



---

**Ausschussdrucksache 20(9)408**

(11. November 2024)

---

**Robert Drewnicki  
Gewerkschaftsteam ReTraNetz-BB  
10969 Berlin**

**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**



Gewerkschaftsteam  
im ReTraNetz Berlin-Brandenburg

**Robert Drewnicki**  
Projektleiter

## **Stellungnahme Robert Drewnicki (Gewerkschaftsteam ReTraNetz-BB) zur öffentlichen Anhörung des Wirtschaftsausschusses des Deutschen Bundestages am 13.11. 2024**

**zum Antrag der CDU/CSU Fraktion „Unsere Automobilindustrie braucht eine Zukunft – Den Industriestandort Deutschland wettbewerbsfähiger machen“**

**BT-Drucksache 20/12963**

### **Ausgangssituation**

Auch für uns ist die Automobilindustrie eine zentrale Säule der deutschen Industrie und auch für uns hat deren Zukunftsfähigkeit höchste Priorität. Sie bildet vor allem die soziale und ökonomische Grundlage für Millionen Beschäftigte und ihre Familien bei den OEM, den stark mittelständisch geprägten Zulieferbetrieben und den um die Fahrzeugindustrie angesiedelten anderen industriellen Kernbereichen (u.a. die Elektrik- und Elektronikindustrie, die Stahl- und Metallerzeugung, der Maschinen- und Anlagebau und die Grundstoffindustrie). In zahlreichen Regionen bilden die Unternehmen der Fahrzeugindustrie und die hier über Jahrzehnte entstandenen Cluster das strukturpolitische Rückgrat der Entwicklung.

Vor allem in den ostdeutschen Bundesländern nimmt die Automotive-Industrie aktuell mit rund 250.000 Mitarbeitenden von insgesamt einer Million Industrie-Beschäftigten eine entscheidende Rolle ein für die sozio-ökonomische Entwicklung in den strukturschwachen Regionen und schafft dort Einkommen, Lebenssicherheit sowie gesellschaftliche Teilhabe (Zahlen aus aktueller Auftragsstudie ReTraNetz-BB/MoLeWa von *Sustain Consult* zur Automotive-Industrie in Ostdeutschland, 2024).

In drei Bundesländern (Berlin, Brandenburg, Sachsen) sind wir als Gewerkschaftsteams in den vom BMWK geförderten Transformationsnetzwerken seit zweieinhalb Jahren tätig (ReTraNetz Berlin-Brandenburg, MoLeWa-Leipzig und ITAS-Südwestsachsen) und erleben praktisch vor Ort in den Unternehmen mit den Betriebsräten und Beschäftigten die Realität der Transformation.

So erleben wir, dass insbesondere die oft erratischen politischen Auseinandersetzungen um den richtigen Weg der Transformation im Automobilsektor den Veränderungswillen und die Motivation bei Unternehmensleitungen, aber auch bei den Beschäftigten massiv beeinflussen – im positiven wie im negativen Sinne. Zahlreiche Betriebe in Ostdeutschland haben sich bereits auf den Weg der Elektrifizierung des Antriebs und der Dekarbonisierung gemacht. Neue Geschäftsfelder sind etabliert worden und internationale Unternehmen, nicht nur im zentralen Batteriesegment, haben sich hier angesiedelt.

Gefördert durch:



Unternehmen für Bildung.



Bezirk  
Berlin-Brandenburg  
Sachsen



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

Ostdeutschland steht mit seinen OEM-Standorten und den ca. 1.400 Zulieferbetrieben im Automotive-Sektor (ebd., *Sustain Consult-Studie*) mitten in der Transformation. In einigen Bereichen haben sie eine technologische Vorreiterrolle inne und konnten sich zu einem Anker industrieller Beschäftigung in der E-Mobilität entwickeln und Potenziale der industriellen Entwicklung über die Fahrzeugindustrie hinaus ermöglichen.

