

01.10.2024

Antrag

der Fraktion der AfD

NRW-Schlüsselindustrie erhalten: Für Arbeitsplätze in Automobil- und Zulieferindustrie die richtigen Rahmenbedingungen setzen!

I. Ausgangslage

Die Hiobsbotschaften im September 2024 weisen auf einen furchtbaren Winter 2024/2025 hin: Insbesondere bei energieintensiven Industrieunternehmen gehen immer schneller aufgrund einer verfehlten Wirtschafts- und Energiepolitik die Lichter aus – auch bei den nordrhein-westfälischen Schlüsselindustrien.

Gerade in der Autoindustrie kriselt es, Zulieferer sind in einer ernsten Lage. Ein Autogipfel und eine alte Bekannte sollen es richten: die Abwrackprämie. 6.000 Euro für einen Wechsel zum E-Auto wird von politischen Akteuren vorgeschlagen. Letztlich immer die gleichen politischen Kaufanreize, Subventionen, Rettungspakete, statt endlich für wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen zu sorgen.

Nordrhein-Westfalen ist ein wichtiger Standort für Autohersteller und Autozulieferer. Autohersteller wie Ford in Köln oder Daimler in Düsseldorf produzieren in NRW. Zudem sind rund 800 Firmen mit etwa 200.000 Mitarbeitern im Bereich Automotive an Rhein und Ruhr ansässig.¹ Fast jeder dritte deutsche Automobilzulieferer hat seinen Sitz in NRW und dort hakt es immer häufiger, so z. B. bei Witte Automotive aus dem Oberbergischen Land. Die Firma stellt Schließsysteme für Heckklappen, Türen und Sitzverriegelungen her. Seit Monaten drückt dort eine sinkende Auftragslage bei gleichbleibend hohen Fixkosten.²

Andernorts wird bereits die Notbremse gezogen. Am Standort Soest trennt sich der Automobilzulieferer Magna von einem Großteil seiner Mitarbeiter. Bis Ende 2025 verliert wohl rund die Hälfte der mehr als 800 Mitarbeiter ihren Job.³ Soest ist nicht der einzige Standort, an dem Magna Stellen abbaut. Hintergrund des drastischen Stellenabbaus ist die massive Krise im Automobilbau. Magna ist vor allem im Premiumsegment Zulieferer, mit Porsche als einem der wichtigen Kunden, der zuletzt sinkende Absatzzahlen vorlegen musste.⁴

¹ Vgl. <https://www.listenchampion.de/2021/11/04/liste-der-3-groessten-automobilzulieferer-in-nordrhein-westfalen-nrw/>

² Vgl. <https://www1.wdr.de/nachrichten/autogipfel-abwrackpraemie-100.html>

³ Vgl. <https://www.wa.de/nordrhein-westfalen/unternehmen-in-nrw-plant-drastischen-stellenabbau-jeder-zweite-mitarbeiter-betroffen-93309557.html>

⁴ Vgl. <https://www.soester-anzeiger.de/lokales/soest/krise-automobilbau-jobs-jeder-zweite-mitarbeiter-betroffen-magna-streicht-in-soest-massiv-stellen-93309305.html>

Mehr als 3.000 Mitarbeiter des Autozulieferers WKW sind an den Standorten Velbert und Wuppertal betroffen. WKW hat Insolvenz angemeldet. Der Zulieferer, der insbesondere als Spezialist für Aluminiumzierleisten, Funktionsbauteile und Dachrelingsysteme bekannt ist, musste bereits vor einigen Jahren durch das Land NRW mit einer Bürgschaft gerettet werden.⁵

Die angespannte Lage der Autoindustrie wird auch in einem internen Papier aus der europäischen Autobranche thematisiert. Dort wird vor dem Verlust von Millionen Arbeitsplätzen gewarnt. Die Automobilindustrie sei nicht in der Lage, eine bevorstehende Verschärfung von EU-Klimavorgaben einzuhalten, heißt es in dem Schreiben. „Folglich wird die EU-Industrie mit Strafzahlungen in Milliardenhöhe konfrontiert.“ Wer Strafen entgehen wolle, habe „kaum eine andere Wahl, als die Produktion erheblich zu drosseln, was Millionen von Arbeitsplätzen in der EU bedroht“, heißt es.⁶

