterstützung von bis zu zehn Modellprojekten im Bundesgebiet geplant. Die Modellprojekte sollen mit einer Dauer von drei Jahren gefördert werden.

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung wird, um das Potential digitaler Technologien zu nutzen und mehr Menschen die Teilhabe an Weiterbildung zu ermöglichen bzw. zu erleichtern, in Kürze der Innovationswettbewerb INVITE (Digitale Plattform Berufliche Weiterbildung) starten.

Um künftige Fachkräfte bedarfsorientiert auszubilden, werden die Berufsbilder kontinuierlich modernisiert. Im Rahmen der Dachinitiative Berufsbildung 4.0 werden KMU im Transformationsprozess unterstützt, in die digitale Ausstattung von Schulen und Berufsbildungsstätten investiert und das Berufsbildungspersonal qualifiziert. Jüngstes Beispiel ist die Qualifizierungsinitiative für das Berufsbildungspersonal im Digitalen Wandel „Q4.0“.

Mit dem ESF-Programm „Zukunftszentren“ unterstützt die Bundesregierung die ostdeutschen Bundesländer dabei, die großen Veränderungsprozesse zu bewältigen und vor allem sozial zu gestalten. Das Programm ist daher darauf ausgerichtet, die Selbstlern- und Gestaltungskompetenz von vor allem von KMU, ihren Beschäftigten sowie Selbstständigen, insbesondere Solo-Selbstständigen, in den Veränderungsprozessen zu fördern und ihre Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. In jedem ostdeutschen Land wurde ein „Regionales Zukunftszentrum“ etabliert, das die unterschiedlichen Unterstützungsbedarfe der Regionen und Branchen im digitalen und demografischen Wandel differenziert in den Blick nimmt und diese insbesondere mit innovativen Qualifizierungsangeboten für die betriebliche Ebene beantwortet. Die Zukunftszentren werten z. B. regionale Unterstützungsbedarfe aus und entwerfen daraus innovative Lehr-Lernkonzepte, um die Beschäftigten von KMU passgenau zu qualifizieren. Die Unterstützung von großen Unternehmen wurde dabei nicht ausgeschlossen. Die Zukunftszentren haben Ende 2019 ihre Arbeit aufgenommen.

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?

Der Bund unterstützt die Länder bereits in vielfältiger Form durch die flächendeckend zur Verfügung stehenden Förderprogramme u. a. in den Bereichen Forschung und Innovationen, Mittelstand und Digitalisierung. In strukturschwachen Regionen können die Länder bereits heute die Möglichkeiten der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) in vollem Umfang einsetzen. Der Bund stellt den Ländern hierzu jährlich 600 Mio. Euro zur Verfügung. Diese Mittel werden bislang noch nicht vollständig ausgenutzt. Grundsätzlich ist auch eine Förderung der Struktur- anpassung von Unternehmen im Automobilsektor in strukturschwachen Regionen im Rahmen einzelner Programme des gesamtdeutschen Fördersystems möglich. Eine Förderung nicht strukturschwacher Regionen im Rahmen des neuen Bundeswettbewerbs „Zukunft Region“ wurde von der Arbeitsgruppe „Wirtschaft und Innovation“ der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ empfohlen und ist weiterhin vorgesehen. Diese Möglichkeit erlaubt, Mittel in begrenztem Umfang auch in nicht strukturschwachen Regionen einzusetzen, um Transformationsprozesse zu begleiten und Konzepte zur proaktiven Begegnung von Strukturschwäche im Zuge des Strukturwandels wie z. B. in der Automobilindustrie auf ihre Wirksamkeit zu testen. Im Rahmen des Transformationsdialogs sollen die bestehenden Maßnahmen von EU, Bund und Ländern überprüft werden.

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?

In strukturschwachen Regionen können die Fördermöglichkeiten der Regionalleitlinien genutzt werden. Hierzu müssen die Kriterien erfüllt sein, um als Fördergebiet im Sinn von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a oder c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union eingestuft zu werden.

