

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Manfred Schiller, Dr. Malte Kaufmann, Marc Bernhard, Bernd Schattner, Raimond Scheirich, Uwe Schulz, Adam Balten, Christian Reck und der Fraktion der AfD

Industriegipfel der Bundesregierung im Herbst 2025 (Automobil- und Stahlgipfel)

Bundeskanzler Friedrich Merz hat im Herbst 2025 branchenspezifische Industriegipfel durchgeführt, darunter den Automobilgipfel am 9. Oktober 2025 (www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/automobildialog-im-bundeskanzleramt-gemeinsam-fuer-eine-wettbewerbsfaehige-und-innovative-automobilindustrie-2388426) sowie den Stahlgipfel am 6. November 2025 (www.bee-ev.de/service/pressemitteilungen/beitrag/stahlgipfel-chancen-nutzen-wirtschaft-staerken) im Bundeskanzleramt. Diese Treffen wurden von der Bundesregierung als industriepolitische Initiative zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit zentraler Schlüsselindustrien dargestellt.

Die deutsche Volkswirtschaft befindet sich in einer Phase struktureller Schwäche. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) wuchs im Jahr 2025 lediglich um 0,2 Prozent, nachdem es bereits 2023 um 0,9 Prozent und 2024 um 0,5 Prozent geschrumpft war; die Wirtschaftsleistung liegt damit nur geringfügig über dem Niveau von 2019 (www.handelsblatt.com/politik/konjunktur/konjunktur-deutsche-wirtschaft-waechst-erstmal-seit-zwei-jahren-wieder/100191693.html). Die Prognose der Bundesregierung zum BIP-Wachstum 2026 beträgt 1 Prozent (www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Publikationen/Wirtschaft/jahreswirtschaftsbericht-2026.pdf?__blob=publicationFile&v=32), was „nicht selbsttragend“ ist, weil zwei Drittel hiervon auf erhöhte schuldenfinanzierte Staatsausgaben für Verteidigung und Infrastruktur zurückgehen und ein Drittel kalendarischen Effekten zugeschrieben wird (www.das-parlament.de/epaper/2026/6_9/index.html#0).

Auch auf der Investitionsseite zeigen sich deutliche Schwächen. Die preisbereinigten Bruttoanlageinvestitionen sind 2025 gegenüber dem Vorjahr um 0,5 Prozent gesunken; insbesondere die Ausrüstungsinvestitionen gingen um 2,3 Prozent zurück, private Ausrüstungsinvestitionen sogar um 5,2 Prozent (www.handelsblatt.com/politik/konjunktur/hri-konjunkturausblick-mehr-investitionen-brauch-das-land/100193283.html).

Gleichzeitig fiel der deutsche Außenbeitrag auf 110 Mrd. Euro – den niedrigsten Stand seit mehr als 20 Jahren –, der Exportrückgang im Jahr 2025 betrug 0,3 Prozent und damit das dritte Jahr in Folge (www.handelsblatt.com/politik/konjunktur/konjunktur-deutsche-wirtschaft-waechst-erstmal-seit-zwei-jahren-wieder/100191693.html).

Eurostat zufolge lag die Exportmenge von Stahlprodukten wie Blechen, Rohren und Ähnlichem aus der EU in die USA zwischen Januar und Oktober 2025 ganze 30 Prozent niedriger als im Vergleichszeitraum 2018 (www.faz.net/aktue

[ll/wirtschaft/unternehmen/zolldrohungen-deutsche-manager-verzweifeln-an-usa-110821768.html](https://wirtschaft.unternehmen/zolldrohungen-deutsche-manager-verzweifeln-an-usa-110821768.html)).

Seit 2019 sind nach Angaben der Deutschen Industrie- und Handelskammer rund 400 000 Industriearbeitsplätze verloren gegangen (www.welt.de/wirtschaft/article695a17585f0fec1b99721d86/dihk-warnt-klare-anzeichen-fuer-de-industrialisierung.html?icid=search.product.onsitesearch).