Bereits jetzt wird die Nutzung eines Kraftfahrzeugs in Deutschland massiv besteuert. Allein die Energiesteuer (ehemals Mineralölsteuer) liegt bei rund 33 Mrd. Euro.⁷ Hinzu kommen die dazugehörigen Umsatzsteuern, die KFZ-Steuer⁸ und die verschiedenen Mautgebühren,⁹ so dass die Belastung der Fahrzeugnutzer bei deutlich über 50 Mrd. Euro pro Jahr liegen. Beim Verbrennen von Benzin und Diesel entstehen CO₂-Emissionen. Rechnet man die Energiesteuer (inkl. Mehrwertsteuer) in eine äquivalente CO₂-Besteuerung um, so ergebe sich allein hieraus eine Belastung von 328 Euro je Tonne CO₂ beim Kauf von Benzin.¹⁰ Obwohl die Belastung der KFZ-Nutzer bereits über die Energiesteuer massiv ist, führte die Bundesregierung eine zusätzliche CO₂-Bepreisung ein. Seit 2021 macht die CO₂-Bepreisung fossiler Brennstoffe das Tanken in Deutschland nochmals schrittweise teurer. Zum Jahreswechsel 2024 ist der CO₂-Preis für Brennstoffe entgegen vorherigen Ankündigungen deutlich auf 45 Euro erhöht worden. Damit führt die zum Jahr 2021 neu erfundene Steuer inzwischen zu einer Benzinpreiserhöhung von 14,2 ct/Liter, mit der der Staat 2024 den benzin- und dieselgetriebenen Verkehrsteilnehmern rund 7,2 Mrd. Euro aus der Tasche zieht. Hintergrund der unerwarteten Erhöhung 2024 war die Haushaltskrise der Bundesregierung. Nachdem das Bundesverfassungsgericht ein Milliardenloch im Bundesetat für 2024 festgestellt hatte, berieten die Spitzen der Ampel-Regierung über mögliche Maßnahmen, um dieses Defizit von 17 Milliarden Euro zu decken. Die Anhebung des CO₂-Preises wurde als eine Möglichkeit für zusätzliche Staatseinnahmen gesehen.¹¹

Auch in Zukunft steigen die Kosten für Benzin an der Zapfsäule durch die staatliche Regulierung. Die Energie- und CO₂-Steuern belasten vor allem Geringverdiener und Pendler, die auf ihr Auto angewiesen sind.

Neben der Verbraucherbelastung durch Energiesteuer, KFZ-Steuer, CO₂-Steuer, Maut u. ä. wird der Kauf von PKWs mit Verbrennermotor noch durch Extra-Abgaben und teure

⁵ Vgl. <https://www.autohaus.de/nachrichten/autohandel/autozulieferer-wkw-ist-insolvent-investorendeal-geplatzt-3556858>

⁶ <https://www.autobild.de/artikel/zukunft-der-autoindustrie-unsicher-meldung-26453083.html>

⁷ Vgl. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Steuern/Verbrauchssteuern/energiesteuer.html>.

⁸ Vgl.

https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/2018-03-29-zoll-kraftfahrzeugsteuer.html.

⁹ Vgl. <https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/lkw-maut-ausgeweitet-staat-erhofft-sich-milliardeneinnahmen,UHGH8Rn>

¹⁰ 654,50 Euro pro 1.000 Liter Benzin Energiesteuer geteilt durch 2,37 kg CO₂ pro Liter Benzin ergeben 0,27616 Euro pro kg CO₂ bzw. rund 276 Euro pro Tonne CO₂. Erhöht man die 276 Euro pro Tonne um die Umsatzsteuer von 19%, ergibt sich ein Betrag von 328 Euro pro Tonne emittiertem CO₂.

¹¹ CO₂-Steuer: Was der Anstieg für Autofahrer bedeutet (adac.de)

Technologie-Zwänge erschwert. So müssen die Hersteller von PKWs Strafzahlungen leisten, wenn die Fahrzeuge einen zu hohen Benzin- oder Dieserverbrauch aufweisen. Dabei sind die Vorgaben dieser Verbräuche so niedrig gesetzt, dass die Hersteller Strafzahlungen in Milliardenhöhe zahlen müssen. Umgerechnet auf einen PKW kommen da schnell einige tausend Euro zusammen. Statt Strafzahlungen zu leisten, können sich die Hersteller durch einen Verkauf von Elektro-Autos „freikaufen“.

Die CO₂-Werte müssen die Hersteller nicht für ein einzelnes Fahrzeug aufweisen, sondern es gibt sogenannte Vorgaben für die gesamte Flotte. Diese CO₂-Flottenziele werden nochmals zum Jahr 2025 massiv verschärft. Aktuell müssen die Hersteller für ihre gesamten Pkw-Flotten den seit 2021 geltenden Grenzwert von 95 g CO₂/km einhalten.¹² Für leichte Nutzfahrzeuge beträgt der Grenzwert ab 2021 147 g CO₂/km. Die Grenzwerte werden in drei weiteren Schritten abgesenkt, immer bezogen auf den oben genannten Grenzwert: in 2025 um 15 Prozent, in 2030 um 55 Prozent für Pkw und 50 Prozent für leichte Nutzfahrzeuge sowie 2035 um 100 Prozent. Damit können ab dem Jahr 2035 grundsätzlich nur noch Fahrzeuge verkauft werden, die – wie es das Bundesministerium für Umwelt und Verkehr ausdrückt – keine „Auspuffemissionen“ ausstoßen.¹³