Beihilfen zur Förderung von Innovationen und technologischem Umbau sind unabhängig vom Regionalstatus möglich, beispielsweise Beihilfen für Prozess- und Organisationsinnovationen und Beihilfen für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben. Darüber hinaus sind Beihilfen auf Grundlage der Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen möglich.

Überlegungen für eine Reform des aktuellen EU-Beihilferechts konkret für die Automobil- und Zulieferindustrie gibt es derzeit nicht. Aufgrund der nicht abzuschätzenden Auswirkungen des Coronavirus, wird die Lage kontinuierlich neu bewertet.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden gemeinsam beantwortet.

Die bekanntesten Studien, die sich mit der Entwicklung der Beschäftigung in der Automobilindustrie in Deutschland auseinandersetzen, sind in der nachstehenden Tabelle aufgelistet:

Studie	Beschäftigungseffekte bis 2030 in den untersuchten Szenarien
IPE, ika/fka und Roland Berger: „Automobile Wertschöpfung 2030/2050“ Fundstelle: https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/automobile-wertschoepfung-2030-2050.html	–13 % bis –17 % (–270.000 bis –370.000 AN) davon –11 % bis –16 % in der Automobilindustrie (–100.000 bis –150.000)
Fraunhofer IAO: „ELAB 2.0“ Fundstelle: https://www.iao.fraunhofer.de/lang-de/images/iao-news/elab20.pdf	–37 % bis –53 % (im Antriebsstrang)
IAB: „Fortschrittsbericht Elektromobilität 2035“ Fundstelle: http://doku.iab.de/forschungsbericht/2018/fb0818.pdf	–9 % im Fahrzeugbau bis 2035 (–83.000 AN) insgesamt –114.000 AN
Nationale Plattform Zukunft der Mobilität: „Zwischenbericht der AG 4 zur Personalplanung und -entwicklung“ Fundstelle: https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/2download/1-zwischenbericht-zur-strategischen-personalplanung-und-entwicklung-im-mobilitaet-ssektor/	bis zu –410.000 bis –440.000 AN (–0,91 % der Gesamtbeschäftigung im Vergleich zur Referenzentwicklung bei Szenario basierend auf IAB-Berechnung, wobei ein Schwerpunkt bei der Produktion von Antriebssträngen liegt; ein Szenario baut daher auf ELAB 2.0 auf, dort –14 % bis –39 % der in der Herstellung des Antriebsstrangs Beschäftigten im Vergleich zu 2017)

Daneben gibt es eine Reihe von Studien, die Beschäftigungseffekte auf Ebene von einzelnen Ländern analysieren, u. a. für Bayern (<https://www.ifo.de/publikationen/2019/monographie-autorenschaft/fahrzeugbau-wie-veraendert-sich-die>), Baden-Württemberg (<https://www.e-mobilbw.de/service/meldungen-detail/strukturstudie-bwe-mobil-2019>) und Thüringen (https://www.thueringen.de/mam/th6/aktuelles/anlage_2_-_endbericht_tiefenanalyse.pdf), oder die sich mit spezifischen Trends in der Automobilindustrie befassen, u. a. „The 2019 Strategy & Digital Auto Report Time“ von PricewaterhouseCoopers (<https://www.strategyand.pwc.com/gx/en/insights/2019/digital-auto-report/digital-auto-report-2019.pdf>), „Die Zukunft der deutschen Automobilindustrie“ der Friedrich Ebert Stiftung (<http://library.fes.de/pdf-files/wiso/14086-20180205.pdf>) und „Future Automotive Industry Structure – FAST 2030“ (<https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/20180417-automobilindustrie-vor-stuermischen-zeiten.html>) von Oliver Wyman und dem VDA.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Studienergebnisse entsprechend der jeweiligen Szenarioausgestaltung und den getroffenen Annahmen zu unterschiedlichen Ergebnissen, was die künftige Beschäftigungsentwicklung in der Automobilindustrie in Deutschland angeht, kommen. Ferner ist zu berücksichtigen, dass zahlenmäßige Vergleiche allein mit dem Status quo nur bedingt aussagekräftig sind, da sich vielfältige, unter anderem auch demografische, Entwicklungen parallel vollziehen. Die Bundesregierung macht sich die Ergebnisse der Studien nicht zu eigen.

