

Antrag

der Abgeordneten Bernd Schattner, Leif-Erik Holm, Dr. Malte Kaufmann, Enrico Komning, Uwe Schulz, Dr. Michael Ependiller, Kay-Uwe Ziegler, Carolin Bachmann, Roger Beckamp, Marc Bernhard, René Bochmann, Marcus Bühl, Thomas Dietz, Karsten Hilse, Steffen Janich, Stefan Keuter, Barbara Benkstein, Mike Moncsek, René Springer, Dr. Harald Weyel und der Fraktion der AfD

Die deutsche Wirtschaft robuster machen – Existierende Lieferketten neu überdenken

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Produktionsstandort Deutschland ist das drittgrößte Zentrum globaler Produktionsverflechtungen nach China und den USA. Er trägt somit entscheidend dazu bei, internationale Handelsströme aufrechtzuerhalten.¹ Trotz unserer starken Wirtschaft haben die Maßnahmen zur Bekämpfung der sogenannten Coronapandemie dazu geführt, dass die deutschen Unternehmen Produktionsausfälle und -rückgänge zu verzeichnen hatten. Der Grund hierfür sind Lieferketten, die während der Pandemie unterbrochen wurden. Es war bis heute nicht möglich, diese wiederherzustellen und wieder an Vor-Pandemie-Zeiten anzuknüpfen. Der Aufbau neuer Lieferketten hingegen scheint schwierig und dauert oft mehrere Monate oder, falls neue Lieferanten erst qualifiziert werden müssen, Jahre. Ohne funktionierende Lieferketten sind jedoch sowohl der Einzelhandel als auch die mittelständische Wirtschaft in ihrer Existenz bedroht. Insbesondere die produzierende Wirtschaft ist auf Rohstoffe und Vor- sowie Zwischenprodukte in Form von Halbzeug, Komponenten, Baugruppen und Teilsystemen angewiesen. Beispielhaft ist dies am Autobauer Ford in Köln zu sehen. Der Autobauer Ford ist nur eines von vielen Unternehmen, das unter unterbrochenen Lieferketten leidet. Entstandene Produktionsunterbrechungen waren maßgeblich auf die ausbleibende Verfügbarkeit von Computerchips, die für die Produktion unerlässlich sind, zurückzuführen. Die Auswirkungen waren sowohl für den Autobauer als auch für das Bundesland Nordrhein-Westfalen als auch für unsere Volkswirtschaft weitreichend. Der Autohersteller produziert am Standort Köln durchschnittlich 1.400 Ford Fiesta pro Tag.

Tausende von Autos wurden aufgrund des Lieferkettenproblems nicht produziert. Eine Folge: Der Autobauer meldete für 5.000 Beschäftigte beim Bundesland Nordrhein-Westfalen Kurzarbeit an, was zu einer Belastung der Sozialkassen führte. Die verschlechterte Einkommenssituation der Ford-Beschäftigten hatte geringere Steuerein-

¹ Ifo Schnelldienst, 5/2020, 73. Jahrgang, 13. Mai 2020, Seite 12

nahmen, nicht nur aufgrund der Reduzierung der Gewerbesteuerabgabe und einer Abnahme des Konsums zur Folge.²

Zurückzuführen sind diese Folgen auf ein grundsätzliches Problem. Die sogenannte „Optimierung“ der Lagerhaltung in der produzierenden Industrie hat vermehrt zu einer „Just-in-Time“-Produktion geführt, die in krisenfreien Zeiten problemlos funktionierte. In aktuellen Zeiten der Pandemie führt die mangelnde Lagerhaltung jedoch zu einschneidenden und noch nachwirkenden negativen wirtschaftlichen und voraussichtlich auch sozialen Folgen. Die bisherigen Strukturen und Produktionsprozesse sind durch die Folgen der Pandemiemaßnahmen durch Unternehmen zu überdenken, wobei dem Staat eine unterstützende Funktion zukommt. Die Attraktivität von globalen oder zumindest extrem weitläufigen Lieferketten lag in „niedrigen Löhnen, niedrigen Transportkosten, und einer relativen Sicherheit“, die Schattenseite ist die hohe Abhängigkeit von dem Funktionieren der weltweiten Transportwege und -bedingungen.

Die günstigste Lohnminute im globalen Wettbewerb, die seinerzeit eine Auslagerung der Produktion nach Asien zur Folge hatte, ist nicht mehr als das Allheilmittel im globalen Wettbewerb anzusehen. Das wirtschaftliche Umfeld im internationalen Wettbewerb hat sich so verändert, dass eine kapitalintensive, robotergestützte Produktion die Voraussetzungen schafft, wieder in Hochlohnländern, also auch in Westeuropa, zu produzieren. Unternehmen, die eine Produktionsverlagerung nach Asien aufgrund niedriger Löhne in den 1990er Jahren realisierten, prüfen wirtschaftliche Möglichkeiten, ihre Produktion in westeuropäische Industrieländer zurückzuführen. Der Fahrradhersteller Triangle's ging bereits diesen Schritt im Jahre 2017 und errichtete seine Produktionsstätte mit der Unterstützung der Europäischen Kommission in Porto im Nordwesten Portugals.³

Grundlegend für das Funktionieren von Lieferketten ist die Infrastruktur, bestehend aus u. a. Seehäfen, Seeschiffahrtsstraßen und Lufttransportfrachtraum und Straßen. Pandemiebedingte Auflagen und Einschränkungen haben dazu geführt, dass die „Lösung der Fracht“ in Seehäfen erschwert und die Nutzung des Frachtraums in Passagiermaschinen beim Urlaubs- und Geschäftsreiseverkehr zum Erliegen kam. Einzelfälle wie die 7-tägige Havarie des Containerschiffes im Suez-Kanal verschlimmerten die Situation zusätzlich.⁴ Die Nutzung der Infrastruktur beim Lieferkettenmanagement ist von zentraler Bedeutung und muss überdacht werden. Eine parallele Nutzung der Infrastruktur, in der eine Kombination von See- und Lufttransport, ergänzt um den Schienen- und Straßenweg, angedacht ist, würde durch Schaffung von Alternativen und einem höheren Maß an Flexibilität zu einer deutlichen Reduzierung des Lieferausfalles führen.