In der Chemieindustrie ist das Produktionsvolumen seit 2021 (2021 = 100) um mehr als 20 Punkte zurückgegangen; die Auslastung befindet sich auf dem niedrigsten Stand seit drei Jahrzehnten (www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/deutsche-chemie-kaempft-ums-ueberleben/100179919.html).

Die industriellen Lohnstückkosten in Deutschland weisen ab 2020/2021 eine überproportionale Entwicklungstendenz auf, 2024 lagen diese um etwa 22 Prozent über dem Durchschnitt der 27 Vergleichsländer, gegenüber dem Euro-Ausland betrug der Nachteil 15 Prozent (Institut der deutschen Wirtschaft, [IWTrends_2025-02-06_Schröder.pdf](https://www.idw-online.de/de/document/Industrial-Wage-Unit-Prices-in-Germany-2025-02-06-Schröder.pdf)).

Die fiskalische, also endogene Belastung der Volkswirtschaft spielt hier eine bedeutende Rolle. Die gesamten Steuer- und Sozialabgaben beliefen sich 2025 auf 1 859 Mrd. Euro und damit auf 41,6 Prozent des Bruttoinlandsprodukts – den höchsten Wert seit dem Jahr 2000. Die Gesamt-Sozialversicherungsbeiträge im Jahr 2026 erreichten mit 42,3 Prozent ein Allzeithoch (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/steuern-steigen-jetzt-die-abgaben-auf-alkohol-tabak-und-zucker-01/100182681.html).

Vor diesem gesamtwirtschaftlichen Hintergrund stellt sich den Fragestellern die Frage, ob branchenspezifische Industriegipfel und selektive, politisch gelenkte Fördermaßnahmen geeignet sind, strukturelle und tiefgreifende Wachstumshemmnisse zu überwinden, oder ob dadurch Wettbewerbsverzerrungen zunehmen, zusätzliche fiskalische Risiken entstehen und in der Konsequenz eine Kaskade von unkoordinierten Symptombehandlungen zum Untergang der deutschen Volkswirtschaft führt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Zielsetzungen verfolgte die Bundesregierung mit dem Automobilgipfel am 9. Oktober 2025, welche Forderungen wurden an sie herangetragen, welche dieser Forderungen wurden seither umgesetzt, welche befinden sich in der Prüfung, welche wurden abgelehnt, und letztere warum?
2. Welche konkreten Zielsetzungen verfolgte die Bundesregierung mit dem Stahlgipfel am 6. November 2025, welche Forderungen wurden an sie herangetragen, und welche dieser Forderungen wurden seither umgesetzt, welche befinden sich in der Prüfung, welche wurden abgelehnt, und letztere warum?
3. In welchem formalen Zusammenhang stehen die branchenspezifischen Industriegipfel mit der von der Bundesregierung angekündigten Reformagenda („Herbst der Reformen 2025“)?
4. Betrachtet die Bundesregierung selektive branchenspezifische Fördermaßnahmen als vorrangiges Instrument gegenüber strukturellen Reformen (Arbeitsmarkt, Steuerrecht, Energiepolitik, Bürokratie, Migration, Sozialsysteme, staatliche Sparmaßnahmen)?

