



---

**Ausschussdrucksache 20(9)413**

(11. November 2024)

---

**Prof. Dr. Helena Wisbert**  
**Professorin für allgemeine Betriebswirtschaftslehre mit Schwerpunkt**  
**Automobilwirtschaft**  
**Ostfalia Hochschule für Angewandte Wissenschaften**  
**38440 Wolfsburg**

**Stellungnahme**

**Öffentliche Anhörung**

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

**Unsere Automobilindustrie braucht eine Zukunft**  
**– Den Industriestandort Deutschland wettbewerbsfähig machen**

**BT-Drucksache 20/12963**

**am 13. November 2024**

Ostfalia • Robert-Koch-Platz 8A • 38440 Wolfsburg

Deutscher Bundestag  
Wirtschaftsausschuss  
Platz der Republik 1 11011 Berlin  
E-Mail: wirtschaftsausschuss@bundestag.de.

Prof. Dr.  
**Helena Sophie Wisbert**  
**Professorin für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre  
mit Schwerpunkt Automobilwirtschaft**  
Fakultät Wirtschaft  
E-Mail: h.wisbert@ostfalia.de

Wolfsburg, 11.11.2024

**Schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Wirtschaftsausschusses des Deutschen Bundestages am Mittwoch, den 13. November 2024 zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU "Unsere Automobilindustrie braucht eine Zukunft – Den Industriestandort Deutschland wettbewerbsfähig machen"**

**Strukturelle Herausforderungen der deutschen Automobilindustrie**

Die deutsche Automobilindustrie befindet sich in einer strukturellen Krise. Auf der einen Seite müssen Milliarden in die Transformation hin zu alternativen Antrieben, die Digitalisierung der Fahrzeuge und das autonome Fahren investiert werden, auf der anderen Seite bricht der Absatz in wichtigen Automobilmärkten, insbesondere im größten Automobilmarkt China, ein. Neben der nachlassenden Nachfrage in China stagniert auch die Nachfrage innerhalb der Europäischen Union und in den USA.

Infolgedessen mussten BMW, VW und Mercedes ihre Gewinnerwartungen für das laufende Jahr senken und verzeichneten Gewinneinbrüche im 3. Quartal 2024. Die Krise der deutschen Automobilindustrie erhält dadurch eine neue Dimension. Automobilhersteller reduzierten bereits Abnahmemengen an Komponenten und Modulen bei Automobilzulieferern, die auch unter starken Wettbewerbsdruck von neuen Wettbewerbern stehen. Die hochspezialisierte deutsche Automobilzulieferindustrie war durch die Transformation und den gestiegenen Wettbewerb aus Asien bereits früh betroffen und hat bereits Insolvenzen sowie drohenden Stellenabbau erlebt. Die Zunahme der weltweiten Handelsbeschränkungen stellt für die exportorientierte deutsche Automobilindustrie ein weiteres erhebliches Risiko dar.

Die aktuelle Marktsituation legt strukturelle Herausforderungen für die Automobilhersteller offen. Diese liegen in den zu hohen Produktionskosten am Standort Deutschland, einem ausgedünnten Produktportfolio und Verzögerungen im Transformationsprozess. Konnten in den vergangenen Jahren die aufgrund geopolitischer Krisen zurückgehenden Produktionsvolumen noch durch einen veränderten Produktmix und Preiserhöhungen ausgeglichen werden, so führt der gestiegene

Wettbewerb, kombiniert mit einer Abschwächung der Nachfrage in den großen Automobilmärkten, nun dazu, dass die Fahrzeuge nur mit hohen Nachlässen verkauft werden können.

Die aktuelle Nachfrageschwäche und übergeordnete wirtschaftliche Lage führt auch dazu, dass Investitionen in notwendige Zukunftstechnologien wie die Halbleiter- oder Batterieproduktion in Deutschland verzögert werden. Die deutsche Automobil- und Zulieferindustrie zeichnet sich zwar durch eine hohe Zahl an Patentanmeldungen in den Transformationsbereichen Elektromobilität und autonomes Fahren mit der dafür notwendigen Sensorik aus, doch diese Innovationserfolge können zum Teil nicht wirtschaftlich in die heimische Produktion überführt werden.