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?

Noch wird der Markthochlauf von Elektrofahrzeugen wegen der geringen Stückzahlen (geringere Skaleneffekte) und der noch lückenhaften Ladeinfrastruktur gehemmt. Diese Defizite werden im Maßnahmenpaket Elektromobilität adressiert. Mit Hilfe des Umweltbonus soll der Erwerb elektrisch betriebener Pkw und leichter Nutzfahrzeuge gefördert werden. Elektrifizierte Fahrzeuge leisten einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung des Ausstoßes klimaschädlicher Treibhausgase und der Schadstoffbelastung der Luft und sind daher ein wichtiger Baustein zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor. Die Maßnahmen werden die Nachfrage nach elektrisch betriebenen Fahrzeugen und damit deren Verbreitung im Markt unterstützen.

Die Anzahl der Elektrofahrzeug-Modelle, die im Markt verfügbar sind, wächst. Die Industrie hat angekündigt, im Laufe dieses Jahres weitere Modelle auf den Markt zu bringen und noch bessere Angebote zu machen. Gleichzeitig wird die Ladeinfrastruktur kontinuierlich weiter ausgebaut, auch mit Unterstützung von Förderprogrammen, um der Elektromobilität in Deutschland auf breiter Front zum Durchbruch zu verhelfen. International erfolgreiche Elektrofahrzeuge sind auch wichtig für den zukünftigen Erfolg der deutschen Autoindustrie und für die Sicherung von automobilher Produktion und Beschäftigung in Deutschland.

Im Vorfeld der Einführung des Umweltbonus im Jahr 2016 wurden verschiedene Alternativen zur Finanzierung der Maßnahmen aufgezeigt. Im Zuge der Verlängerung der Förderung bis Ende 2025 und der Erhöhung der Einzelprämien wurden die dadurch ausgelösten Kosten berechnet. Die Verlängerung und differenzierte Anhebung der Kaufprämien ist eine der wirkungsvollsten Fördermaßnahmen und ein wichtiger Beitrag, um den Markthochlauf der Elektromobilität in der Breite schnell voranzutreiben und die für die Erfüllung der Klimaziele erforderliche Anzahl von Elektrofahrzeugen (in Deutschland sollen laut Klimaschutzprogramm 2030 zwischen 7 und 10 Millionen Elektrofahrzeuge im Jahr 2030 zugelassen sein) zu erreichen.

14. Ist sich die Bundesregierung bewusst, dass die EU-Flottengrenzwerte in ihrer aktuellen Form einen einseitigen Vorteil für batterieelektrische Fahrzeuge 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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 18 und 19 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP „Auswirkung der EU-CO₂-Flottengrenzwerte auf die deutsche Automobil- und Zulieferindustrie“ auf Bundestagsdrucksache 19/10853 wird verwiesen.

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?

Die Fragen 15 und 16 werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 8 und 11 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP „Auswirkung der EU-CO₂-Flottengrenzwerte auf die deutsche Automobil- und Zulieferindustrie“ auf Bundestagsdrucksache 19/10853 verwiesen.

17. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit des Reviews der EU-Flottengrenzwerte, und welche Zielsetzung hat sie für diesen Prozess?

Die Bundesregierung wird sich hierzu zu gegebener Zeit äußern.

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?

Auf die Antworten zu den Fragen 14 und 17 wird verwiesen.

