Deutscher Bundestag **Drucksache 19/23935**

19. Wahlperiode 03.11.2020

Antrag

der Abgeordneten Michael Theurer, Reinhard Houben, Dr. Marcel Klinge, Dr. Martin Neumann, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Christian Dürr, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Dr. Christian Jung, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Michael Georg Link, Till Mansmann, Dr. Jürgen Martens, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Hagen Reinhold, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Job-Kahlschlag in der Automobilindustrie verhindern, Industriestandort Deutschland zukunftsfit machen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Automobilindustrie in Deutschland ist mit drei Krisen auf einmal konfrontiert. Der Corona-Pandemie, einer CO_2-Regulierung, die zu wenig CO_2 einspart, und einem globalen Rückgang der Nachfrage bei gleichzeitigen Überkapazitäten in der Produktion. Die Entwicklung vom „analogen“ zum „digitalen“ Automobil stellt die Hersteller zusätzlich vor große Herausforderungen, zumal noch immer die gesetzlichen Rahmenbedingungen in Deutschland fehlen, um hier schnell zu Marktreife und Umsetzung zu gelangen. Auch die ideologisch-motivierte Debatte um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in einigen Städten sorgt für eine nachhaltige Verunsicherung der Verbraucher hinsichtlich des Erwerbs eines neuen Automobils.

Eine weitere Krise kommt noch hinzu: Die Unfähigkeit der Bundesregierung, die Bedeutung und die Chancen individueller Mobilität zu erkennen und zu fördern. Die deutsche Automobilwirtschaft steht für Technologie und Fortschritt, wird aber viel zu häufig als Problem und nicht als Teil der Lösung wahrgenommen. Dabei ist die Automobilwirtschaft mehr als nur große Konzerne. Mobilität wird heute von Start-ups, Mittelständlern und den großen Automobilherstellern angeboten. Deren Innovationskraft muss genutzt werden, um die Mobilität der Zukunft zu ermöglichen, Wohlstand zu schaffen und auch in Zukunft die Automobilwirtschaft als Kernindustrie in Deutschland zu bewahren. Das funktioniert nur mit Fahrzeugen und Mobilitätskonzepten, die wirtschaftlich konkurrenzfähig und ohne Subventionen marktfähig sind.

Mit mehr als 280 Milliarden Euro im Jahr 2017 hatte die Automobilwirtschaft einen Anteil von 10 Prozent an der gesamten Bruttowertschöpfung in Deutschland. Dazu kommt, dass die Branche die meisten Patente in Deutschland anmeldet und jährlich 45 Milliarden Euro in den Standort Deutschland investiert. Aber die Lage ist dramatisch: Fast 15 Prozent aller Zulieferbetriebe, die vor allem in Süddeutschland ansässig sind, werden durch die einseitige Förderung der Elektromobilität und durch den weltweiten Strukturwandel gefährdet. Zwischen 100.000 und 450.000 Arbeitsplätze können in den nächsten Jahren in der Automobilindustrie wegfallen. Zwar machen die 892.000 direkt in der Branche Beschäftigten nur 2,2 Prozent aller deutschen Arbeitnehmer aus, aber der Anteil an der gesamten Bruttolohnsumme liegt mit 3,9 Prozent fast doppelt so hoch. Der durchschnittliche Bruttomonatsverdienst in der Automobilindustrie beläuft sich auf mehr als 5.000 Euro. Das bedeutet, dass nicht nur viele Stellen wegfallen können, sondern einige der am höchsten bezahlten Arbeitsplätze in Deutschland gefährdet sind.

Diese hohen Löhne und Gehälter können aber nur aufgrund der hohen Produktivität und der globalen Absatzmärkte bezahlt werden. Im Jahr 2019 betrug die Exportquote von Pkw fast 75 Prozent. Für die Produktion am Standort Deutschland ist vor allem der Absatz an den europäischen Märkten entscheidend. Etwa 62 Prozent der deutschen Pkw-Exporte gingen im Jahr 2019 ins europäische Ausland. Der wichtigste Einzelmarkt für Exporte aus Deutschland ist dabei das Vereinigte Königreich. Dieses wird aber voraussichtlich nächstes Jahr durch den Brexit aus dem EU-Binnenmarkt ausscheiden und mit neuen Zollschranken und Handelshemmnissen den Marktzugang erschweren. Der wichtigste Überseemarkt sind die USA, gefolgt von China. Bereits heute wird dabei vornehmlich dort produziert, wo auch konsumiert wird. Das bedeutet, die hochbezahlten Jobs in der deutschen Automobilindustrie sind gefährdet, weil die Nachfrage schon heute aus Asien kommt und in der Zukunft immer weiter zunehmen wird. Nur Deutschland hat es bisher im Premiumsegment geschafft, die Produktion größtenteils zuhause zu belassen und zu exportieren, statt Produktion und Wertschöpfung zu verlagern. Es ist daher offensichtlich, dass der Automobilstandort und vor allem die Produktion in Deutschland nur durch offene Märkte und Freihandelsabkommen wie CETA, JEFTA oder Mercosur erhalten werden können. Eine Analyse der London School of Economics im Auftrag der Europäischen Union geht beispielsweise davon aus, dass das Mercosur-Freihandelsabkommen in der EU einen positiven Wohlfahrtseffekt von 6,3 Milliarden Euro entfalten würde. In den MERCOSUR-Staaten lägen diese Effekte bei 1,5 Milliarden Euro in Argentinien bzw. 1,4 Milliarden Euro in Brasilien. Freie Märkte und internationaler Wettbewerb ermöglichen den Transformationsprozess in der Automobilindustrie, nicht staatliche Konjunktur- und Rettungsprogramme.

