

21.04.2020

Antrag

der Fraktion der AfD

„Stärkungspakt Automobilindustrie“: Arbeitsplätze in der Automobil- und Zulieferindustrie erhalten – Die schlimmste Krise in Deutschlands Schlüsselindustrie ernst nehmen – Maßnahmen zum Schutz vor Brüssels belastenden „Klimaschutz“-Vorgaben und Strafzahlungen ergreifen!

I. Ausgangslage

Noch nie seit der Gründung der Bundesrepublik im Jahr 1949 waren die Deutschen so pessimistisch wie in der Corona-Krise. Das hat eine Umfrage des Allensbach-Instituts im Auftrag der Frankfurter Allgemeinen Zeitung Ende März ergeben. Nur 24 Prozent sind hoffnungsvoll im Hinblick auf die nächsten zwölf Monate.¹ Infolge der einschneidenden staatlichen Maßnahmen treten nach den gesundheitlichen nun die wirtschaftlichen Risiken immer mehr in den Vordergrund.² Laut einer repräsentativen Umfrage hat mehr als jeder zweite Deutsche Angst vor einer Verschlechterung der Wirtschaftslage in Deutschland.³ Der Staat ist jetzt gefragt, wenn es um den Einsatz geeigneter Maßnahmen geht, die zur Bewältigung der Krisensymptome erforderlich sind. Dazu gehört auch, über Korrekturen nachzudenken, eine Neubewertung der Sachlage vorzunehmen und ggf. eine Neuausrichtung zum Schutz der Wirtschaft vorzunehmen.

Das Rückgrat der deutschen Wirtschaft ist die Automobil- und Zulieferindustrie. In Folge des angeordneten Corona-Shutdowns zur Verhinderung von Infektionsketten ist die exportorientierte Automobilbranche schwer getroffen. Eric-Mark Huitema, Generaldirektor der Interessensvereinigung der europäischen Fahrzeughersteller (ACEA), bezeichnet die

¹ Vgl. <https://www.dw.com/de/corona-die-deutschen-zwischen-gelassenheit-und-angst/a-53051207>, abgerufen am 16.04.2020 um 14:02 Uhr.

² Vgl. <https://www.faz.net/aktuell/politik/inland/corona-krise-deutsche-so-pessimistisch-wie-nie-seit-1949-16694841.html?premium>, abgerufen am 16.04.2020 um 14:02 Uhr.

³ Vgl. <https://www.spiegel.de/wirtschaft/service/coronakrise-deutsche-haben-angst-vor-wirtschaftseinbruch-a-93c6690b-6ccd-4939-be02-0b008ca626bf>, abgerufen am 16.04.2020 um 14:02 Uhr.

Datum des Originals: 21.04.2020/Ausgegeben: 21.04.2020

Auswirkungen der Corona-Krise auf die Automobil- und Zuliefererindustrie als die „schlimmste Krise“. Er warnt: „Nachdem die gesamte Produktion zum Stillstand kommt und das Händlernetzwerk faktisch schließt, stehen die Jobs von rund 14 Millionen Europäern auf dem Spiel“.⁴

Doch nicht erst seit der Corona-Krise befindet sich die Automobil- und Zuliefererindustrie im Umbruch. Lange vor der Corona-Krise wurden den deutschen Autobauern strenge Vorgaben für einen angeblichen Klimaschutz gemacht. So ist der erzwungene Ausbau der Elektromobilität beispielhaft für die Bevormundungspolitik gegenüber Autobauern und Verbrauchern zu nennen. Bis heute existiert nicht die Nachfrage, welche den zusätzlichen Produktionsaufwand rechtfertigen könnte.

Die Masterpläne der Bundesregierung zur Beerdigung des Verbrennungsmotors verhelfen den Elektrofahrzeugherstellern nicht zu signifikantem Umsatzzuwachs. Trotz „Umwelt“- und Kaufprämie wurde das selbstgesteckte Ziel der Bundesregierung, bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen zu zulassen, nicht erreicht. Der Verbraucher wechselt nicht von der Zapfsäule zur Ladestation.⁵ Viele Verbraucher bemängeln immer noch die geringe Reichweite und die Entsorgungsprobleme bei Elektroautos. Dennoch wird von staatlicher Seite weiterhin der Verbrennungsmotor zum Auslaufmodell erklärt und der Elektroantrieb als unverzichtbarer Beitrag zur angeblichen Rettung des Weltklimas auserkoren. Diese Strategie ist indessen nicht das Ergebnis von Marktanalysen, sondern von Verpflichtungen durch die Politik.