### **Bedeutung der Elektromobilität für die Wettbewerbsfähigkeit**

Die Transformation hin zur klimaneutralen Mobilität bedarf klarer politischer Unterstützung, die über kurzfristige Maßnahmen hinausgeht. Die vorgeschlagene Abschaffung des Fokus auf die Elektromobilität, zusammen mit der vorgeschlagenen Aufhebung der europäischen Flottengrenzwerte für eine CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität bis 2035, würde die Erreichung der Klimaschutzziele stark gefährden. Langfristig würde diese Entscheidung zudem die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie nicht stärken.

Die hohe Abhängigkeit der deutschen Automobilhersteller vom Erfolg auf dem chinesischen Automobilmarkt wird nun deutlich. Die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie hängt im besonderen Maße von der Entwicklung wettbewerbsfähiger Elektroautos und Plug-in-Hybriden für den chinesischen Automobilmarkt ab. Der China-Anteil am Absatz betrug laut Unternehmensangaben der Automobilhersteller im 1. Halbjahr 2024 zwischen 18,9 % und 35,6 %. Die Entwicklung in Richtung New Energy Vehicles (NEV) ist in China weiterhin ungebrochen. In China wurde das Ziel einer 35-prozentigen Elektrifizierungsrate im Automobilsektor bereits vorzeitig erreicht. Mittlerweile ist jedes zweite neu zugelassene Auto in China ein Plug-In-Hybrid oder ein reines Elektroauto. Im August 2024 wurden erstmals über 1 Million NEV-Fahrzeuge zugelassen, bei einem Gesamtmarkt von 2 Millionen Autos pro Monat. Doch gerade an diesem nun dominierenden Marktsegment partizipieren die deutschen Automobilhersteller nur im geringen Maße und verlieren dadurch Marktanteile an heimische Hersteller. Während die deutschen Autobauer nach Berechnungen des CAR-Instituts im Gesamtmarkt noch auf einen gemeinsamen Marktanteil von 18 % kommen, liegt ihr Anteil im NEV-Segment bei 4 %. Verschärfend kommt hinzu, dass in China seit über zwei Jahren ein starker Preiskampf bei Elektroautos herrscht und die Autos nur mit hohen Preisnachlässen verkauft werden können. Aufgrund des starken Wachstums bei den Neuzulassungen von Elektroautos und Plug-In-Hybriden besteht das Risiko, dass der Marktanteil der deutschen Automobilhersteller noch weiter sinkt.

Zum anderen würde eine Abkehr von der Elektromobilität auch die Nachfrage in Deutschland und Europa weiter reduzieren und den Transformationsprozess der deutschen Automobilhersteller hemmen. Bestehende Kostennachteile müssen mit Hilfe von Skaleneffekte auf Basis steigender Produktionsmengen abgebaut werden. Deutschen Automobilherstellern, die laut Unternehmensangabe bereits einen Anteil an vollelektrischen Fahrzeugen von bis zu 19 % erreicht haben und gerade in Europa den Absatz generieren, würde das erschwert werden. Es zeichnet sich grundsätzlich ab, dass die Kostenparität zwischen Elektroauto und Verbrenner in Bezug auf die variablen Kosten für Material und Produktion erst am Ende der Dekade erreicht werden kann, was zu einem weiteren Margendruck für die deutschen Automobilhersteller führt. Dadurch konnten bisher preisgünstigere Marktsegmente mit einem Listenpreis unter 30.000 Euro nicht besetzt werden.