Freier Handel weltweit stärkt die Automobilindustrie, indem es vor einer zu großen Abhängigkeit von einzelnen Märkten schützt. Gerade in der Corona-Krise steigt die Abhängigkeit vom chinesischen Absatzmarkt. Daimler und BMW setzen jeweils mehr als 30 Prozent ihrer produzierten Pkw in China ab, bei Volkswagen sind es über 50 Prozent. Deshalb ist der freie Zugang nach Südamerika, Australien, Neuseeland, aber auch Korea und Japan über Freihandelsabkommen so wichtig. Genauso wichtig sind

aber Rechtssicherheit und Demokratie in den Ausfuhr- und Produktionsländern, weil sonst politische Willkür Investitionen und Entwicklung gefährden. Deshalb sind Investitionsschutzabkommen wichtige Instrumente zur Entwicklung eines Level-playing-fields weltweit, weil sie rechtsstaatliche Standards etablieren und Investitionen ermöglichen.

Private Investoren sind vor dem Hintergrund der Entwicklung von Innovationen und zunehmender Digitalisierung gerade in der Automobilindustrie notwendiger denn je. Dabei ist gerade Planungssicherheit eine wichtige Voraussetzung für ausländische Direktinvestitionen. Die europäische Regulierung und die deutsche politische Passivität führen jedoch zu einer einseitigen und ineffizienten Ausrichtung auf Batteriefahrzeuge, sowohl im Pkw- als auch im Nutzfahrzeugbereich. Die ab 2021 geltende neue Flottenregulierung sieht vor, dass der CO_2-Ausstoß bei Neuwagen bis zum Jahr 2025 um weitere 15 Prozent (auf 80,75 g/km) und bis zum Jahr 2030 um 37,5 Prozent (auf 59,38 g/km) sinken muss. Das entspricht einem Benziner mit einem Verbrauch von 2,6 Liter je 100 km und bedeutet faktisch das Aus für konventionelle Verbrennungsmotoren.

Ein weiteres Innovationshemmnis ist, dass die sogenannten synthetischen Kraftstoffe (E-Fuels) bei den CO_2-Flottenstandards nicht anrechenbar sind, selbst wenn diese zu 100 Prozent mit erneuerbaren Energien hergestellt wurden und somit klimaneutral sind. Alternative Antriebskonzepte, wie etwa die Brennstoffzelle, Hybridmotoren oder synthetische Kraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energien, werden so durch politische Vorgaben ausgebremst anstatt sie zu beschleunigen. Das führt bereits heute dazu, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Produktionsstandorts Deutschland durch politische Regulierung gefährdet ist, weil nicht Angebot und Nachfrage bei der Produktgestaltung gelten, sondern politische Wunschvorstellungen, die den globalen Märkten nicht entsprechen. Konkret bedeutet das, dass unnötig hohe Kosten für die Autofahrer und die gesamte Volkswirtschaft entstehen, weil Marktmechanismen ausgesetzt werden und den Ingenieuren die Möglichkeit geraubt wird, selbst auf die Suche nach der kostengünstigsten Möglichkeit der CO_2-Vermeidung zu gehen.

