

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Dr. Malte Kaufmann, Enrico Komning, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 20/3618 –**

### **Die Zukunft der deutschen Automobilindustrie**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte bis zum Wert von 0 Gramm CO<sub>2</sub> 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.bmv.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-Beschaeftigung.pdf](https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021_Elektromobilitaet-Beschaeftigung.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](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-Beschaeftigung.pdf](https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021_Elektromobilitaet-Beschaeftigung.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/marken-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](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-ansicht-n-weit-auseinander-gehen-a/>).

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?

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 CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte dazu beitragen, Wertschöpfung und Beschäftigung am Automobilstandort Deutschland langfristig zu sichern. Die Europäische Kommission hat ein Impact Assessment des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union für die EU vorgelegt (SWD (2020) 176 final). Nach dieser Folgenabschätzung wird für den Fahrzeugbau in der EU-27 von Rückgängen bei Umsatz und Beschäftigung ausgegangen. Gesamtwirtschaftlich rechnet die Folgenabschätzung der Europäischen Kommission mit geringfügig positiven Auswirkungen des Vorschlags auf das EU-weite Bruttoinlandsprodukt für 2040. Auch die Auswirkungen auf die Beschäftigung sind nach der Folgenabschätzung der EU-Kommission gesamtwirtschaftlich geringfügig positiv. Darüber hinaus gibt es eine Reihe von Studien, die die Effekte der Transformation der Automobilindustrie auf unterschiedliche Kennzahlen beleuchten. Die Studien haben unterschiedliche Betrachtungsweisen, Zeithorizonte und Annahmen und kommen entsprechend zu teils sehr unterschiedlichen Ergebnissen. Es wird darauf verwiesen, dass sich die Bundesregierung Prognosen nicht zu eigen macht, da diese von den zugrundeliegenden Modellen und Annahmen abhängen. Die Auswirkungen auf die Steuereinnahmen hängen von den Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekten ab.

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen ihrer Förderung von Elektroautomobilen und der Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte der EU auf den Erhalt und die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Premium-Automobilmarken?

Die Wettbewerbsfähigkeit von Premiumfahrzeugen wird durch verschiedene Faktoren, wie u. a. technische Ausgestaltung, Design und Fahrverhalten bestimmt. Die europäische CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung definiert einen klaren und verlässlichen Pfad zur Reduzierung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte und gibt der Automobilindustrie dadurch Planungssicherheit. Die Bundesregierung unterstützt diese Transformation mit verschiedenen Förderprogrammen, welche von Forschungsförderung bis zu Kaufanreizen reichen. So hat u. a. auch der Umweltbonus beigetragen, der seit 2016 gewährt wird, aber immer als temporäre Maßnahme zur Erleichterung des Übergangs für Automobilhersteller und für Verbraucherinnen und Verbraucher konzipiert war.

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.?

Wie in der Antwort zu Frage 2 dargestellt wird die Wettbewerbsfähigkeit von Premiumfahrzeugen durch verschiedene Faktoren bestimmt, von denen der Preis ein Faktor ist. Die Bundesregierung unterstützt die Automobilindustrie bei der Transformation und hat hierfür entsprechende Rahmenbedingungen und Förderprogramme aufgesetzt. Darüber hinaus hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode einen Dialogprozess „Strategieplattform Transformation Automobilwirtschaft“ aufgesetzt, bei dem über stabile und verlässliche Rahmenbedingungen für das Gelingen der Transformation gesprochen wird und Handlungsempfehlungen u. a. an die Politik formuliert werden sollen. Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 2 bis 2d und 3 bis 3b der Kleinen Anfrage der Fraktion FDP auf Bundestagsdrucksache 19/25739 („Maßnahmen und Ergebnisse der bisherigen „Autogipfel““) sowie auf Tabelle 1 in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/7521 („Automobile Forschungs- und Entwicklungsausgaben des Bundes“) verwiesen.

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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 6 bis 7 verwiesen.

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?

Die Fragen 5 bis 5b werden gemeinsam beantwortet.

Studien gehen davon aus, dass die Kosten von strombasierten Flüssigkraftstoffen mindestens 4,50 Euro pro Liter Dieselequivalent betragen. Die Europäische Kommission geht in ihrer Folgenabschätzung zum Verordnungsvorschlag der ReFuel EU Aviation davon aus, dass die Produktionskosten synthetischer Kraftstoffe drei bis sechsmal höher sind als die Marktpreise fossiler Kraftstoffe. Da die Produktion von strombasierten Kraftstoffen derzeit nicht über das Maß von Demonstrations- und Pilotanlagen hinausgeht, ist die erwartete deutliche Preisminderung bis zum Jahr 2030 mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Studien weisen auch darauf hin, dass es Unterschiede zwischen nationaler und internationaler Produktion geben wird. Hier spielen vor allem unterschiedliche Stromkosten eine wichtige Rolle. Es ist davon auszugehen, dass auf absehbare Zeit bis in die 2030er Jahre die Kosten für strombasierte Kraftstoffe deutlich über denen für fossile Kraftstoffe liegen werden. Es wird darauf verwiesen, dass sich die Bundesregierung Prognosen nicht zu eigen macht, da diese von den zugrundeliegenden Modellen und Annahmen abhängen.

6. Fördert die Bundesregierung die Erforschung und Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen für den Automobilssektor?
  - a) Wenn ja, mit welchen Programmen wird die Erforschung und Entwicklung synthetischer Kraftstoffe im Automobilssektor gefördert (bitte nach Maßnahme, Volumen, Zeitplan und Haushaltstiteln aufschlüsseln)?
  - b) Wenn ja, wie plant die Bundesregierung ggf. die Förderung synthetischer Kraftstoffe im Automobilssektor im Hinblick auf die 0-Gramm-CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte zu verändern?
  - c) Wenn nein, plant die Bundesregierung, synthetische Kraftstoffe im Automobilssektor 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 CO<sub>2</sub> ab 2035 und des Beschlusses des Rates der Europäischen Union, eine Möglichkeit für Neuzulassungen von mit E-Fuels betriebener Fahrzeuge ab 2035 zu erarbeiten?

Die Fragen 6 bis 7 werden gemeinsam beantwortet.

Mit Blick auf Frage 6a wird auf die Antwort zu Frage 7 in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/1563 verwiesen, in der Projekte und Programme der Bundesregierung zur Förderung der Erforschung, Erprobung und Herstellung von synthetisch erzeugten Kraftstoffen aufgelistet sind.

Im Umweltrat am 29. Juni 2022 haben die EU-Mitgliedstaaten eine Allgemeine Ausrichtung zum Vorschlag der Europäischen Kommission zur Absenkung der CO<sub>2</sub>-Flottenzielwerte für Pkws und leichte Nutzfahrzeuge beschlossen, die im Wesentlichen den Kommissionsvorschlag bestätigt. Auf Initiative Deutschlands wurde in der Position des Rates ein zusätzlicher Erwägungsgrund in die Verordnung aufgenommen, der die Europäische Kommission auffordert, außerhalb des Geltungsbereichs der CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards und in Übereinstimmung mit dem EU-Recht sowie dem Ziel der Klimaneutralität der Union nach Konsultation mit den beteiligten Kreisen einen Vorschlag für die Zulassung von Fahrzeugen auch nach 2035 vorzulegen, wenn diese ausschließlich mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden. Die Bundesregierung wird sich dafür einsetzen, dass sich die Positionen des Rates im finalen Verordnungstext wiederfinden.





