

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Dr. Malte Kaufmann, Enrico Komning, Uwe Schulz, Dr. Michael Esendiller, Robert Farle, Bernd Schattner, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

Die Zukunft der deutschen Automobilindustrie

Das Europäische Parlament hat am 8. Juni 2022 dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der EU-Verordnung 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge (KOM(2021) 556) im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets zugestimmt. In dem Vorschlag ist die Reduzierung der CO₂-Flottengrenzwerte bis zum Wert von 0 Gramm CO₂ im Jahr 2035 vorgesehen. Dies würde nach Auffassung der Fragesteller de facto ein Verbot für neue Verbrennungsmotoren ab 2035 bedeuten, bei dem auch eine Anrechnung synthetischer Kraftstoffe (E-Fuels) nicht mehr möglich wäre. Die Energie- und Umweltminister der EU-Mitgliedstaaten haben sich hingegen am 28. Juni 2022 dafür ausgesprochen, dass die EU-Kommission einen Vorschlag erarbeiten soll, wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auch nach 2035 zugelassen werden dürfen, wenn diese mit E-Fuels betrieben werden (<https://www.bmvv.de/pressemitteilung/energie-und-umweltraete-stellen-die-weichen-fuer-eine-klimaneutrale-europaeische-wirtschaft>).

Schon in den vergangenen Jahren waren nach Ansicht der Fragesteller die Auswirkungen der politisch forcierten Transformation zur Elektromobilität spürbar. So sank der Produktionswert von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zwischen 2015 und 2019 deutlich, vor allem durch einen erheblichen Rückgang im Bereich der Dieselfahrzeuge, der nicht vollständig durch hybrid- und rein elektrische Fahrzeuge ausgeglichen wurde (https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021_Elektromobilitaet-Beschaefigung.pdf, S. 5).

Die deutsche Automobilindustrie generierte 2021 einen Jahresumsatz von 410,9 Mrd. Euro (<https://de.statista.com/themen/1346/automobilindustrie/>). Die Bruttowertschöpfung durch die Automobilindustrie betrug im Jahr 2019 insgesamt 102,05 Mrd. Euro und im Jahr 2020 nur noch 86,85 Mrd. Euro (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/290075/umfrage/bruttowertschoepfung-der-deutschen-automobilindustrie/>).

Einer Studie des Ifo-Instituts zufolge wären von einem Zulassungsverbot für neue Verbrennungsmotoren etwa 13 Prozent der Bruttowertschöpfung der deutschen Industrie tangiert. Das Verbrenner-Aus würde zudem 600 000 Arbeitsplätze in der Automobilindustrie und in Zulieferbetrieben betreffen, davon 457 000 direkt (https://www.ifo.de/DocDL/ifo_Forschungsberichte_87_2017_Falck_etal_Verbrennungsmotoren.pdf, S. 1, S. 17). Dies entspricht rund 7 Prozent der gesamten Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe (https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021_Elektromobilitaet-Beschaefigung.pdf).

Chinesische Elektroautomobile werden auf dem deutschen Markt deutlich günstiger (in der Größenordnung um 50 Prozent) angeboten als die Automobile deutscher Hersteller (<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marke/modelle/mg/mg-zs-ev/>, <https://www.n-tv.de/auto/E-Autos-China-macht-es-billiger-article22755259.html>). Die Bundesregierung hat dieser Aussage in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 11. Mai 2022 zugestimmt.

Laut dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr sind erneuerbare Kraftstoffe neben der Elektromobilität mit Batterie wesentlich dafür, wie wir unsere Mobilität klimafreundlich gestalten können. Das Bundesministerium teilt mit, dass erneuerbare Kraftstoffe insbesondere für Schiffe und Flugzeuge, aber auch im Straßenverkehr benötigt werden (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/ptl-roadmap.pdf?__blob=publicationFile sowie <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Energie/mineraloel-biokraftstoffe-und-alternative-kraftstoffe.html>).

