

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

### **des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)**

**zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 19/20072 –**

**Deutscher Automobilindustrie zeitnah helfen, Bahnrettung statt Konzernrettung,  
Berichte des Bundesrechnungshofs auch in der Krise beachten und umsetzen**

#### **A. Problem**

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit dem sie die Unterstützung der deutschen Automobilindustrie und der Zulieferindustrie als mangelhaft kritisieren und fordern deren Förderung durch verschiedene Instrumente, beispielsweise die Verstetigung des ermäßigten Umsatzsteuersatzes für neu zugelassene Kraftfahrzeuge und die Abschaffung nicht technologieneutraler Förderprämien. Außerdem soll die Bundesregierung sich nach den Forderungen der Antragsteller dem Gesamtsystem Bahn verpflichtet fühlen und nicht allein dem staatseigenen Konzern Deutsche Bahn AG, der sich weltweiten wirtschaftlichen Risiken aussetze. Dabei fordern die Antragsteller unter anderem den Verkauf von Auslandsaktivitäten und eine Deckelung der Vorstandsgehälter bei der DB AG.

#### **B. Lösung**

**Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD.**

#### **C. Alternativen**

Annahme des Antrags.

#### **D. Kosten**

Wurden nicht diskutiert.

**Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Antrag auf Drucksache 19/20072 abzulehnen.

Berlin, den 1. Juli 2020

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Cem Özdemir**  
Vorsitzender

**Kirsten Lühmann**  
Berichterstatterin

## Bericht der Abgeordneten Kirsten Lühmann

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/20072** in seiner 167. Sitzung am 19. Juni 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Beratung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit dem sie die Unterstützung der deutschen Automobilindustrie und der Zulieferindustrie als mangelhaft kritisieren und fordern deren Förderung durch verschiedene Instrumente, beispielsweise die Verstetigung des ermäßigten Umsatzsteuersatzes für neu zugelassene Kraftfahrzeuge und die Abschaffung nicht technologieneutraler Förderprämien. Außerdem soll die Bundesregierung sich nach den Forderungen der Antragsteller dem Gesamtsystem Bahn verpflichtet fühlen und nicht allein dem staatseigenen Konzern Deutsche Bahn AG, der sich weltweiten wirtschaftlichen Risiken aussetze. Dabei fordern die Antragsteller u.a. den Verkauf von Auslandsaktivitäten und eine Deckelung der Vorstandsgehälter bei der DB AG. Ferner dürfe der Bericht des Bundesrechnungshofes zur Deutschen Bahn AG nicht länger ignoriert werden.

### III. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag in seiner 79. Sitzung am 1. Juli 2020 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, der Antrag fordere die Berücksichtigung der Arbeiten des Bundesrechnungshofes, die von der antragstellenden Fraktion jedoch an anderer Stelle konsequent ignoriert werde. Der Vorwurf, man kümmere sich nur um die Deutsche Bahn, sei unzutreffend, wie das Zukunftsbündnis Schiene mit seinen zahlreichen Beteiligten in diesem Feld belege. Der Masterplan Schiene sei ein konsequenter „Quantensprung“ in der Entwicklung des Schienenverkehrs. Während für die Bahn im Antrag die Forderung erhoben werde, mit deutschen Steuergeldern nur die deutsche Volkswirtschaft zu fördern, gelte dieser Maßstab in Bezug auf Autos offensichtlich nicht, da der Antrag bei der Förderung des Autokaufs nicht nach der Herkunft der Autos unterscheide. Wenn die Antragsteller die Förderung der Konkurrenten der DB AG forderten, sei dies insofern widersprüchlich, als es sich bei den in diesem Feld aktiven Unternehmen sehr häufig ebenfalls um Tochtergesellschaften ausländischer Unternehmen handele.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, die nach Auffassung der AfD unerfüllbaren Festlegungen der EU zu den Flottengrenzwerten seien nach eigenen Angaben der Industrie erfüllbar. Erfülle man die Werte nicht, drohten massive Folgeschäden v. a. für Umwelt und Gesundheit. Die mit dem Antrag geforderte Unterstützung des gesamten Systems Schiene finde beispielsweise durch die Reduzierung der Trassenpreise statt. Es werde keineswegs lediglich die DB AG gefördert; diese stehe aber im Eigentum des Bundes. Die Forderung, deutsche Steuergelder sollten nur für der deutschen Volkswirtschaft dienende Unternehmensteile eingesetzt werden, sei im Gesamtkontext so alt wie falsch. Am Beispiel des weltweit agierenden Unternehmensteils DB Schenker zeige sich, dass keine Förderung nötig sei, sondern die DB hiermit Gewinne erziele, die auch der deutschen Volkswirtschaft zugutekämen. Ein Verkauf von Arriva sei in der gegenwärtigen Situation angesichts des zu erwartenden geringen Erlöses nicht sinnvoll. Eine Deckelung der Managementgehälter sei für die Findung geeigneter Kandidaten problematisch. Zur Forderung nach Berücksichtigung der Ergebnisse des Bundesrechnungshofes verwies sie auf die Notwendigkeit, zunächst die Klärung der Rechtsstreitigkeiten abzuwarten.

