



Ausschussdrucksache 20(9)409

(11. November 2024)

**Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer
Direktor CAR – Center Automotive Research
44789 Bochum**

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

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Einladung zur öffentlichen Anhörung am 13. November 2024

Die Anhörung findet statt am

**Mittwoch, dem 13. November 2024, von 9:00 bis 10:30 Uhr,
im Paul-Löbe-Haus, Sitzungssaal E.800
Konrad-Adenauer-Straße 1, 10557 Berlin.**

Gegenstand der Anhörung ist folgende Vorlage:

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

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

BT-Drucksache 20/12963

Stellungnahme

Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer

CAR-Center Automotive Research, Bochum

E-Mail: ferdi.dudenhoeffer@car-institute.com

CAR Bochum

CENTER AUTOMOTIVE RESEARCH

Agenda

1. Einleitende Statements
2. Statements zum CDU/CSU Fraktionsantrag
3. Kommentar Focus Online

1. Einleitende Statements

Die Autoindustrie in Deutschland ist mit einer Reihe von Problemen konfrontiert, die sich in den nächsten Jahren in einem deutlichen Schrumpfungsprozess zeigen wird

1. Deutschland-Problem: Ein „vergammelter“ Standort
2. EU-Problem: Importzölle auf China-BEV schädigen die Autoindustrie in Deutschland substantiell
3. China-Problem: Das Auto der Zukunft wird in China entwickelt – elektrisch und Software driven
4. USA-Problem nach der Wahl

Aufbruch und Re-Start kann nur langfristig gelingen

- Klare Industrie-Strategie (30 Jahre statt 3 Jahre) und kein aktionistisches Hüpfen (weniger EU)
- Klares Sanierungs-Programm Standort Deutschland (inkl. Lohnnebenkosten)
- Future Car: Datenschutz neu definiert – KI ohne Daten floppt
- Kooperation mit dem wichtigsten Markt der Welt: CHINA

Agenda

1. Einleitende Statements

2. Statements zum CDU/CSU Fraktionsantrag

3. Kommentar Focus Online

Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU

A. EU Ebene

1. a) **Aussetzung von Strafzahlungen** bei Nichteinhaltung der europäischen Flottengrenzwerte auf EU-Ebene

FD: Eine **generelle Aussetzung** halte ich **nicht für richtig**. Damit wird die Glaubwürdigkeit in Regulierungen untergraben und Unternehmen, die systematisch ihre Technologie angepasst haben (BMW, Stellantis), benachteiligt.

ABER – Kompromiss könnte sein

- Die Strafzahlungen werden 5 Jahre gestundet
- Werden in nächsten 5 Jahren Grenzwerte „überbetroffen“ erfolgt Bonifizierung und Teiltilgung der Strafzahlungen

b) ..rein fahrzeugseitige Betrachtung der Emissionen eines Fahrzeugs zugunsten einer ganzheitlichen Betrachtung des gesamten Lebenszyklus

FD: Ganzheitliche Betrachtung des gesamten Lebenszyklus birgt Komplexität, Annahmen und zusätzlichen Aufwand

c) .. dass zukünftig die Öffnung für **klimafreundliche Technologien** ermöglicht wird

FD: Was ist gemeint? – Bio-Diesel etc. ist schwer überprüfbar und erhöht Kontrollaufwand

d) .. dass weiterhin starke **Anreize zur Verbrauchs- und damit CO2-Reduzierung** gesetzt werden;

FD: Was ist gemeint? Steigerung der CO2-Steuer auf Benzin/Diesel? Einstufung von Plug-In?

Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU

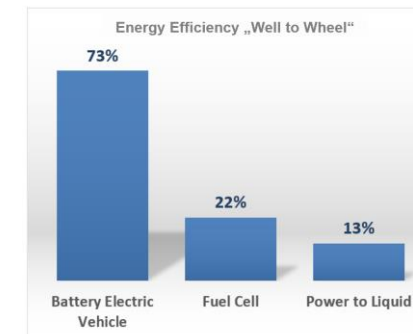
A. EU Ebene

2. ..sich konsequent für Technologieoffenheit einzusetzen

FD: Die Diskussion um diesen Punkt „verunsichert“ Verbraucher + Verbrennungsmotoren haben immer Emissionen + Nachteile in Großstädten

- Skalierung BEV in Home-Market Europa wichtig
- Invest in Battery Plants in Europe nicht beschädigen
- Syn-Fuels sind bisher nicht einschätzbar – Energie-Effizienz schlecht
- Syn-Fuels: Skalierung und Finanzierung Großanlagen unklar

FAZIT: Debatte beenden und Ausstieg 2035 lassen



3. ..strategischen Sicherung der Rohstofflage aktiver auf EU-Ebene europäischen Rohstoff-Agentur

FD: Kompliziert, Kosten-intensiv, Allokations-Verzerrung – unklar, ob wirklich sinnvoll – Seltene Erden sind meist nicht selten wie es behauptet wird

4. Ausrufung eines Belastungsmoratoriums auf europäischer Ebene

FD: Macht viel Sinn .. und vermeidet vielleicht überflüssige Verordnungen

5. Trade „level playing field“

FD: Kooperations-Plattform mit China + Dort ist das Future Car

Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU

B. Nationale Ebene

1. Verbesserung der Rahmenbedingungen am Wirtschaftsstandort

a) Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung zur Stromsteuer-Senkung (0,05 Cent/kWh)

FD: absolut richtig – aber auch Offenheit für neue Energieformen – Atomstrom/ keine ideologische Scheuklappen

b) Belastungsmoratoriums auf nationaler Ebene ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand bis Ende 2026

FD: absolut richtig – Auto in Deutschland zu produzieren bedeutet am teuerste Standort der Welt zu produzieren

c) dass das am 1. Januar 2023 in Kraft getretene Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz sofort aufgehoben wird;

FD: absolut richtig und notwendig für Wettbewerbsfähigkeit

d) dass grundsätzlich nicht wertschöpfende Berichtspflichten reduziert werden;

FD: absolut richtig und notwendig für Wettbewerbsfähigkeit

2. die THG-Quote im Verkehrssektor durch eine sukzessive Anhebung und durch die Beseitigung bestehender Betrugsanfälligkeiten (UER-Zertifikate und falsch deklarierte Biodieselimporte) zu ertüchtigen;

FD: absolut richtig

Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU

B. Nationale Ebene

3. den Ausbau der flächendeckenden **Ladeinfrastruktur für PKW und LKW** + Senkung Strompreis

FD: beim Pkw Strompreis, Verbrennerverbot, Zoll-Beseitigung China-Importe, Kaufanreize

Fokus Ladeinfrastruktur sollte **LKW** –

- Schnell-lader/Hochstromnetz Autobahnen
- H2-Stationen Autobahnen

4. **Wasserstoffstrategie des Bundes** überarbeiten, dass auch der Verkehr stärker berücksichtigt wird;

FD: Fokus LKW + europäisches Autobahn-Netz

5. die **steuerliche Wettbewerbsfähigkeit** Deutschlands zu stärken und ab 2025 schrittweise

- a. die Steuerbelastung für thesaurierte Gewinne auf 25 Prozent abzusenken;
- b. den Solidaritätszuschlag vollständig abzuschaffen;
- c. eine temporäre, stark degressive „Turboabschreibung“, die signifikanten Investitionsanreize über die bestehenden Abschreibungsmöglichkeiten hinaus schafft, einzuführen;
- d. den Rücktrag von Verlusten flexibel auszugestalten und der Höhe nach auszuweiten sowie die Mindestbesteuerung beim Verlustvortrag zu verringern und anschließend bis 2029 vollständig auszusetzen;
- e. die geplante Anpassung der Dienstwagenbesteuerung und der Sonderabschreibung einzuführen **für BEV**;

FD: absolut richtig

Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU

B. Nationale Ebene

6. neben der Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auch wirkungsvolle Anreize schaffen, um den Absatz der deutschen Automobilindustrie zu stärken.