In der Herstellung kostet 1 Liter synthetischen Kraftstoffs aktuell ca. 4,50 Euro. Zudem fallen im Herstellungsprozess hohe Wirkungsverluste an (<https://www.businessinsider.de/wirtschaft/mobility/klima-bilanz-preis-produktion-5-wichtige-faktoren-fuer-den-erfolg-von-e-fuels-bei-denen-die-ansichten-weit-auseinander-gehen-a/>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Verfügt die Bundesregierung über Prognosen, welche Auswirkungen ein Zulassungsverbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren im Jahr 2035 auf den Jahresumsatz der deutschen Automobilindustrie, die Bruttowertschöpfung durch die deutsche Automobilindustrie, die Zahl der Arbeitsplätze in der deutschen Automobil- und Zulieferungsindustrie und auf die Steuereinnahmen durch die deutsche Automobilindustrie hätte, und wenn ja, zu welchen Ergebnissen kommen diese?
2. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen ihrer Förderung von Elektroautomobilen und der Reduzierung der CO₂-Flottengrenzwerte der EU auf den Erhalt und die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Premium-Automobilmarken?
3. Verfügt die Bundesregierung über eine Einschätzung der heutigen und zukünftigen Konkurrenzfähigkeit deutscher Premium-Automobilmarken im Sektor der E-Automobile auf dem deutschen, europäischen und dem weltweiten Absatzmarkt vor dem Hintergrund preisgünstigerer Angebote chinesischer Automobilhersteller (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und wenn ja, welche, und wie unterstützt die Bundesregierung die zukünftige Konkurrenzfähigkeit deutscher Premium-Automobilmarken ggf.?
4. Hat sich die Bundesregierung zum Einsatz von synthetischen, beispielsweise mit Strom aus modernen Kernkraftwerken hergestellten Kraftstoffen zum Betrieb von Verbrennungsmotoren im Hinblick auf den Erhalt deutscher Premium-Automobilmarken eine Positionierung erarbeitet, und wenn ja, wie lautet diese?

5. Hat sich die Bundesregierung zur Wirtschaftlichkeit des Einsatzes von synthetischen Kraftstoffen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge eine Auffassung gebildet, und wenn ja, welche?
 - a) Liegen der Bundesregierung Prognosen darüber vor, wie sich die Herstellungskosten für synthetische Kraftstoffe bis 2035 entwickeln werden, und wenn ja, welche, und zu welchen Ergebnissen kommen diese?
 - b) Liegen der Bundesregierung Daten und Prognosen zu aktuellen Preisen von synthetischen Kraftstoffen und der Preisentwicklung in den nächsten Jahren vor, und wenn ja, wie lauten diese?
6. Fördert die Bundesregierung die Erforschung und Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen für den Automobilsektor?
 - a) Wenn ja, mit welchen Programmen wird die Erforschung und Entwicklung synthetischer Kraftstoffe im Automobilsektor gefördert (bitte nach Maßnahme, Volumen, Zeitplan und Haushaltstiteln aufschlüsseln)?
 - b) Wenn ja, wie plant die Bundesregierung ggf. die Förderung synthetischer Kraftstoffe im Automobilsektor im Hinblick auf die 0-Gramm-CO₂-Flottengrenzwerte zu verändern?
 - c) Wenn nein, plant die Bundesregierung, synthetische Kraftstoffe im Automobilsektor zukünftig zu fördern?
7. Wenn die Frage 6 bejaht wurde, wie bewertet die Bundesregierung ihre Förderung synthetischer Kraftstoffe im Straßenverkehr vor dem Hintergrund des im Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der EU-Verordnung 2019/631 (KOM(2021) 556) vorgesehenen Flottengrenzwertes von 0 Gramm CO₂ ab 2035 und des Beschlusses des Rates der Europäischen Union, eine Möglichkeit für Neuzulassungen von mit E-Fuels betriebener Fahrzeuge ab 2035 zu erarbeiten?

Berlin, den 8. September 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