2018 hat kein Hersteller die Vorgaben der EU zur Einhaltung der Verbrauchswerte erreicht. Ganz im Gegenteil. Der Brennstoffverbrauch der Fahrzeugflotten – verschleiert als CO₂-Emissionen – ist gegenüber 2017 sogar angestiegen. Das ist vornehmlich auf die rückläufigen Neuzulassungen bei selbstzündenden Autos zurückzuführen. Durch die Diesel-Hysterie und mit staatlicher Unterstützung wurde das Diesel-Fahrzeug bereitwillig gegen einen großen und kurzstreckenorientierten PKW mit höherem Verbrauch – bemessen am CO₂-Ausstoß – ausgetauscht.⁶

Doch obwohl es keine nennenswerten technischen Möglichkeiten für eine Reduktion des Verbrauchs von Fahrzeugen gibt, pocht die EU auf die Einhaltung der unrealistischen Werte. Denn ab 2020 wird abgerechnet: Die Autohersteller müssen den CO₂-Flottengrenzwert von 95 Gramm pro Kilometer – umgerechnet sind das 3,6 Liter Diesel bzw. 4,1 Liter Benzin auf 100 km – einhalten.⁷ Verfehlen sie das Ziel, drohen Strafzahlungen in Milliardenhöhe. Diesen Mechanismus haben die Nationalstaaten mit der Europäischen Union gemeinsam beschlossen. Wenn die 13 führenden Autohersteller in Europa so weitermachen wie zuletzt, müssen sie mit Strafzahlungen in Höhe von zusammen 14,5 Milliarden Euro rechnen – und zwar jährlich, beginnend ab dem Jahr 2021 rückwirkend für die jeweils abgelaufenen Jahre. Die höchste absolute Strafe droht laut PA Consulting dem Volkswagen-Konzern, wenn dieser nun nicht sehr schnell umsteuert: Auf 4,5 Milliarden Euro jährlich taxiert die Unternehmensberatung mögliche Strafzahlungen. Dabei wird VW laut PA-Prognose den Brennstoffverbrauch seiner Flotte (gemessen in CO₂) lediglich um etwa 13% verfehlen. Andere Hersteller sind noch weiter vom Zielwert entfernt, doch

⁴ <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/coronakrise-notruf-im-autoland-die-schlimmste-krise-der-automobilindustrie/25673502.html>, abgerufen am 16.04.2020 um 14:03 Uhr.

⁵ Vgl. <https://www.sueddeutsche.de/auto/elektro-auto-mobilitaet-bundesregierung-1.4668332>, abgerufen am 16.04.2020 um 14:06 Uhr.

⁶ Vgl. <https://www.heise.de/autos/artikel/Der-CO2-Flottengrenzwert-2020-4614480.html>, abgerufen am 16.04.2020 um 15:26 Uhr.

⁷ Vgl. <https://www.tichyseinblick.de/wirtschaft/wie-autobauer-strafzahlungen-entgehen-wollen/>, abgerufen am 16.04.2020 um 15:23 Uhr.

Volkswagen verkauft mit Abstand die meisten Fahrzeuge aller betrachteten Hersteller in Europa und gerät somit schnell ins Visier.⁸

Das Automobil brachte in Deutschland einst alles in Fahrt und war ein Garant für das Wirtschaftswunder der frühen Nachkriegsjahrzehnte. Oft wird die Branche als Schlüsselindustrie bezeichnet. Das macht deutlich, wie stark die wirtschaftlichen Verflechtungen sind. Die Autoindustrie versorgt hunderttausende Menschen in Deutschland mit Arbeit. Ökonomen warnen schon länger vor dem Domino-Effekt für die gesamte deutsche Wirtschaft. Es gibt Berechnungen, wonach in Deutschland etwa 1,8 Millionen Arbeitsplätze direkt oder indirekt von der Autoproduktion abhängig sind.⁹ Insofern ist es klug, den Notruf aus der Automobilbranche ernst zu nehmen und ihm Beachtung zu schenken.

Damit die Corona-Krise nicht zu einem schleichenden Tod unserer Automobil- und Zulieferindustrie führt, muss schnellstmöglich gehandelt werden. Deshalb sollte jetzt die Chance genutzt werden, unserer Automobilindustrie und deren Zulieferer den Rücken zu stärken. Dafür müssen die von der Politik vorgegebenen Rahmenbedingungen mit einem realistischen Blick auf die technischen Möglichkeiten angepasst werden. Dies kann auch Impulse für günstigere Fahrzeuge setzen und damit eine neue Nachfrage nach in Deutschland hergestellten Fahrzeugen generieren. Profiteure von verbesserten Rahmenbedingungen wären auch Händler und Werkstätten.