Alle diese Funktionen sind durch die aktuellen Disruptionen in der Automobilindustrie gefährdet und führen zu einer sozialen, ökonomischen und letztlich politischen Zuspitzung der Situation. Falsche politische Weichenstellungen, wiederholte Verzögerungen und Rückschritte im Hinblick auf gesetzliche Regulierungen und unternehmensinterne Zielsetzungen zur Reduktion der Treibhausgase im Verkehrssektor sowie des Verbrauchs einzelner Pkw oder von Flottengrenzwerten, der steigenden Energie- und Ressourceneffizienz und der Elektrifizierung können in vielen Regionen Ostdeutschlands die positiven Effekte der bisherigen Transformation zunichtemachen.

Schlimmstenfalls würden nur noch einige wenige Standorte erhalten bleiben und daraus neue Arbeitslosigkeit entstehen – mit der damit verbundenen sozialen und politischen Unsicherheit. Vor allem wirkt sich diese Verunsicherung bei KMUs aus, die gerade auf Netzwerke und planbare Bedingungen angewiesen sind, um komplizierte Prozesse wie die Transformation in der Automotive-Industrie zu bewältigen. Auswirkungen auch auf die Beschäftigung schlagen zuerst bei den KMUs und den „verlängerten Werkbänken“ von Konzernen in strukturschwachen Regionen wie in Ostdeutschland stark durch.

Vor diesem Hintergrund ist eine realistische, verantwortungsvolle und vor allem rationale Zustandsbeschreibung der aktuellen Situation die Grundbedingung für die richtige Entscheidungsfindung auf politischer Ebene und einer daraus notwendigerweise erwachsenen Verlässlichkeit für die alternativlose Dekarbonisierung von Industrie und Verkehrsträgern.

Auch wir sehen (i) zentrale geopolitische und geoökonomische Veränderungen, die als externe Effekte die europäische und deutsche Automobilindustrie treffen. Vieles lässt sich nicht durch politisches Handeln in einem EU-Mitgliedsland oder der EU als Ganzes direkt beeinflussen. Aber es lassen sich eklatante Fehler vermeiden, wenn die Realitäten auf den globalen Leitmärkten nüchtern zur Kenntnis genommen werden.

Erstens steht die europäische Automobilindustrie in einem Wettbewerb vor allem mit chinesischen Anbietern auf dem asiatischen Markt und hier primär im Heimatmarkt China. Ungeachtet der Frage, inwiefern durch nationale Subventionen und andere industriepolitische Leitlinien als in der EU oder in Deutschland eine „unfaire“ Wettbewerbssituation entstanden ist, sind ALLE europäischen Anbieter auf diesem Leitmarkt seit Jahrzehnten vertreten und müssen sich nunmehr dem Wettbewerb stellen. Er ist primär gekennzeichnet von einem seit Jahren absehbaren technologischen Wandel, einem exponentiellen Anstieg der Produktion und dem daraus folgenden Absatz von Fahrzeugen mit voll- oder teilelektrischen Antrieben sowie einem rapiden Einbruch des Absatzes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren.

In dieser Kombination sind insbesondere die internationalen Anbieter – und hier wiederum vor allem die dort stark präsenten deutschen OEM und Zulieferer – von einer Erosion ihres bisherigen Geschäftsmodells betroffen. Die teilweise zweistelligen sinkenden Absatzzahlen deutscher Automobilhersteller in China zeigen, dass unsere Autoindustrie in diesem Leitmarkt selbst im Luxussegment stark an Konkurrenzfähigkeit verliert. Sie können mit ihren Produkten aus unterschiedlichen Gründen nicht wie bisher auf dem Markt punkten.

Zweitens gibt es seit Jahren in den USA eine industriepolitische Agenda (IRA), die u.a. die heimische Produktion mit unterschiedlichen Instrumenten unterstützt und internationale Investitionen attrahiert in Kombination mit einer schon seit jeher bekannten Betonung inländischer Wertschöpfung (*local content*-Klauseln etc.) und Belastung reiner Exportprodukte durch Zölle, Quoten und anderen Handelsinstrumenten. Auch hier ist es unerheblich, was die Handelspartner in ihrem eigenen Wirtschaftsraum als „richtige“ Industriepolitik verstehen und welchen Maßstab der Fairness der eingesetzten Instrumente sie selbst anlegen. Die US-amerikanische Industrie-, Struktur- und Technologiepolitik wird sich davon auch weiterhin nicht tangieren lassen und unter einer erneuten Trump-Administration werden diese Leitlinien nicht verändert. Im Gegenteil ist vielmehr zu erwarten, dass sich die Bedingungen für die europäische Automobilindustrie bei ihren Importen tendenziell massiv verschärfen und die Umsätze und Gewinne im US-amerikanischen Markt negativ treffen werden.