Gerade die Zulieferindustrie, die in Deutschland produziert und vor allem in Europa ihre Produkte absetzt, wäre von einer Produktionsverlagerung der großen Automobilhersteller aufgrund falscher staatlicher Regulierung stark betroffen. Wegen der Corona-Pandemie ist zudem die Eigenkapitalausstattung der Unternehmen gesunken. Grundvoraussetzung für Investitionen und Anpassungsfähigkeit der Unternehmen sind aber Liquidität und Eigenkapital. Sowohl bei gesunden Unternehmen als auch bei insolvenzgefährdeten Unternehmen ist daher eine Rekapitalisierung notwendig. Bei den Corona-Kriseninstrumenten bietet die Bundesregierung aber nur großen Unternehmen Zugang zu Eigenkapital an. Kleine und mittlere Unternehmen erhalten dagegen nur Darlehen. Eigenkapital ist aber dringend notwendig, weil in der Transformation gerade kleine und mittlere Unternehmen ihre Forschungs- und Entwicklungsausgaben erhöhen müssen. Studien zeigen, dass die größten zehn Zulieferer nahezu 50 Prozent und die Hersteller ca. 37 Prozent aller Patente anmelden. Die kleinen und mittleren Unternehmen haben hier einen großen Nachholbedarf. Das IW-Köln stellt fest, dass zwar viele Kfz-Unternehmen patentaktiv sind, jedoch die Hälfte der KMUs durchschnittlich weniger als drei Patente pro Jahr anmeldeten. Gerade deshalb sind private Kapitalgeber aus dem In- und Ausland notwendig, die in die Branche investieren und den Industriestandort Deutschland stärken.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

zur Belebung der deutschen Automobilwirtschaft die regulatorischen Rahmenbedingungen des Standortes deutlich zu verbessern statt auf Staatseingriffe zu setzen. Priorität haben insbesondere:

1. Verhandlungen, Abschluss und Ratifizierung von Freihandels- und Investitionsschutzabkommen sowie die Information von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern über die Wichtigkeit von Freihandels- und Investitionsschutzabkommen. Die Dringlichkeit ist geboten, weil 75 Prozent aller in Deutschland produzierten Pkw exportiert werden. Das Geschäftsmodell der deutschen Automobilindustrie: Produzieren in Deutschland, exportieren in die ganze Welt ist gefährdet. Der Deutsche Bundestag fordert daher,
   a. das CETA-Freihandelsabkommen mit Kanada dem Bundestag zur Ratifizierung vorzulegen,
   b. das MERCOSUR-Freihandelsabkommen mit Südamerika noch in der deutschen EU-Ratspräsidentschaft dem Europäischen Rat zur Entscheidung vorzulegen,
   c. die Freihandelsabkommen mit Australien und Neuseeland schnell zum Abschluss zu bringen,
   d. ein faires Freihandelsabkommen mit Großbritannien zu erreichen,
   e. das Investitionsschutzabkommen mit China endlich zum Abschluss zu bringen,
   f. die Vorteile der jüngsten Handelsabkommen mit Japan und Südkorea deutlicher zu kommunizieren,
   g. die staatliche finanzielle Unterstützung von Nichtregierungsorganisation, die einseitig negativ über Freihandelsabkommen informieren, einzustellen;
2. die Senkung von Strom- und Energiekosten durch mehr Marktwirtschaft, um den Wirtschaftsstandort Deutschland zu stärken und der Automobilindustrie Spielräume für Zukunftsinvestitionen in neue Antriebstechniken und digitale Innovationen zu verschaffen. Der Deutsche Bundestag fordert daher,
   a. die Ausweitung des Europäischen Emissionshandelssystems (ETS) auf Verkehr und Gebäude,
   b. die Abschaffung der CO_2-Flottengrenzwerte der EU, da diese in Kombination mit dem Emissionshandel keinerlei zusätzlichen Nutzen haben,
   c. die Senkung der Stromsteuer ab 2021 auf das EU-Mindestmaß,
   d. die CO_2-Bilanz eines E-Autos über den gesamten Nutzungszyklus als Grundlage zu nehmen und die Anerkennung von synthetischen Kraftstoffen und Wasserstoff in die CO_2-Flottenregulierung zu übernehmen,
   e. die Ausweitung des Null-Emissionsbonus auf Verbrennungsmotoren, die mit synthetischen Kraftstoffen betrieben werden;
3. der Aufbau einer CO_2-freien Tank- und Ladeinfrastruktur. Der Deutsche Bundestag fordert daher,
   a. den Ausbau der Wasserstoff- und E-Fuels-Infrastruktur gleichberechtigt zum Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge voranzutreiben,
   b. bis zu 500 Millionen Euro jährlich ab 2021 für EIB- und KfW-finanzierte Wasserstoffprojekte in Südeuropa und im nördlichen Afrika zur Verfügung zu stellen,
   c. eine kontinuierlich ansteigende Verpflichtung zur Beimischung synthetischer Kraftstoffe zu prüfen,

d. eine Befreiung von der EEG-Umlage für Elektrolyseanlagen zur Herstellung von Wasserstoff aus erneuerbarem Strom;