Die zentrale Frage der Mobilitätswende hin zur klimaneutralen Mobilität sollte daher lauten: Wie schnell ist mit den unterschiedlichen Technologieoptionen die Transformation des automobilen Massenmarktes vor den derzeitigen Wachstumsraten zu erreichen? Genauer: Welche Antriebstechnologie kann bis 2035 für den automobilen Pkw-Massenmarkt skaliert werden? Die öffentliche Diskussion um die Technologieoffenheit überschätzt die Innovationskraft des Marktes bei externen Gütern wie dem Umweltschutz. Die Transformation hin zur klimaneutralen Mobilität bedarf klarer politischer Unterstützung, die über kurzfristige Maßnahmen hinausgeht.

Die Wachstumsraten der Elektroautoverkäufe zeigen weltweit eine direkte Korrelation zwischen Fördermaßnahmen wie Steuervorteilen und Kaufprämien und dem Absatz von Elektroautos. Der Hochlauf der Elektromobilität trägt sich noch nicht eigenständig und bedarf weiterer Förderprogramme. Die Wachstumsraten des BEV-Marktes haben sich zuletzt in Europa abgeschwächt; aktuell liegt der Anteil der Elektroautos an den Neuzulassungen bei 17 %. Ein Hauptgrund dafür liegt in der Rücknahme von Förderprogrammen, was im größten Markt Deutschland nach dem Auslaufen der Umweltprämie für Privat- und Gewerbekunden im vergangenen Jahr zu einem überdurchschnittlichen Rückgang der Neuzulassungen von Elektroautos führte.

Das gesteckte Ziel von 15 Mio. Elektroautos auf deutschen Straßen bis 2030 ist so nicht zu erreichen. Deutschland ist in Europa nicht mehr Leitmarkt der Elektromobilität, und der Anteil von Elektroautos an den Neuzulassungen liegt unter dem EU-Durchschnitt. In Deutschland beträgt der Preisunterschied zwischen einem Elektroauto und einem vergleichbaren Verbrenner nach dem Auslaufen der Umweltprämie mehrere Tausend Euro. Dieser Unterschied ist im Kleinwagen- und Kompaktwagensegment besonders hoch. Weitere Kaufhemmnisse sind der stockende Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur, die nach wie vor nicht flächendeckend ist und stark variierende Ladestrompreise pro kWh aufweist. Die öffentliche Diskussion um das Verbrenner-Aus und die Technologieoffenheit hat außerdem dazu geführt, dass die Akzeptanz von Elektroautos in diesem Jahr gesunken ist und weniger die Notwendigkeit gesehen wird, auf ein Elektroauto umzusteigen.

Technologische Durchbrüche und Technologiewechsel wurden in der Vergangenheit stets stark durch flankierende wirtschaftspolitische Fördermaßnahmen unterstützt, wie das siebte europäische Forschungsrahmenprogramm oder der nationale Entwicklungsplan Elektromobilität ab 2007 und 2008 zeigten. In Europa, insbesondere in Deutschland, zeigt die öffentliche Forschungsförderung eine positive Wirkung auf die Höhe der privaten F&E-Ausgaben. Das bedeutet, dass für den vorgeschlagenen Markthochlauf von synthetischen Kraftstoffen im Pkw-Bereich ebenfalls politische Forschungs- und Wirtschaftsförderungsmaßnahmen notwendig wären.

Neben der direkten Stromnutzung und der Nutzung von grünem Wasserstoff als Energieträger werden zwei Arten von alternativen Kraftstoffen erprobt: Zum einen Kraftstoffe auf Basis von Biomasse und zum anderen Kraftstoffe auf Strombasis. Für beide Arten fehlen jedoch wirtschaftliche Produktionskapazitäten. Es bestehen unterschiedliche Positionen hinsichtlich der Nutzung von synthetischen Kraftstoffen auf Strombasis. Unstrittig ist jedoch die Konkurrenz mit Transportsektoren, in denen keine direkte Elektrifizierung möglich ist. Für den Einsatz in diesen Transportsektoren bedarf es politischer Rahmenbedingungen und Erstanwendungsförderungen, um den Markthochlauf zu unterstützen.