Darüber hinaus sehen wir (ii) viele hausgemachte Probleme als Ursache der jüngsten Krise der Automobilindustrie in Europa und Deutschland. Fehlerhafte Reaktionen in Politik und Wirtschaft und eine tendenziell zu zögerliche Haltung bei der industriellen Transformation im Kontext der skizzierten geoökonomischen und -politischen Veränderungen sind ein Teil der aktuellen Problemlage. Eine in Teilen eher rückwärtsgewandte Orientierung in der Wirtschafts- und Industriepolitik, ein massiver Investitionsstau und politische Vorschläge, die einen progressiven technologischen Schub und die schnellere Entwicklung zukunftsfähiger Produkte der Automobilindustrie eher behindern und ausbremsen: das ist der andere Aspekt der derzeitigen krisenhaften Situation.

In dieser Hinsicht sind für uns die wesentlichen Punkte des vorliegenden Antrags nicht überzeugend und helfen weder kurz- noch mittelfristig dabei, die aktuelle Krise der Automobilindustrie zu mildern.

Nicht nur das: sie gefährden zudem die selbst gesetzten Ziele der aktuellen und vergangenen unionsgeführten Bundesregierungen sowie des Bundestages zur Dekarbonisierung und aktiven Bekämpfung des Klimawandels und massiven Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen im Verkehrssektor.

Für uns liegt hier weiterhin der Schlüssel zum Erfolg der künftigen Sicherung industrieller Arbeitsplätze in der europäischen Automobilindustrie. Und nicht zu vergessen ist es eine Antwort auf die bereits längst sichtbaren – und gerade in Spanien erlebbaren – Folgen des Klimawandels.

## Zu ausgewählten Aspekten im CDU/CSU-Antrag:

- 1) Die immer wieder behauptete Einschränkung der „**Technologieoffenheit**“ gab es nie. In unzähligen Verhandlungs- und Expertenrunden der vergangenen Regierungen u.a. mit der Automobilindustrie haben alle Beteiligten mehrheitlich darin übereingestimmt, dass die Elektrifizierung des Antriebsstrangs die kostengünstigste, praktikabelste und technologisch am effektivsten zu skalierende Technologie sei. Ein Verbot anderer Antriebsarten gab es nie, die eine gleiche oder sogar bessere Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen und die Einhaltung der ebenfalls seit Jahren diskutierten und implementierten Grenzwerte für einzelne Pkw oder Flotten erreicht hätten. Auch hier ist mitnichten die „rein fahrzeugtechnische“ Betrachtung ausschlaggebend, sondern die direkte Elektrifizierung ist – natürlich unter bestimmten Bedingungen wie sie selbstverständlich für alle anderen Antriebsvarianten anzulegen wären – auch über den Lebenszyklus betrachtet mit den erwähnten bislang übereinstimmend getragenen Zielsetzungen überlegen.
- 2) Die **Grenzwertregulierung für Flotten** ist – wie im Antrag richtig erwähnt – bereits 2012 von der damaligen Bundesregierung und allen EU-Mitgliedsstaaten beschlossen worden. Ein zentraler Ausgangspunkt waren u.a. internationale Diskussionen und Verpflichtungen zur Einhaltung der Pariser Klimaziele, die Anpassung geltender Grenzwerte für den Verbrauch- und Schadstoffausstoß von Pkw in der EU und weit schärfere Bestimmungen u.a. in den USA respektive Kalifornien. Zu erinnern ist an den so genannten „Diesel-Skandal“, der insbesondere durch den offenkundigen Betrug und Verstoß gegen geltende Bestimmungen zu Lasten der Kunden ging und mit massiven Strafzahlungen für die überführten OEM geahndet wurde. Dass sich seither die „Rahmenbedingungen“ geändert haben, ist keine überzeugende Begründung für die Abkehr der vormals auch von der CDU/CSU als richtig erkannten politischen Reaktion in enger Abstimmung mit der Automobilindustrie. Weder hat sich seither maßgeblich etwas an der notwendigen Verringerung von Treibhausgasen in die Atmosphäre verändert, noch hat die technologische Entwicklung seit dieser Zeit die Verringerung genau dieser Zielwerte durch die Elektrifizierung des Antriebs kategorisch verhindert – im Gegenteil.
- 3) Die erwähnten Ziele stattdessen alternativ durch die **CO<sub>2</sub>-Bepreisung** erreichen zu wollen, setzt ehrlicherweise voraus, dass die monetäre Bepreisung der externen Effekte hoch und stetig steigend sein müsste und dass dieser Markt überhaupt effektiv funktioniert. Entsprechend müssten also der Preis für Diesel und Benzin stark steigen, was direkt die Verbraucher:innen belastet und mithin der Preis zu prohibitiven Wirkungen führen müsste. Denn angesichts der Tatsache, dass die Verbräuche bei den Pkw durch die technologische Entwicklung der Verbrennungsmotoren nicht wesentlich reduziert werden können (technologisch ausentwickelt) und die Fahrzeuge aufgrund ihrer Bauart auch nicht als Leichtfahrzeuge mit 1 Liter Verbrauch auf 100 km konzipiert werden, ist relativ klar, dass die CO<sub>2</sub>-Preisgestaltung dann auch nicht im „Markt“ ohne politische Intervention stattfinden wird, sondern je nach Konflikt- und Interessenslage