- **FD: Langfristige Strategie**
 - Lohnkosten /Lohnnebenkosten
 - Niedersachsen keine Stimmrechte bei VW
 - Energie-Preise langfristig sichern/ Keine Abenteuer wie Flüssiggas Terminals
 - **30 Jahre Strategie, um sustainable competitive advantages aufzubauen/ weniger Einfluss Parteipolitik**
 - 3-5 strategische Kompetenzzentren und nicht alle Jahre Pferde wechseln
 - Astra-Vorbild Schweiz für Straßeninfrastruktur und IT-Infrastruktur
 - CHINA und Silicon Valley als Vorbild
 - Industrie- und Forschungsstrategie

Agenda

1. Einleitende Statements
2. Statements zum CDU/CSU Fraktionsantrag
- 3. Kommentar Focus Online**

Hiobsbotschaften ohne Ende: Wie Deutschlands Autobauer noch die Wende schaffen

Teilen Pocket 51



Autos in Deutschland zu produzieren ist ein teurer Spaß.

Getty Images/Westend61



FOCUS-online-Experte **Ferdinand Dudenhöffer**

Freitag, 08.11.2024, 22:04

Gewinneinbrüche, Stellenstreichungen und einbrechende Märkte: Die deutsche Autoindustrie steht vor gewaltigen Herausforderungen. Automobil-Experte Ferdinand Dudenhöffer beleuchtet die Ursachen der Krise und mögliche Auswege.

Hiobsbotschaften in Serie für die deutsche Autoindustrie

Angefangen hat es mit einer Quartalsmeldung von Tesla am 24. Oktober. Stolz elf Prozent Gewinn-Marge (EBIT) bei einem Elektroautomarkt, der in Deutschland schrumpft und in Europa und USA auf niedrigem Niveau auf der Stelle tritt. Die Nachricht wirkte wie ein kleines Elektroautowunder. Danach kamen Hiobsbotschaften am laufenden Band: Mercedes unter fünf Prozent Gewinn-Marge, Audi kurz vor den roten Zahlen, VW-Pkw mit weniger als zwei Prozent EBIT Gewinn und BMW – die stolze Marke aus München – mit historisch dünnen 2,3% EBIT Marge im dritten Quartal im Autogeschäft. Gewinneinbrüche in Serie außer dem Tesla-Wunder. Was ist passiert, dass in den Headlines zu den Autobauern und Zulieferern nur von Stellenstreichungen und Kündigungen von tausenden Mitarbeitern gesprochen wird.

Schlimmer als Lehman-Pleite

Die Quartalszahlen der letzten Wochen haben deutlich gemacht, dass wir nicht ein großes Problem, sondern mit einer ganzen Gemengelage von Problem konfrontiert sind: dem Deutschland-Problem, dem EU-Problem, dem China-Problem und seit ein paar Tagen auch noch mit Donald Trump das USA-Problem haben. Schon einmal steckten die Autobauer und Zulieferer knöcheltief im Wasser, als im Jahr 2009 mit der Lehman-Pleite die Weltwirtschaft zusammensackte. Damals war es die Instabilität des Finanzsystems, das den Stein ins Rollen brachte. Damals konnten Finanzmaßnahmen und starken Nachfrageimpulsen in China den Karren wieder aus dem Graben ziehen. Diesmal sieht es schlimmer aus. Wir sitzen in einem strukturellen Loch. Es wird mehr Zeit und mehr Anstrengungen brauchen, um aus diesem Loch wieder herauszukommen.

Das Deutschland-Problem

Fangen wir mit dem Deutschland-Problem an. Deutschland ist ein Sanierungskandidat. Die höchsten Energiekosten, Logistikstrukturen, die mit einbrechenden Brücken, einer ungeahnten Unzuverlässigkeit der Bahn und maroden Straßen unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit genauso torpedieren wie hohe Lohnkosten, ein überquellendes Sozialsystem und hohe Administrationskosten für die ständig steigende Gesetzeszahl. Autos in Deutschland zu produzieren ist ein teurer Spaß. Dennoch haben Autobauer und Zulieferer Milliarden-Beträge in die Elektromobilität investiert. Nachdem die Ampel die Verkaufsprämien für Elektroautos storniert hatte brach der Markt für Elektroautos in Deutschland ein. Plötzlich wurden die Investitionen zu Abschreibungsruinen. Wo keine Elektroautos verkauft werden braucht man auch keine Batteriefabriken oder Maschinen und Anlagen zur Produktion von Elektroautos. Das war der erste Gewinnschock für die Branche. Ein Gewinnschock, den Wirtschaftsminister Robert Habeck verursacht hatte mit seiner Nacht- und Nebelaktion bei Stopp für die Umweltprämie.