Statt eines Festhaltens an der ideologiegesteuerten Verdrängung des Verbrennungsmotors und unrealistischen EU-Vorgaben für den Verbrauch von Fahrzeugen bedarf es eines in die Zukunft gerichteten Blicks auf die Automobilindustrie des 21. Jahrhunderts. Wer eine umweltschonende Herstellung von Fahrzeugen möchte, dem muss klar sein, dass dies nur in Deutschland gewährleistet werden kann. Der Fokus muss dabei auf umweltschonende Herstellung und Verwendung von unbelasteten Materialien gelegt werden. Wer aber den Herstellern in Deutschland die Luft zum Atmen abschnürt und die Hersteller damit aus dem Land treibt, verliert die Möglichkeit, auf einen umweltschonenden Herstellungsprozess im eigenen Land Einfluss zu nehmen.¹⁰

Die Automobil- und Zulieferindustrie wird aber an drei Stellen massiv in unserem Land belastet. Erstens sind die Energiepreise in Deutschland durch die exorbitanten Zusatzkosten der sogenannten Energiewende massiv gestiegen. Während beispielsweise unsere Nachbarn günstigen, versorgungssicheren Strom aus Kernkraftwerken nutzen, wird die Versorgung durch wetterabhängigen Strom immer unsicherer und zudem teurer. So zeigte der letzte europäische Vergleich für das Jahr 2018 Strompreise für deutsche Industriekunden in Höhe von 15,08 Ct/kWh, während die wichtigen Wettbewerber in Frankreich lediglich 9,36 Ct/kWh zahlen mussten.¹¹ Zweitens sind die Unternehmen in Deutschland bereits über hohe Steuern und Abgaben belastet. Und Drittens belasten die zahlreichen EU-Vorgaben die Automobilindustrie. Zu nennen sind hier beispielhaft die neuen Vorgaben für den Zwang zum Einbau von Assistenzsystem ab dem Jahr 2022 oder die völlig unrealistischen Vorgaben zum Brennstoffverbrauch der Fahrzeuge.

Gerade die angesprochenen verpflichtenden Assistenzsysteme machen besonders Kleinwagen unangemessen teuer. Damit sich aber auch einkommensschwache Familien wenigstens noch einen Kleinwagen leisten können, ist es notwendig, diese Verpflichtung umgehend abzuschaffen.

⁸ Vgl. <https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/co2-vorgaben-eu-autobranche-drohen-14-mrd-strafen-wg-co2-flottenzielen-a-1304154.html>, abgerufen am 16.04.2020 um 17:20 Uhr.

⁹ Vgl. <https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/diesel-skandal-und-kartellverdacht-so-abhaengig-ist-deutschland-von-der-autoindustrie/20114646.html>, abgerufen am 16.04.2020 um 17:20 Uhr.

¹⁰ Beispielhaft erwähnt sei hier die Gewinnung des Lithiums für E-Autos, die unter erbärmlichsten Bedingungen und unter einem hohen Grad an Umweltverschmutzung im Ausland erfolgt.

¹¹ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, „Zahlen und Fakten Energiedaten“, Tabelle 29a Internationaler Preisvergleich Elektrizität für Industrie, 2019.

Deshalb gilt es die Rahmenbedingungen maßgeblich zu korrigieren. Als erstes benötigen wir einen Ausstieg aus dem völlig überbelegten und unwirksamen Umstieg auf wetterabhängigen Strom. Die Verbraucher müssen dauerhaft von diesen Zusatzkosten entbunden werden

Die EU-Flottengrenzwerte sind aus technischen Gründen nicht zu erreichen. Der Fahrwiderstand der Fahrzeuge – bestehend aus Luftwiderstand, Rollwiderstand, Steigungswiderstand und Beschleunigungswiderstand – kann technisch bedingt nicht unter einem Mindestwert gedrückt werden. Die Vorgaben der EU dienen deshalb nicht dazu, dass Hersteller gezwungen werden, einen technisch möglichen Wert zu erreichen, sondern dienen ausschließlich dazu, Hersteller zu bestrafen, wenn diese keine Elektro-Autos bauen. Denn nur mit dem – per EU definierten – verbrauchslosen E-Auto kann der Flottengrenzwert erreicht werden. Eine solche Bestrafung ist aber ein massiver Eingriff in die freie Marktwirtschaft und deshalb als solcher abzulehnen.