austariert würde, ähnlich dem alten System des Zertifikatehandels mit kostenfreien Zertifikaten, Ausnahmeregelungen und moderater Preisentwicklung. Wie über einen solchen Weg der Verkehrssektor – hier vor allem der Individualverkehr mit Pkw – seinen Beitrag zur Vermeidung von Treibhausgasen leisten soll, bleibt völlig unklar. Zudem wird wie erwähnt die Finanzierung der Reduktion der Treibhausgase mit der CO<sub>2</sub>-Bepreisung als primäres Instrument beim Individualverkehr direkt auf den Verbraucher mit ungleicher Verteilungswirkung abgewälzt. Bei gesetzten Grenzwerten in einem Wirtschaftsraum gibt es hingegen für alle Hersteller einen identischen Rahmen und die technologischen Kosten der Zielerreichung werden zunächst bei den Produzenten und Anbietern der motorisierten Mobilität anfallen.

- 4) Die „**Aussetzung der Strafzahlung bei Flottengrenzwerten**“ wie im Antrag gefordert, bedeutet schlicht, dass diejenigen OEM bestraft würden, die das seit nunmehr 12 Jahren bekannte Ziel technologisch umgesetzt haben und diese Vorgaben ab 2025 erfüllen können. Inwiefern der Ansatz der Aufhebung klarer ordnungspolitischer Rahmenbedingungen die Leistungsanreize für die technologische Transformation erhöht, die aufgrund der skizzierten geoökonomischen Bedingungen zwingend für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie bleibt, ist völlig unklar. Im Gegenteil würde die Rücknahme dieser Regelung auch nicht die laufende „Konsolidierung“ in der Automobilindustrie verhindern, die generell mit stagnierenden und sinkenden Absatzzahlen besonders im Segment von Pkw mit Verbrennungsmotoren auf allen Leitmärkten konfrontiert sind. Wenn überhaupt, dann sind in diesem Bereich massive Überkapazitäten vorhanden, die auf den heimischen Märkten in keinem Fall durch eventuelle Änderungen der Regulierungsvorgaben abgesetzt werden könnten.
- 5) Die Forderung nach Sicherung von und den Zugang zu strategischen **Rohstoffen** und eine effektive, partnerschaftliche Projektplanung und Implementierung ist zu unterstützen und fügt sich u.a. ein in die europäische Resilienzstrategie. Allerdings stellt sich auch hier die Frage nach dem Zweck und dem Einsatz dieser Rohstoffe und damit nach der Ausrichtung der industriellen Transformation. Geht es bspw. um den diversifizierten Zugang zu Lithium und anderen Mineralien für u.a. den Aufbau einer europäischen Batteriezellfertigung und eines Batterie-Ökosystem (Herstellung – 2nd Life – Recycling), stellt sich die Frage, ob diese durch andere industriepolitische Weichenstellungen als bislang mit den hinreichenden Finanzmitteln und entsprechenden Regulierungen aufgebaut werden soll? Denn ohne diese „industriepolitische Intervention“ wird es im internationalen Wettbewerb keine entsprechenden europäischen Wertschöpfungsketten geben und die Automobilindustrie wie auch andere Sektoren bleiben von den asiatischen Anbietern abhängig.
- 6) Die zahlreichen Forderungen zur **Entbürokratisierung** und zu **steuerpolitischen Aspekten** sind im Zusammenhang mit der aktuellen Krise der Automobilindustrie und dem eigentlichen Antragsgegenstand eher nachgeordnet bzw. werden an der Situation