Das EU-Kommissions-Problem

Dann kam das EU-Kommissions-Problem. Die EU-Kommission hatte sich darauf versteift, Elektroautos aus China mit Zöllen zu befrachten. Der BMW-Vorstandsvorsitzende Oliver Zipse sprach kürzlich vom „Schuss ins eigene Knie“. Die ganze Branche ist gegen die Zölle. Die EU-Kommissions-Präsidentin interessiert so etwas nicht und wirkt fast schon „autistisch“. So werden etwa Elektroautos von deutschen Autobauern, die in China produziert werden, künstlich durch die Zölle verteuert. Die EU-Kommission leistet sich den Schildbürgerstreich, Autos, die wir für den sogenannten „EU Green Deal“ brauchen künstlich teuer zu machen. Dass man damit den Autokäufern keine Freude macht sieht man an den Zulassungszahlen.

Fehlender Heimvorteil und Skalierungs Nachteile

Jede Fußballmannschaft, die keinen Heimvorteil hat – sprich keine Fans hat – steigt ab. Die EU-Kommission zerstört mit diesen albernen Zöllen unseren Heimvorteil. Unsere Autobauer schaffen es nicht, bei geringer Nachfrage in die Skalierungsvorteile zu kommen. Zu den schlechten Kostenpositionen addieren sich jetzt noch Skalierungs Nachteile. Wer Elektroautos in Deutschland baut ist also doppelt bestraft.

Das China-Problem

Die Gewinne der letzten zehn Jahre der deutschen Autoindustrie kamen aus China. China ist der absolut größte Automarkt und das Non-Plus-Ultra für Premium-Karosserien. Nach dem Jahr 2030 wird der Automarkt in China so groß sein wie Europa und USA zusammen. Wer nicht in China ist, ist nicht im Autogeschäft. Autos, die in Wolfsburg, Ingolstadt, München oder Stuttgart entwickelt wurden, hatten sich in den letzten Jahren mit Bilderbuch-Gewinnen in China blendend verkauft. Das ist vorbei und das genau ist eine der gewichtigen Auslöser für die Gewinn-Einbrüche der letzten Wochen. Machen wir uns nichts vor: diese Serie wird kaum in den nächsten Jahren zu stoppen sein.

In China sind mittlerweile mehr als die Hälfte der Neuwagen sogenannte New Energy Vehicles (NEV), sprich vollelektrisch angetrieben oder durch Plug-In Hybrid-Systeme. Dummerweise werden die Elektroautos der Deutschen in China verschmäht. Unter jungen Chinesen grassiert das Bonmot: „Unsere Eltern fahren Audi, BMW, Mercedes oder Porsche. Das sind die Autos der Alten. Wir junge Chinesen fahren NIO, Xiaomi, XPeng, BYD, Li-Auto & Co“. Und warum? Weil die Fahrzeuge die gleiche Qualität der Deutschen haben, bessere Preise mit hochwertigen Batterien und eine digitale Ausstattung, von der man nur träumen kann. Die Betriebssysteme sind weiter fortgeschritten als die von Google oder Apple. Navigation on Autopilot (NOA), automatisierte Fahren und das Smart Cockpit haben in China ihr zu Hause. Es ist das Auto der Zukunft, das in China seine Heimat hat. Die Intelligenz, das Gehirn des neuen Autos sitzt im Reich der Mitte. Das ist die wirkliche Revolution.

[Hiobsbotschaften ohne Ende: So kann die deutsche Autoindustrie die Wende schaffen - FOCUS online](#)

CAR Bochum

CENTER AUTOMOTIVE RESEARCH

Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer

CAR-Center Automotive Research, Bochum

E-Mail: ferdi.dudenhoeffer@car-institute.com