

Antrag

der Abgeordneten Enrico Komning, Leif-Erik Holm, Dr. Malte Kaufmann, Uwe Schulz, Dr. Michael Esendiller, Sebastian Münzenmaier, Kay-Uwe Ziegler, Carolin Bachmann, Barbara Benkstein, Marc Bernhard, Jürgen Braun, Marcus Bühl, Dietmar Friedhoff, Kay Gottschalk, Martin Hess, Dr. Malte Kaufmann, Dr. Michael Kaufmann, Jörn König, Edgar Naujok, Jan Wenzel Schmidt, Thomas Seitz und der Fraktion der AfD

Unsere Wirtschaft, unser Mittelstand – Wirtschaftspolitik vorhersehbar und stetig gestalten und die sogenannte sozial-ökologische Transformation beenden

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Soziale Marktwirtschaft und der Ordoliberalismus sind im Deutschen Bundestag über die Parteigrenzen hinweg konsensfähig.¹ Was die Parteien des Deutschen Bundestages dabei eint, ist die Vorstellung, dass die Marktwirtschaft so ausgestaltet sein sollte, dass sich der Mittelstand mit seinen kleinen und mittleren Unternehmen frei entfalten kann und grundsätzlich weder durch marktmächtige Unternehmen noch durch übermäßige Bürokratie oder Vorschriften daran gehindert wird, seine Güter und Dienstleistungen zu produzieren und anzubieten. Auch darüber besteht Konsens, dass dem Staat die Aufgabe zufällt, erstens das Entstehen von Marktmacht durch eine geeignete politische Rahmensezung für den Markt möglichst zu verhindern und zweitens Marktmacht, die trotzdem entstehen sollte, einzuhegen oder im Extremfall zu zerschlagen.

Mehrere Punkte des wirtschaftspolitischen Programms des Ordoliberalismus hat der deutsche Gesetzgeber umgesetzt. Vertragsfreiheit wird beispielsweise durch Artikel 2 des Grundgesetzes, Privateigentum durch Artikel 14 des Grundgesetzes geschützt. Mit dem Bundeskartellamt gibt es außerdem eine eigene Behörde, deren Aufgabe der Schutz des Wettbewerbs vor Marktmacht ist.

¹ Für die SPD: <https://library.fes.de/pdf-files/managerkreis/12642.pdf>

Für die FDP: www.freiheit.org/de/die-soziale-marktwirtschaft-ein-erfolgsmodell-0

Für die Grünen: www.handelsblatt.com/meinung/gastbeitraege/gastkommentar-die-macht-brechen-black-rock-muss-zerschlagen-werden/27242516.html

Für die AfD: https://q2z7z6i5.rocketcdn.me/wp-content/uploads/2021/10/ak-wirtschaft-2021_bs-a4_digitale-version.pdf

Für die CDU/CSU: www.kas.de/de/einzeltitel/-/content/soziale-marktwirtschaft-oekologisch-erneuern-3

Für die Linke: www.wiwo.de/politik/deutschland/sahra-wagenknecht-wer-erhards-anspruch-ernst-nimmt-muesste-die-linke-waehlen/19970036.html

Ein in der aktuellen Situation wichtiger ordoliberaler Grundsatz – wichtig gerade auch für eine mittelstandsfreundliche Wirtschaftspolitik – nämlich die Konstanz der Wirtschaftspolitik,² wird nach Ansicht des Bundestages jedoch immer weniger berücksichtigt und teilweise sogar vollständig ignoriert. Mittelständische Unternehmen spezialisieren sich häufig auf bestimmte technische Anwendungen und bauen dort spezifisches Wissen sowie Kapital auf. Sie sind darauf angewiesen, dass ihnen die Politik nicht durch spontane Kurswechsel und ideologisch motivierte, aber wirtschaftlich nicht zu Ende gedachte Großprojekte die Planungsgrundlage entzieht und ihre Investitionen in sachliches und nicht zuletzt auch humanes Kapital entwertet. Da kleine und mittlere spezialisierte Unternehmen ein schwankendes politisches Umfeld nur schwer kompensieren können, kommt es bei ständigen Interventionen und Kurswechseln durch den Staat nicht nur zu Unternehmenspleiten und -aufgaben, sondern außerdem zur Bildung von Mischkonzernen und Unternehmenskonzentration, was den Wettbewerb beeinträchtigt.³