4. automatisiertes und autonomes Fahren in Deutschland voranzubringen. Der Deutsche Bundestag fordert daher,
   a. die Anpassung des Rechtsrahmens zur Ermöglichung flächendeckender Tests sowie eine zeitnahe Umsetzung für den normalen Fahrbetrieb,
   b. insbesondere im Hinblick auf die Fahrzeuge (Typengenehmigung, Produktzertifizierung) als auch den Fahrbetrieb (Produkthaftung und -sicherung, Datenerfassung und -souveränität) auf nationaler Ebene voranzugehen sowie notwendige Anpassungen auf EU- und internationaler Ebene anzuregen;
5. die Verbesserung der digitalen Infrastruktur. Der Deutsche Bundestag fordert daher,
   a. vernetztes Fahren durch 5G-Frequenzversteigerung mit Fokus auf Netzausbau und nicht auf Einnahmenmaximierung zu erreichen,
   b. die Nutzung des EU Recovery Fonds für Investitionen zum Einsatz von Big Data, Künstlicher Intelligenz und Data Analytics;
6. die Stabilisierung der Sozialversicherungsbeiträge für Arbeitnehmer- und Arbeitgeber unter 40 Prozent. Der Deutsche Bundestag fordert daher,
   a. die Einführung einer Beitragsbremse, die die Sozialversicherungsbeiträge bis 2030 unter 40 Prozent hält,
   b. Strukturreformen der jeweiligen Zweige der Sozialversicherung, damit die Querfinanzierung durch den Steuerzahler verhindert wird;
7. die Erhöhung der Innovationstätigkeit. Der Deutsche Bundestag fordert daher,
   a. Einführung eines degressiven und befristeten Förderansatzes für den Fahrzeugbau,
   b. eine erweiterte steuerliche Forschungsförderung, die die Forschungsprämie mit der Steuerschuld verrechnet oder – im Verlustfall – als negative Steuererstattung ausgezahlt wird;
8. ein fairer internationaler Steuerwettbewerb. Der Deutsche Bundestag fordert daher,
   a. den Körperschaftsteuersatz von derzeit 15 auf höchstens 12,5 Prozent abzusenken, um international wieder wettbewerbsfähig zu werden,
   b. die systemwidrigen Hinzurechnungen bei der Gewerbesteuer abzuschaffen, durch eine Verbesserung der Anrechenbarkeit der Gewerbesteuer bei der Einkommensteuer (§ 35 EStG) und der Abziehbarkeit der Gewerbesteuer als Betriebsausgabe den Unternehmen mehr Geld für Investitionen zur Verfügung zu stellen,
   c. den Solidaritätszuschlag rückwirkend zum 1. Januar 2020 vollständig abzuschaffen, um Bürgerinnen und Bürger wie auch Unternehmen spürbar zu entlasten;
9. wirksame Maßnahmen, um den Fachkräftemangel trotz Strukturwandel anzugehen. Der Deutsche Bundestag fordert daher,
   a. Fachkräfteeinwanderung nach Deutschland zu erleichtern,
   b. Weiterbildungs- und Qualifizierungsprogramme mit ausreichender Kostenübernahme durch die Bundesagentur für Arbeit einzurichten,
   c. Ausbildungsordnungen und Rahmenlehrpläne bei der Berufsausbildung anzupassen;

10. die Verbesserung des Zugangs zu Eigenkapital und der Wettbewerbssituation für die Zulieferindustrie. Der Deutsche Bundestag fordert daher,
    a. den Zugang zu ausländischem Kapital zu erleichtern und dementsprechend die Hürden für Direktinvestitionen aus dem Ausland abzubauen, die Verschärfung des Außenwirtschaftsgesetzes zurückzunehmen und die geplante 17. Novellierung der Außenwirtschaftsverordnung zurückzustellen,
    b. Mezzanine-Finanzinstrumente oder zumindest Darlehen mit Eigenkapitalcharakter im Rahmen des ERP-Sondervermögens auszuweiten,
    c. statt unwirksamer Konjunkturprogramme eine massive, unbürokratische und schnell wirksame Entlastung für die gesamte Wirtschaft vorzunehmen, die durch die Einführung einer „Negativen Gewinnsteuer“ ermöglicht wird. Damit wird der Wettbewerb zwischen den Unternehmen nicht zu Lasten der Leistungsfähigen verzerrt und wirkt insbesondere dort, wo die größten Probleme bestehen,
    d. Unternehmensbeteiligungen des Bundes nur mit Zustimmung des Bundestages und in der Regel durch den Erwerb von stillen Beteiligungen oder anderen Beteiligungsformen ohne Stimmrecht einzugehen,
    e. die Wettbewerbsposition der Zulieferindustrie zu verbessern und das vom Bundeskartellamt genehmigte „Corona-Restrukturierungsverfahren“ daraufhin auszugestalten, um zukünftig Wettbewerb in allen Stufen der Lieferkette aufrechtzuerhalten.

Berlin, den 3. November 2020

Christian Lindner und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
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.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333