5. Welche zentralen volkswirtschaftlichen Kennzahlen – insbesondere im Hinblick auf das Bruttoinlandsprodukt, die industrielle Bruttowertschöpfung sowie die Investitionstätigkeit im Produzierenden Gewerbe – erwartet die Bundesregierung, durch den kombinierten Einsatz des geplanten Deutschlandfonds, des Wachstumsfonds Deutschland und bestehender Transformationsinstrumente der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) mittel- bis langfristig messbar zu verbessern, und auf welcher empirischen Wirkungsabschätzung basiert die Annahme, dass diese finanzierungsseitigen Maßnahmen strukturell bedingte Standortnachteile in eine gesamtwirtschaftlich relevante Steigerung von Wachstum, Investitionen und internationaler Wettbewerbsfähigkeit überführen können?
6. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Entwicklung der Lohnstückkosten für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland bei, und inwieweit werden diese in der Konzeption und Ausgestaltung industrie- und transformationspolitischer Maßnahmen (z. B. im Rahmen von Deutschlandfonds, Strompreisentlastungen oder KfW-Programmen) als Grundlage der staatlichen Fördermaßnahmen berücksichtigt?
7. In welchem Umfang bewertet die Bundesregierung die über den Klima- und Transformationsfonds (KTF) finanzierten Maßnahmen – insbesondere Netzentgeltzuschüsse, Stromsteuerabsenkungen, der geplante Deutschlandfonds sowie weitere industriepolitische Transformationsinstrumente – als tatsächliche Netto-Entlastung der Industrie, wenn die Mittel des KTF maßgeblich aus Einnahmen der CO₂-Bepreisung (EU-Emissionshandelssystem [EU-ETS] und nationaler Emissionshandel) stammen, die zuvor auch von energieintensiven Unternehmen getragen wurden, und wie hoch ist nach Berechnung der Bundesregierung die effektive Netto-Wirkung dieser Maßnahmen auf die Standortkosten der Industrie (d. h. Saldo aus CO₂-Kostenbelastung und Rückverteilung über KTF-Instrumente)?
8. Wie bewertet die Bundesregierung die gesamtwirtschaftliche Effizienz des geplanten Brücken-Industriestrompreises von rund 5 Cent pro Kilowattstunde (ct/kWh) für bis zu 50 Prozent des Stromverbrauchs energieintensiver Unternehmen (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/E/eckpunkt Papier-industriestrompreis.html), wenn dessen Finanzierung ebenfalls über den KTF erfolgt und damit mittelbar aus CO₂-Bepreisungserlösen gespeist wird, und inwieweit handelt es sich nach Auffassung der Bundesregierung hierbei um eine strukturelle Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu Standorten mit systemisch niedrigeren Strompreisen (z. B. Frankreich, Kanada), statt um einen fiskalisch geschlossenen Kreislauf aus Belastung und teilweiser Rückerstattung?
9. Wurde analysiert, ob Transformationssubventionen zu zusätzlicher Nettowertschöpfung führen oder lediglich bestehende Produktionskapazitäten mit höheren Staatszuschüssen fortgeführt werden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die zunehmende Subventionspraxis im Kontext einer Steuer- und Abgabenquote von 41,6 Prozent des BIP und einer wachsenden Staatsausgabenquote, und sieht sie in dieser Entwicklung einen Zielkonflikt zwischen steigender fiskalischer Belastung der Privatwirtschaft und der Notwendigkeit privater Investitionen?