Die Formulierung der Bundesregierung mit dem Begriff „Auspuffemissionen“ lässt erkennen, dass man sich sehr wohl bewusst ist, dass Elektroautos einen ganz erheblichen CO₂-Ausstoß verursachen – nur eben woanders. Das Ministerium versteigt sich sogar zu der absurden Behauptung, von diesem Beschluss ginge das klare Signal zum Hochlauf der E-Mobilität aus.¹⁴ Die Wirklichkeit und der Markt, dessen Zulassungszahlen ganz eindeutig gegen den ideologisch herbei gesehnten Hochlauf der Elektromobilität sprechen, interessieren die Planwirtschaftler in den Bundes- bzw. Landesregierungen sowie im EU-Parlament aber offenbar nicht.

Die Verschärfung der CO₂-Regelungen führt dazu, dass die Hersteller entweder Milliardenzahlungen als Strafe zahlen oder versuchen müssen, die Kosten dieser Strafzahlungen über den Verkauf von E-Autos zu reduzieren oder die Strafzahlungen durch höhere Endkundenpreise an den Verbraucher zu übertragen. Dies funktioniert im Regelfall allerdings nur bei höherwertigen Fahrzeugen, weshalb festzustellen ist, dass kaum noch preiswerte Kleinwagen in Deutschland erworben werden können.

Auch das von der EU beschlossene Verbot von Verbrennungsmotoren bis zum Jahr 2035, welches von CDU, SPD, FDP und Grüne in der EU mitgetragen wird und von Frau Kommissionspräsidentin von der Leyen (CDU) sogar massiv vorangetrieben wurde, verschärft die Rahmenbedingungen für die Automobil- und Zuliefererindustrie.

II. Der Landtag stellt fest

Die Automobil- und Zulieferindustrie in Nordrhein-Westfalen ist eine Schlüsselindustrie, deren Erfolg oder Misserfolg sich auch auf viele Arbeitsplätze auswirkt. Es droht aufgrund der EU-Regelungen eine Abwanderung der Produktion ins Nicht-EU-Ausland. Deutschlands Automobil- und Zulieferindustrie hat bereits aufgrund der hohen Energie- und Arbeitspreise einen deutlichen Wettbewerbsnachteil gegenüber den wichtigen europäischen Wettbewerbern und Konkurrenten aus Fernost.

¹² Dies entspricht einem Verbrauch von 3,6 Liter Diesel auf 100 km bzw. 4,1 Liter Benzin auf 100 km.

¹³ Vgl. <https://www.bmvv.de/themen/verkehr/haeufig-gestellte-fragen-zu-co2-flottengrenzwerten>.

¹⁴ Vgl. ebenda.

III. Beschlussfassung

Der Landtag beauftragt die Landesregierung, sich umgehend für geeignete Rahmenbedingungen einzusetzen, die dem Erhalt und dem Wettbewerb der in NRW ansässigen Firmen dienlich sind. Dazu gehört u. a.:

- sich auf allen Ebenen für einen Kurswechsel der Europäischen Union einzusetzen, um die Abschaffung der belastenden und kontraproduktiven Vorgaben der EU in Form von sogenannten Klimavorgaben für Autohersteller zu bewirken;
- falls dies nicht möglich ist, bei der Bewertung von E-Fahrzeugen die CO₂-Emissionen bei der Herstellung und bei der Stromerzeugung des jeweiligen Landes (CO₂-Fußabdruck des zusätzlichen Grenzkraftwerkes) zu berücksichtigen;
- sich auf allen Ebenen für ein Ende der immer gleichen politischen Kaufanreize, Subventionen, Rettungspakete einzusetzen und stattdessen endlich für wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen zu sorgen;
- sich für die Akzeptanz von Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren als Teil einer von ideologischen Gesichtspunkten unbeeinflussten Variante des individuellen Mobilitätsbedürfnisses auszusprechen und sich auf allen Ebenen für das Ende des technologiefeindlichen Verbrennerverbots einzusetzen;
- sich auf allen Ebenen dafür einzusetzen, dass keine neue Abwrackprämie auf Bundesebene geschaffen wird, die keine strukturellen Probleme der Branche löst und bei einer näheren Betrachtung keinesfalls den Kriterien von Nachhaltigkeit entspricht;
- sich auf allen Ebenen für den Wegfall der CO₂-Bepreisung auf Diesel und Benzin einzusetzen;
- sich auf allen Ebenen für den Wegfall der CO₂-Flottenziele einzusetzen.

Christian Loose
Dr. Martin Vincentz

und Fraktion