weder kurz- noch mittelfristig nachhaltig etwas ändern. Die makroökonomische Situation (Rezession bzw. Stagnation) im Inland und die geoökonomischen/-politischen Effekte lassen sich hierdurch nicht kompensieren. Sie haben für bestimmte Unternehmen und Einkommensgruppen klare Vorteile, für viele andere aber Nachteile und insgesamt wird dies kaum etwas an den Absatz-, Umsatz- und Gewinnproblemen der OEM und vor allem der zigtausend Zulieferer im Land ändern können.

- 7) Die geforderte Überarbeitung der **Wasserstoffstrategie** der Bundesregierung im Hinblick auf eine stärkere Ausrichtung auf den Verkehr (gemeint ist vermutlich der Pkw- und Lkw-Verkehr), berücksichtigt zum einen nicht ausreichend, dass der Effizienzgrad batteriegetriebener Fahrzeuge höher ist (Wirkungsgrad E-Motor: 70%, Brennstoffzelle: 30%, Benzin: 20%, E-Fuels: 15%) und auch preislich grüner Wasserstoff letztendlich mit direkt aus Erneuerbaren Energien gewonnenem Strom nicht einmal annähernd konkurrenzfähig ist (das trifft auch auf E-Fuels zu). Die entscheidende Dimension aber ist, dass es immer noch viel zu wenig grünen Wasserstoff zur industriellen Dekarbonisierung gibt und dieser explizit im Stahlbereich genutzt werden soll. Ebenso wird grüner Wasserstoff zukünftig für den Schiffs- und Flugverkehrs benötigt. Zusammengefasst zeigen alle Studien mehrheitlich, dass der Einsatz von Wasserstoff für Pkw/Lkw eine energetische Verschwendung ist, die massive Subventionen erfordert und zugleich die Dekarbonisierung und Wettbewerbsfähigkeit wichtiger Bereiche der Grundstoffindustrie in Europa und Deutschland aufs Spiel setzen würde.
- 8) In einem Punkt können wir mit dem CDU/CSU-Antrag mitgehen. Der **flächendeckende Ausbau mit einer (Schnell-) Ladeinfrastruktur** für Pkw und Lkw ist für eine gelingende Antriebswende prioritär. Aber es kann nicht sein, dass Ladestrom/100 km am Ende die Verbraucher:innen teurer zu stehen kommt, als würden sie umweltschädliches Benzin oder Diesel tanken. Sofern der Markt nicht in der Lage ist, dies zu regeln, ist der Staat aufgerufen, dafür Sorge zu tragen, dass Ladestrom zum einen einfach zu erhalten ist und zum anderen die viel zu hohen Preise und die Intransparenz auf dem Markt nicht länger zu Lasten der Verbraucher:innen geht. Es muss auch finanziell lohnend sein, sich ökologisch zu verhalten, statt fossile Brennstoffe für die Mobilität einzusetzen.

## Fazit

Was die deutsche und europäische Automobilindustrie jetzt vor allem braucht, sind verlässliche politische Rahmenbedingungen unter Beibehaltung des eingeschlagenen Transformationsweges mit klarer Priorisierung. Diese wiederum müssen die zentralen internationalen technologischen Entwicklungen und die sich verändernde Produkt-Nachfrage zur Kenntnis nehmen und sich daran orientieren.