Die entscheidende Dimension hierbei ist jedoch der Zeitfaktor. Auch alternative Kraftstoffe waren bereits seit 2008 Gegenstand öffentlicher Forschungsförderung – jedoch bisher ohne die erforderliche Massenmarktfähigkeit. Die Elektrifizierung des Pkw ist hingegen mittlerweile nach über zehn Jahren der Marktreife auf einem massenmarktfähigen Niveau angelangt und weiter

hochskalierbar. Synthetische Kraftstoffe stellen auf dieser Basis eine Ergänzung zur Elektromobilität zur Dekarbonisierung der Bestandsflotte dar, können jedoch den Hochlauf der Elektromobilität im Neuwagenbereich nicht ersetzen.

### **Ganzheitliche Lebenszyklusbetrachtung statt fahrzeugseitiger Emissionsanalyse**

Die umfassende Lebenszyklusbetrachtung, die sowohl die Herstellungs- Nutzungs- als auch die Recyclingphase von Fahrzeugen berücksichtigt, ist prinzipiell ein sinnvoller Ansatz zur fundierten Beurteilung der Umweltbilanz. Insbesondere die Einbindung der Batterieproduktion von Elektroautos trägt zur Transparenz über die tatsächlichen Emissionen entlang des gesamten Fahrzeuglebenszyklus bei. Angaben zu einzelnen Fahrzeugen werden von einzelnen Automobilherstellern nach eigenen Berechnungsmethoden bereits veröffentlicht.

Allerdings bestehen derzeit erhebliche Herausforderungen bei der Implementierung einer solchen Betrachtung als effektive politische Steuerungsgröße. Zunächst fehlen international verbindliche Standards zur Berechnung der Emissionen, was die Vergleichbarkeit der Ergebnisse erschwert. Eine solche Berechnung umfasst eine Vielzahl variabler Einflussfaktoren wie Produktionsbedingungen, geografische Unterschiede und spezifische technologische Herstellungs- und Recyclingverfahren, deren Einfluss schwer zu standardisieren ist. Dies führt zu erheblichen Unsicherheiten in der Berechnung der Emissionen. Eine Lebenszyklusbetrachtung kann daher nur bedingt als verlässliche Grundlage für politische Steuerungsmaßnahmen genutzt werden.

Zudem wäre der Erhebungsaufwand in der Lieferkette vergleichbar mit dem des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes, dessen Aussetzung im vorliegenden Antrag gefordert wird. Die Umsetzung einer Lebenszyklusbetrachtung in dieser Form würde ähnliche Ressourcen und administrative Kapazitäten erfordern, was eine rasche Einführung weiter erschwert. Insgesamt erscheint es daher sinnvoll, die Entwicklung internationaler Standards in der Lebenszyklusbetrachtung abzuwarten, bevor diese Methode als Steuerungsgröße eingesetzt wird.

### **Einschätzung einer vollständigen Aufhebung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes**

Die vollständige Aufhebung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes erscheint insbesondere im Hinblick auf die Elektromobilität bedenklich. Gerade in der Wertschöpfungskette von Elektroautos, die auf die Verarbeitung von kritischen Rohstoffen angewiesen sind, bietet die Zielsetzung des Gesetzes wichtige Orientierung. Ohne eine solche Grundlage könnten internationale Standards für Menschenrechte und Umweltschutz entlang globaler Lieferketten nur schwerlich sichergestellt werden – eine Herausforderung, die auch die nachhaltige Entwicklung der Elektromobilität betreffen würde.

Eine Alternative zur Aufhebung könnte darin bestehen, gezielt die Berichtspflichten zu überarbeiten und insbesondere den administrativen Aufwand für Zuliefererunternehmen zu verringern. Durch eine Reduzierung des bürokratischen Aufwands könnte das Gesetz in der Praxis effizienter greifen und die Balance zwischen Unternehmensentlastung und den notwendigen sozialen und ökologischen Standards gewahrt bleiben.

### **Maßnahmen auf nationaler und europäischer Ebene**

Um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie zu stärken sind kurzfristige aber auch insbesondere langfristige Maßnahmen notwendig.