Die Konstanz der Wirtschaftspolitik kann dabei kein absoluter Wert sein. Deutschland befindet sich im Standortwettbewerb mit anderen Ländern und Weltregionen und muss in der Lage sein, Anpassungen an der eigenen Wirtschaftspolitik vorzunehmen, um dynamisch auf neue Entwicklungen reagieren zu können.⁴ Allerdings gilt es hier abzuwägen. Ein wirtschaftspolitisches Umfeld, das Schwächen aufweist, auf das sich Investoren aber einstellen können, kann anziehender auf Investitionen wirken als ein besseres Umfeld, das aber ständigen Schwankungen unterliegt. Ein Ausgleich ist in dieser Beziehung nach Überzeugung des Bundestages dann möglich, wenn der allgemeine Ordnungsrahmen der Wirtschaftspolitik möglichst konstant bleibt, Eingriffe in die konkreten Details jedoch weiterhin erfolgen können.

Die Koalitionsparteien haben das Prinzip der Konstanz der Wirtschaftspolitik in ihrem Koalitionsvertrag aus Sicht des Deutschen Bundestages jedoch grob verletzt. Sie planen ausdrücklich, „die soziale Marktwirtschaft als eine sozial-ökologische Marktwirtschaft neu zu begründen“.⁵ Beispielsweise ist die „Transformation der Automobilindustrie“ vorgesehen, und zwar „um die Klimaziele im Verkehrsbereich zu erreichen“.⁶ Der Deutsche Bundestag lehnt diese Pläne ab.

Die Automobilindustrie ist laut BMWK die größte Branche des Verarbeitenden Gewerbes und gemessen am Umsatz der mit Abstand bedeutendste Industriezweig in Deutschland. Dabei erwirtschaften am Standort Deutschland die vorrangig mittelständisch geprägten Zuliefererunternehmen mittlerweile 70 Prozent der Wertschöpfung der Automobilindustrie.⁷ Es ist verantwortungslos, ausgerechnet mit dieser Branche unausgelegene Experimente durchzuführen.

² Eucken, W.: Grundsätze der Wirtschaftspolitik, 6. Auflage. Tübingen: Mohr Siebeck, 1990, S. 285 ff.

³ Hamm, W. 2000: Konstanz der Wirtschaftspolitik – Was sie bedeutet, und was sie nicht bedeutet, in: Külp, B. (Hrsg.): Freiheit und wettbewerbliche Ordnung. Freiburg: Haufe, hier S. 103

⁴ Heine, K. 2006: Konstanz der Wirtschaftspolitik als Optionswert, in: Jahrbuch für Wirtschaftswissenschaften 57, hier S. 149 f.

⁵ www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf, S. 5

⁶ www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf, S. 22

⁷ www.bmwk.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html#:~:text=Die%20Zahl%20der%20direkt%20Besch%C3%A4ftigten,2021%20rund%20411%20Milliarden%20Euro

Gerade die Automobilzulieferindustrie leidet nämlich massiv unter der flatterhaften Wirtschaftspolitik der Bundesregierung. Verantwortlich für die Unsicherheit und die fehlende Investitionsbereitschaft in der Zulieferindustrie und anderen Branchen sind seit einigen Jahren vor allem die Dekarbonisierung und die Digitalisierung, und zwar hauptsächlich durch den disruptiven Charakter der von der Politik gesetzten Rahmenbedingungen.⁸ In den letzten Monaten ist die zu weiten Teilen bewusst von der Bundesregierung herbeigeführte Energiekrise dazugekommen. Unabhängig von ihrer Wirtschaftlichkeit sind dabei gerade kleine Betriebe von dem politisch gewollten, un stetigen Strukturwandel gefährdet, da ihnen die Rahmenbedingungen der Transformation zu unsicher sind.⁹ Im September 2022 teilte der Verband der Automobilindustrie mit, dass in der Branche 22 Prozent der Unternehmen Investitionen ins Ausland verlagern und 53 Prozent geplante Investitionen verschieben oder streichen wollen.¹⁰