Und weltweit entwickeln sich – wie oben ausgeführt – die für die deutsche Automobilindustrie entscheidenden Märkte rasant in Richtung softwaregetriebene E-Mobilität. Wer jetzt „Technologieoffenheit“ statt Technologieklarheit verlangt, CO<sub>2</sub>- und Flottenwerte herabsetzen und das EU-Neuzulassungs (!)-Verbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren 2035 aussetzen

will, setzt sich technologisch von den weltweiten Entwicklungen auf den führenden Automobilmärkten ab, was unserer Auffassung nach keineswegs im Interesse der deutschen, exportorientierten Automobil- und Zulieferindustrie und eingangs erwähnter Sektoren ist.

Nur ein verlässlicher, politisch und ökologisch im Übrigen sachlich wie empirisch belastbarer Rahmen für Elektromobilität und industrielle Dekarbonisierung wird helfen, die derzeitige Automobilkrise zu überwinden.

Hierzu braucht es begleitend einen Ausbau von *De-Risking*-Aktivitäten zum Beispiel bei der Batterie- und Halbleiterindustrie, im Maschinenbau und bei grüner Energietechnik. „Made in Germany“ als Kennzeichen innovativer und qualitativ hochwertiger Produkte wird Deutschland/Europa nicht nur unabhängiger von Marktschwankungen und Krisen machen, sondern auch neue und zukunftsfähige Beschäftigung schaffen. D.h. mittels einer industriellen „Beschäftigungs-Drehscheibe“ könnten durch die Abkehr von der „Verbrennertechnologie“ verloren gehende Arbeitsplätze in anderen Industriebereichen neu entstehen. Es wird also zukünftig nicht weniger, sondern andere Arbeit geben. Im Idealfall mitbestimmt und tarifgebunden.

Abschließend sei noch ein Punkt aus Gewerkschaftssicht angemerkt: In der notwendigen Transformation der Autoindustrie und der damit verbundenen industriellen Dekarbonisierung müssen stärker als bisher auch das Knowhow und die Veränderungsbereitschaft der Beschäftigten genutzt werden. Unsere Arbeit mit Betriebsräten und Beschäftigten in den ostdeutschen Ländern zeigt, wie hoch die Transformationsbereitschaft und das dafür notwendige Wissen in der Produktion sind. Hinzu kommt ein starkes Interesse an persönlicher Veränderung, Qualifizierungs- und auch Umschulungsbereitschaft. Wer jetzt die Transformation mitbestimmt und sozialpartnerschaftlich gestaltet, wird am Ende den notwendigen Veränderungsweg sehr viel konfliktärmer und damit schneller bewältigen und Krisen besser durchstehen können.

In den letzten Jahren konnten die sozialpartnerschaftlich aufgesetzten Transformationsnetzwerke genau dabei unterstützen und haben durch ihre Zusammensetzung aus Sozialpartnern, Stakeholdern, Politik und Wissenschaft dazu beigetragen, dass kooperative Transformationsstrukturen sozial, ökologisch und demokratisch aufgebaut werden konnten. Das ist am Ende nicht nur ein wirtschaftlicher Gewinn, sondern auch ein praktisches Beispiel für gelebte Demokratie und ein Gewinn für uns alle.

Denn, wenn Millionen Arbeitnehmer:innen im Betrieb vor Ort erleben, wie Veränderung konstruktiv, mitbestimmt und in einer alle berücksichtigenden Interessensabwägung mit innovativem und wirtschaftlichem Erfolg verbunden wird, steckt hier das Potenzial, sich gesellschaftlich für entsprechende Partizipation in unserer Demokratie einzusetzen.

## **Robert Drewnicki**

Projektleiter Gewerkschaftsteam im ReTraNetz Berlin-Brandenburg

[drewnicki.robert@iftp-institut.de](mailto:drewnicki.robert@iftp-institut.de) | 0170/802 66 21

Alte Jakobstraße 149 | 10969 Berlin