Zunächst ist die Förderung des Absatzes von Elektroautos in Deutschland wieder stärker zu fördern. Dazu ist an den oben genannten Hemmnissen des Markthochlaufes anzusetzen.

## **A. Förderung des Absatzes von Elektroautos in Deutschland**

1. **Anreize für Privat- und Gewerbekunden:** Für den Hochlauf der Elektromobilität ist eine Wiedereinführung der ausgelaufenen Umweltprämie für Privat- und Gewerbekunden sinnvoll. Die zusätzliche vergünstigte Dienstwagenbesteuerung für Elektro-Firmenwagen mit einem Bruttolistenpreis zwischen 70.000 Euro und 95.000 Euro betreffen im Schnitt nur 8 % der neuzugelassenen Elektroautos. Darüber hinaus ist die Nachfrage nach Elektroautos bei Privatkunden noch geringer als bei Gewerbekunden. Für den Markthochlauf der Elektromobilität bedarf es jedoch einer hohen Nachfrage im Privatkundenbereich.
2. **Unterstützung von angemessenen Ladestromtarifen:** Neben der im vorliegenden Antrag geforderten Beschleunigung des Ausbaues der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist es notwendig Ladestromtarife zu fördern, die es den Nutzern an öffentlichen Ladepunkten ermöglicht, Elektrofahrzeuge zu Konditionen aufzuladen, die nicht über die Kosten für das herkömmliche Tanken von Verbrennerfahrzeugen hinausgehen. Diese Maßnahme trägt dazu bei, die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen durch eine wirtschaftliche Nutzungsmöglichkeit auch bei Nutzern ohne private Lademöglichkeit zu erhöhen.

## **B. Stärkung der Standortfaktoren**

1. **Stärkung des Standorts für Schlüsseltechnologien:** Zur langfristigen Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie und der Förderung einer effizienten und kostengünstigen Produktion von Elektrofahrzeugen, ist es erforderlich, die Standortbedingungen für Schlüsseltechnologien im automobilen Transformationsprozess zu verbessern. Durch die Reduzierung der Produktionskosten, insbesondere im Bereich der Stromkosten, und den Ausbau der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für diese Technologiefelder wird Deutschland als Produktionsstandort für zukunftsweisende Mobilität gestärkt. Dies umfasst sowohl die Schaffung günstigerer Energiekonditionen als auch die Förderung von Innovationen und Investitionen in den Bereichen, die für die Elektromobilität von zentraler Bedeutung sind. Insbesondere muss der Fokus auf die Halbleiterindustrie, die Batterieproduktion sowie das Batterierecycling gerichtet werden.
2. **Förderung der Innovationskraft durch gezielte Forschungsprogramme:** Zur langfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und technologischen Führungsposition der deutschen Automobilindustrie sollten gezielte Forschungsförderprogramme ausgebaut werden. Diese Programme sollten insbesondere auf die Transformationsbereiche Batterietechnologie, Softwareentwicklung sowie autonomes Fahren ausgerichtet sein. Dabei gilt es, sowohl die Grundlagenforschung als auch angewandte Forschung zu unterstützen, um technologische Durchbrüche zu erzielen.
3. **Aufbau einer europäischen Wertschöpfungskette in der Batterietechnologie:** Um die europäische Unabhängigkeit und Wettbewerbsfähigkeit im Bereich der Batterietechnologie zu stärken, sollten gemeinsam mit europäischen Partnerländern die notwendigen Rahmenbedingungen für den Aufbau einer integrierten, nachhaltigen Wertschöpfungskette geschaffen werden. Dies umfasst die gesamte Produktions- und Lieferkette von Batterien, beginnend bei der Rohstoffgewinnung bis hin zur Fertigung und dem Recycling. Ziel dieser Maßnahme ist es, die geopolitische Abhängigkeit von externen Märkten zu verringern, die

Seite 6 von 6

Versorgungssicherheit zu erhöhen und zugleich die Innovationskraft innerhalb Europas zu fördern.