Der EU-Kommissar für Binnenmarkt und Dienstleistungen, Thierry Breton, warnte bereits 2020, dass die EU bei der grünen und der digitalen Transformation mit schweren Hindernissen zu rechnen habe, da sie z. B. im Bereich von seltenen Erden von anderen Ländern abhängig sei.¹¹ Im November 2022 legte er nun nach und forderte weniger Idealismus, dafür mehr kalten Realismus. Er sprach von „gigantischen Störungen“, die der von der EU und den Mitgliedsstaaten beschlossene Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor für europäische Schlüsselindustrien bedeute. Über 600.000 Arbeitsplätze würden vernichtet werden. Außerdem würde sich bis 2030 der Bedarf an Lithium verfünffachen, der an Kobalt und Graphit vervierfachen und der an Nickel verdreifachen. Auch der Bedarf an Strom würde um 20-25 Prozent steigen. Da dies gewaltige Aufgaben seien, habe er auf eine Überprüfungs Klausel bestanden, die es der EU ermöglicht, nach einer Evaluation im Jahre 2026 den beschlossenen Ausstieg aus dem Verbrenner über das Jahr 2035 hinaus zu verschieben. Außerdem empfiehlt er europäischen Autobauern ausdrücklich, weiterhin Verbrennungsmotoren zu bauen.¹²

Der Ausstieg aus dem Verbrenner wird außerdem selbst unter dem Aspekt des Klimaschutzes immer fragwürdiger. Eine aktuelle Studie des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) hat gezeigt, dass E-Autos keineswegs klimafreundlicher sind als moderne Diesel-Fahrzeuge. Laut dieser Studie wird sich die Klimaschädlichkeit der E-Autos nach dem endgültigen Atomausstieg sogar noch verschlimmern.¹³

Im Interesse der vom Mittelstand getragenen Industrie muss die deutsche Politik diese wissenschaftlichen Ergebnisse ernst nehmen, auf die Warnungen des EU-Kommissars für Binnenmarkt und Dienstleistungen hören und sich an den Grundsatz der Konstanz der Wirtschaftspolitik erinnern.

Der Bundestag stellt insbesondere fest, dass der unter dem Stichwort der „sozial-ökologischen Transformation“ betriebene Umbau der Wirtschaft hin zu vermeintlicher Klimaneutralität (vgl. Jahreswirtschaftsbericht 2022, S. 5), der akut besonders die Automobilbranche, langfristig die gesamte deutsche Industrie bedroht, beendet werden muss.

Auch dem Anschein nach sinnvolle Ziele wie die Beschleunigung des Infrastrukturausbaus durch Reduktionen von umweltrechtlichen Prüfungen, die im Rahmen der

⁸ Werder, M. v. und Rukwid, R. 2021: Strukturwandel: Zukunftsangst in der Industrie. Wirtschaftsdienst 101 (9), hier S. 727

⁹ Werder, M. v. und Rukwid, R. 2021: Strukturwandel: Zukunftsangst in der Industrie. Wirtschaftsdienst 101 (9), S. 726-731

¹⁰ www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/2022/220913_PM_Energiepreise-und-Versorgungssicherheit_Standort-Deutschland-international-nicht-wettbewerbsf-hig

¹¹ www.youtube.com/watch?v=L6qWkdq9xSQ

¹² www.politico.eu/newsletter/brussels-playbook/breton-wants-to-save-das-auto-carbon-levy-mellow-meloni/

¹³ <https://jungfreiheit.de/wirtschaft/2022/diesel-klimafreundlicher-als-e-autos/>