Am Produktionsstandort Deutschland ansässige Unternehmen, die durch Lücken in der Lieferkette ihre Produktion teilweise oder ganz einstellen mussten, suchen nach neuen Wegen und versuchen sich für zukünftige Ereignisse besser aufzustellen. Die existierenden Lieferketten aus Vor-Pandemie-Zeiten sind in der Zeit wiederkehrender Lockdowns in den einzelnen europäischen Ländern nicht optimal auf die unkalkulierbaren Volten der Politik eingestellt. Eine grundsätzliche Überprüfung, Neuordnung und Neuausrichtung muss im Sinne der Erhaltung des Produktionsstandortes Deutschland erfolgen.⁵ Erste Unternehmen verfolgen aus diesem Grund bereits den „Second-Source-Ansatz“ (redundante Lieferketten), der die Akquirierung eines zweiten Lieferanten für den Ausfall des Primärlieferanten vorsieht.

² Kölner Stadtanzeiger, 02.10.2021, „Stillstand bei Ford belastet uns alle“

³ Der Spiegel, 24.07.2021, „Globale Rückholaktion“

⁴ Der Tagesspiegel, 20.08.2021, „Nerven aus Stahl“

⁵ ifo Schnelldienst, 2022, 75, Nr. 01, 03–31; Mangel an Vorprodukten, Lieferengpässe, Produktionsausfälle: Es klemmt nahezu überall. Was ist zu tun?; Seite 26; ifo Institut, München, 2022; www.ifo.de/publikationen/2022/aufsatz-zeitschrift/strategien-gegen-die-flaschenhals-rezession-was-hilft-bei; Seite 26

Viele Lieferketten wurden durch Kompensationsforderungen, z. B. Chinas, künstlich geschaffen. Wer in China verkaufen möchte, muss auch in China produzieren und dort chinesische Lieferanten aufbauen und qualifizieren. Abgesehen davon, dass die deutsche Wirtschaft sich in der Vergangenheit die Konkurrenten von heute herangezogen hat, sind so auch Lieferbeziehungen entstanden, die zu komplex und störanfällig sind. Es muss das Ziel deutscher Außenwirtschaftspolitik sein, staatliche Auflagen von Exportzielländern so weit als möglich zu reduzieren. Wenn China an dieser Stelle nicht einlenkt, so gibt es andere Märkte wie Indien, Südostasien, Lateinamerika und Afrika, bei denen die deutsche Außenwirtschaftspolitik erfolgreich ansetzen kann.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. beim Ausbau der Infrastruktur für Lieferketten im Bereich von Verkehr und Lagerhaltung den Grundsatz zu verankern, dass robuste und autarke Lieferketten im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen;
2. verbesserte Rahmenbedingungen in Form von beschleunigten Genehmigungsverfahren für die gewerbliche Wirtschaft zu schaffen, um regionale, nationale und europaweite Liefernetzwerke in der jeweiligen Absatzregion zu errichten, mit dem Ziel, auf diesem Weg eine höhere Robustheit gegen Lieferkettenstörungen zu erreichen;
3. steuerliche Anreize in Form von degressiven Abschreibungsätzen für solche Wirtschaftsgüter zu ermöglichen, die dazu dienen, die Autarkie im Bereich von Produkten von besonderem gesellschaftlichem Interesse, wie Nahrungsmitteln, Hygienebedarf oder Medikamenten, zu ermöglichen und die Robustheit der entsprechenden Lieferketten zu stärken;
4. in ihrer Außenwirtschaftspolitik darauf hinzuwirken, dass deutsche Unternehmen nicht nur im Europäischen Binnenmarkt mit anderen Unternehmen Vereinbarungen schließen, um die Resilienz unserer Unternehmen durch Konzepte wie das Nearshoring zu stärken.

Berlin, den 15. Oktober 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Begründung

Die bestehenden globalen Lieferketten und die Verflechtung des Produktionsstandortes Deutschland in selbigen zeigen wie groß die Verantwortung der deutschen Wirtschaft auch für unsere europäischen Nachbarländer ist. Lückenhafte Lieferketten, unter denen unser Land zu leiden hat, wirken sich ebenfalls negativ auf unser europäisches Umfeld aus. Der Produktionsstandort Deutschland nimmt somit eine besondere Position ein, die mit einer großen Verantwortung nicht nur für unser Land verbunden ist.

Die bestehenden Lieferketten und die teilweise entstandenen Lücken müssen zum einen beseitigt werden, und es müssen zum anderen alternative Wege zur Abfederung von Lieferkettenengpässen gesucht und umgesetzt werden. Hierfür geeignete Maßnahmen sind insbesondere die Unterstützung beim Ausbau der Lagerhaltung und eine Reduktion der Just-in-Time-Produktion sowie die Etablierung von Zweit- und Drittlieferanten.