11. Verfügt die Bundesregierung über eine gleichwertige bzw. adäquate Förderstrategie für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) im Rahmen eines gesamtwirtschaftlichen Konjunkturprogramms (insbesondere im Kontext von Bürokratieabbau, Strompreisentlastungen, Investitionsanreizen, Steuer- und Abgabenabbau), und wenn eine solche nicht besteht, wie begründet sie die Schwerpunktsetzung auf Großunternehmen und energieintensive Schlüsselbranchen vor dem Hintergrund der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung der KMU für Beschäftigung, Wertschöpfung und Investitionstätigkeit in Deutschland?
12. Welche spezifischen Maßnahmen wurden seit Herbst 2025 zur Verbesserung der Investitionsbedingungen für KMU ergriffen?
13. Wurde geprüft, ob branchenspezifische Subventionen Wettbewerbsverzerrungen innerhalb von Wertschöpfungsketten erzeugen?
14. Plant die Bundesregierung ein strukturell gleichwertiges Dialog- oder Förderformat für KMU, und wenn ja, wann?
15. Liegt eine generelle Haushalts- oder Risikoabschätzung dazu vor, welche fiskalischen Belastungen aus zugesagten Transformationssubventionen entstehen können?
16. Welche Rückforderungsmechanismen bestehen, wenn zugesagte Investitionen nicht realisiert werden (beispielsweise im Fall der Insolvenz des Batterieherstellers Northvolt)?
17. Hat sich die Bundesregierung zur Äußerung des Präsidenten des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI), Peter Leibinger, eine Auffassung gebildet, wonach sich der Wirtschaftsstandort Deutschland „im freien Fall“ befinde, und sieht sie im Rahmen ihrer Reform- und industriepolitischen Maßnahmen bereits messbare Indikatoren oder konkrete Entwicklungen, die dieser Einschätzung entgegenstehen, wenn ja, wie lautet diese, und in welchem Verhältnis stehen dabei die privaten zu den staatlichen Bruttoanlageinvestitionen, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der privaten Ausrüstungsinvestitionen?
18. Welchen konkreten wirtschaftlichen Erfolgsfaktor sieht die Bundesregierung in den von Regierungsmitgliedern (u. a. dem Bundeskanzler Friedrich Merz, der Bundesministerin für Wirtschaft und Energie Katherina Reiche und dem Bundesminister der Finanzen Lars Klingbeil) vorgeschlagenen Maßnahmen zur Ausweitung des Arbeitsvolumens – etwa durch eine Erhöhung der Wochenarbeitszeit, eine Verlängerung der Lebensarbeitszeit oder die verstärkte Aktivierung zusätzlicher Erwerbspotenziale – im Hinblick auf die Verbesserung von Produktivität, Wachstum und internationaler Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland?
19. Kann die Bundesregierung den Satz aus der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten IW-Studie „IW-Trends 2/2025 – Lohnstückkosten“ nachvollziehen, nach welchem „die hierzulande überdurchschnittlich hohe Produktivität nicht ausreichte, um den Nachteil der hohen Arbeitskosten zu kompensieren (S. 109), und wäre vor diesem Hintergrund die Forderung nach größeren Opfern der Bevölkerung nach Meinung der Bundesregierung nicht obsolet?

20. Bewertet die Bundesregierung die aktuelle Verlagerung großer deutscher Kapazitäten der Automobilindustrie nach Kanada (Gigafactory von VW-PowerCo in Ontario) sowie die Kooperationsbestrebungen der Bundeswirtschaftsministerin Katherina Reiche in diesem Sektor bei ihrem Treffen Anfang Februar 2026 in Kanada mit Regierungsmitgliedern als Beginn einer Erfolgsgeschichte für die deutsche Automobilindustrie, und wenn ja, welche volkswirtschaftlichen Eckdaten wird diese Entwicklung stärken?
21. Hat die Bundesregierung ebenso Kenntnis über die Kosten einer Produktionsstunde in der Automobilindustrie in Kanada, wie sie auch Kenntnis über den deutschen Vergleichswert in Höhe von 66 Euro hat (Aussage der Parlamentarischen Staatssekretärin bei der Bundesministerin für Wirtschaft und Energie Gitta Connemann in der Befragung des Ausschusses Wirtschaft und Energie am 25. Februar 2026), und wenn ja, wie hoch liegt die Stunde im Vergleich zu Deutschland?
22. Welche Vorteile sehen die Bundesregierung und die Bundeswirtschaftsministerin, die deutsche Automobilindustrie bei der Verlagerung in das Ausland (speziell Kanada) zu unterstützen, hinsichtlich der folgenden Aspekte: CO₂-arme Produktionsprozesse im Ausland, fossilfreier Energieeinsatz im Produktionsprozess, CO₂-Minimierung bei Transport und Vertrieb der Endprodukte, Steuer- und Abgabenentwicklung (z. B. EU-ETS-Regime und KTF-Zufuhr) für den deutschen Staat, Arbeitsplatzentwicklung, Fachkräftewanderung, Innovation, Forschung und Entwicklung?

Berlin, den 11. März 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