Transformation zur sozial-ökologischen Marktwirtschaft verfolgt werden (vgl. Jahreswirtschaftsbericht 2022, S. 50), sind häufig lediglich ein Einfallstor für wettbewerbsverzerrende und Strukturbrüche herbeiführende Regelungen. Wie jetzt schon erkennbar ist, stehen nämlich alle Maßnahmen unter dem Vorbehalt, den Bundesminister Habeck im Vorwort zum Jahreswirtschaftsbericht 2022 (S. 6) geäußert hat: „Wir dürfen kein Wirtschaften mehr fördern, das zu fossilem Energieverbrauch, Umweltzerstörung und sozialer Ungerechtigkeit beiträgt.“ Wozu das in der Praxis führt, zeigt eindrücklich ein Streit zwischen dem Bundesumweltministerium und dem Bundesverkehrsministerium.¹⁴ Das Umweltministerium blockiert einen Gesetzentwurf des federführenden Verkehrsministeriums, um den von letzterem geplanten beschleunigten Infrastrukturausbau zu beschränken und zwar auf vermeintlich klimaschützende Maßnahmen wie beispielsweise Stromnetze für erneuerbare Energien. Mit solchen Interventionen im Namen der sozial-ökologischen Transformation werden dringend notwendige Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen für Straßeninfrastrukturen wie Autobahnen blockiert.

Der Bundestag bekennt sich dagegen zu einer technologieoffenen Sozialen Marktwirtschaft. Sie ist als Wirtschaftssystem der Bundesrepublik Deutschland ein Erfolgsmodell und bedarf keiner Transformation.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. keine Strukturbrüche durch Technologieverbote und aktive Industriepolitik herbeizuführen, sondern stattdessen dem Grundsatz der Konstanz der Wirtschaftspolitik Priorität einzuräumen und in allen ihren politischen Entscheidungen zu berücksichtigen;
2. die sogenannte sozial-ökologische Transformation der Marktwirtschaft und insbesondere der stark mittelständisch geprägten Automobilindustrie unverzüglich zu beenden;
3. den nationalen Normenkontrollrat oder ein anderes wissenschaftliches Gremium damit zu beauftragen, ein Gutachten zu erstellen, in dem die Bedeutung der Konstanz der Wirtschaftspolitik für das Überleben und die Konkurrenzfähigkeit von deutschen Unternehmen, insbesondere von kleinen und mittleren Unternehmen untersucht sowie die deutsche und europäische Wirtschaftspolitik der letzten 20 Jahre dahingehend überprüft wird, in welchem Umfang sie die Bereitschaft, in Deutschland zu investieren, durch abrupte Kurswechsel oder ständige Nachbesserungen von Gesetzen beeinträchtigt hat;
4. weiteren Schaden von der mittelständisch geprägten Automobilindustrie, insbesondere der Zuliefererindustrie abzuwenden, indem sie alle gegen den Verbrenner-PKW gerichteten Markteingriffe wie Technologieverbote und marktverzerrende Anreize unverzüglich beendet;
5. insbesondere darauf hinzuwirken, dass die nationale CO₂-Bepreisung von Treibstoffen mit sofortiger Wirkung abgeschafft wird;
6. die Ergebnisse der KIT-Studie sowie die Empfehlungen des EU-Kommissars für Binnenmarkt und Dienstleistungen ernst zu nehmen und einen Ausstieg aus der Produktion von Verbrenner-PKWs nicht zu unterstützen sondern zusammen mit den Automobilherstellern einen Plan zu entwickeln, wie sowohl Erforschung als auch Produktion dieser Autos aufrechterhalten werden kann;

¹⁴ www.faz.net/aktuell/wirtschaft/lemke-widerspricht-wissing-18512208.html, zuletzt abgerufen am 17.03.2023

7. sich parallel dazu auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass das politische Ziel des Ausstiegs aus dem Verbrenner-PKW aufgegeben wird.

Berlin, den 10. Oktober 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