Die **Fraktion der AfD** betonte, als marktliberale Partei wende sie sich gegen die Förderung eines einzelnen Unternehmens. Treffe man die strategische politische Entscheidung, den Bahnsektor zu fördern, könne diese marktliberal umgesetzt werden, indem die gesamte Branche gefördert werde. Das staatliche Unternehmen DB AG, das mit hohen Defiziten agiere, müsse sich so verschlanken, dass es nachvollziehbar werde, wohin die in das Unternehmen geleiteten Gelder flössen. Der Antrag wende sich nicht generell gegen den Einsatz deutscher Steuergelder

für ausländische Unternehmen; in der Tat solle die Reduzierung der Mehrwertsteuer dem gesamten angeschlagenen Markt der Automobilhersteller zugutekommen. Die Vorgaben der Europäischen Union seien praktisch nicht erfüllbar. Wenn die Hersteller deren Erfüllung zusagten, lägen dem Prämissen zu Grunde, die gravierende nachteilige Konsequenzen hätten, insbesondere vermutlich die Verlagerung von Produktion bzw. Arbeitskräften in andere Länder. Deshalb plädiere sie in dieser schwierigen Phase dafür, die Erreichung der Vorgaben zumindest auszusetzen. Mit Blick auf die Nutzung synthetischer Kraftstoffe erklärte sie, sie setze sich für Technologieoffenheit ein.

Die **Fraktion der FDP** merkte an, eine Senkung der Umsatzsteuer halte sie nicht für ein probates Mittel. Notwendig sei es, die Standortbedingungen in Deutschland zu verbessern, die Steuern nachhaltig zu senken und das Steuersystem zu vereinfachen. Wolle man weiterhin im globalen Wettbewerb ein Autoland bleiben, müsse man die optimalen Bedingungen für Investitionen und Produktion schaffen. Wenn der Staat lenkend eingreife, solle er das möglichst industriefreundlich gestalten, was verschiedene Aspekte von Energiekosten bis Technologieoffenheit beinhalte. Eine Kaufprämie sehe sie sehr kritisch, da hierdurch keine zusätzlichen Umsätze generiert würden. Man müsse generell den Wirtschaftskreislauf in Schwung bringen und eine positive Atmosphäre auch für die Nutzung von Automobilen schaffen. In Bezug auf die Vorgaben der EU hätte sie es vorgezogen, den Verkehrssektor in den europäischen Emissionshandel zu integrieren. Damit hätte man sich die Regulierung sparen und einen wirtschaftlichen Anreiz zur Erreichung der Grenzwerte schaffen können. Die Ausführungen zur Bahn zeigten eine protektionistische Haltung der Antragsteller. Bei jedem staatlichen Engagement müsse man die Möglichkeit in Betracht ziehen, dass Gewinne, aber auch Verluste erwirtschaftet werden könnten.

Die **Fraktion DIE LINKE** unterstrich, sie halte den Vorschlag zur Stützung der Automobilindustrie nicht für zielführend. Die deutsche Automobilindustrie befinde sich vor allem deshalb in einer Absatzkrise, weil wichtige Abnahmeländer wie China den Markt für große schwere Fahrzeuge wie SUVs praktisch geschlossen habe. Zu glauben, dass die weitere Herstellung solcher „Fossile“ zu einem positiven Ergebnis führen könne, sei angesichts der globalen Realitäten ein Irrtum. Der Antrag fordere eine Deckelung der Vorstandsgehälter der DB AG, während keine Rede davon sei, eine solche Deckelung auch in der Autoindustrie zu fordern. Das sei widersprüchlich. Weiterhin könne man darüber nachdenken, die Dividenden für Aktionäre zu begrenzen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, sie schließe sich den Ausführungen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD an. Ergänzend merkte sie an, dass die deutsche Automobilindustrie nicht vor dem Kollaps stehe. Im Bahnsektor hätten Bund und Länder zahlreichen Bahnunternehmen auch im Bereich Nah- und Güterverkehr – und nicht nur der Deutschen Bahn AG – in der Krise geholfen. Der Antrag enthalte auch einen Widerspruch insofern, als eine zeitlich begrenzte Förderung der Automobilindustrie gefordert werde, andererseits aber eine dauerhafte Senkung der Umsatzsteuer bei Neuzulassung von Kfz. Wer die Auffassung vertrete, die Abschaffung der Flottengrenzwerte auf europäischer Ebene sei geboten, beschädige die Wettbewerbsfähigkeit der international aufgestellten deutschen Automobilindustrie.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/20072.

Berlin, den 1. Juli 2020

**Kirsten Lühmann**  
Berichterstatlerin