Stattdessen sollte das Vertrauen in die Technologie modernster Benzin- und Dieselfahrzeuge gestärkt werden. Zur Ressourcen- und Umweltschonung können Förderprojekte genutzt werden, um ältere Fahrzeuge auf technisch neue Standards umzurüsten. Dies kann sich auch als Konjunkturprogramm für die Hersteller und Werkstätten entwickeln.

Abwrackprämien sind mit Blick auf die bereits in der Finanzkrise gemachten Erfahrungen abzulehnen, da sie falsche Anreize setzen. Die Abwrackprämie war letztlich nur ein Programm zur Vernichtung von Volksvermögen und hat massiv wertvolle Ressourcen verschwendet. Wer das in diesen Zeiten wieder fordert, hat aus den Fehlern der Finanzkrise nicht gelernt. Deshalb muss die Devise gelten: „Upgraden statt Abwracken.“

II. Der Landtag stellt fest:

1. die Automobil- und Zulieferindustrie ist in Deutschland eine Schlüsselindustrie, deren Erfolg oder Misserfolg sich auch auf viele Arbeitsplätze in Nordrhein-Westfalen auswirkt. Es droht eine Abwanderung von Fachkräften aufgrund der EU-Regelungen ins Nicht-EU-Ausland;
2. in der Bevölkerung gibt es in Krisenzeiten den Wunsch nach Orientierung, Stabilität, Vertrauen und politischem Agieren mit Weitblick;
3. die Schutzbedürfnisse der Bürger in Bezug auf Erhalt der Altbestände an Kraftfahrzeugen und Berücksichtigung technischer Verbesserungen sind in gleicher Weise zu würdigen wie die Bedürfnisse der Bürger nach Förderung bei der Anschaffung von Neufahrzeugen. Eine Ungleichbehandlung der Förderung von E-Autos ist bei gleichzeitiger Bestrafung von Herstellern von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor weder sach- noch interessengerecht und einzustellen;
4. dass es bereits durch die Kraftfahrzeugsteuer eine Regelung mit monetärem Anreiz für den Erwerb verbrauchsarmer Kraftfahrzeuge gibt;
5. dass die Mineralölsteuer inkl. MwSt. die Bürger rechnerisch bereits beim Kauf von Benzin mit mehr als 300 Euro pro Tonne CO₂ belastet;
6. dass der Trend zum Fahrzeug mit Verbrennungsmotor ungebrochen hoch bei einem Anteil von mehr als 98 Prozent liegt;
7. dass Deutschlands Automobil- und Zulieferindustrie aufgrund der hohen Strompreise einen deutlichen Wettbewerbsnachteil gegenüber den wichtigen Wettbewerbern aus Frankreich hat.

III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf

1. sich auf allen Ebenen für einen Kurswechsel der Europäischen Union einzusetzen, um die Abschaffung der belastenden und kontraproduktiven Vorgaben der EU in Form von CO₂-Flottengrenzwerten für Autohersteller zu bewirken;

2. sich auf allen Ebenen für einen Kurswechsel der Europäischen Union mit dem Ziel einzusetzen, , dass die ab 2022 verpflichtend einzubauenden Assistenzsysteme nur noch optional einzubauen sind, damit Kleinwagen für einkommensschwache Familien noch mit einem angemessenen Preisniveau hergestellt werden können.
3. sich auf allen Ebenen für einen Kurswechsel der Europäischen Union mit dem Ziel einzusetzen, dass das EEG abgeschafft wird und die über den Umweg der Verbraucher erfolgte Subventionierung von wetterabhängigem Strom umgehend eingestellt wird.
4. sich für die Akzeptanz von Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren als Teil einer von ideologischen Gesichtspunkten unbeeinflussten Variante des individuellen Mobilitätsbedürfnisses auszusprechen
5. die staatliche Förderung des Baus von Ladestationen für E-Autos in Nordrhein-Westfalen einzustellen;
6. sich auf allen Ebenen für einen Kurswechsel der Europäischen Union mit dem Ziel einzusetzen, dass die Kaufprämie für E-Autos auf Bundesebene abgeschafft wird.

Christian Loose
Herbert Strotebeck
Markus Wagner
Andreas Keith

und Fraktion