

Antrag

**der Abg. Alena Fink-Trauschel und
Nikolai Reith u. a. FDP/DVP**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus

Die Auswirkungen eines europäisch-chinesischen Handelskonflikts auf den baden-württembergischen Automobilstandort

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie zu der Entscheidung der EU steht, dass ab dem 5. Juli 2024 Strafzölle in Höhe von 17,4 bis 37,6 Prozent je nach Hersteller zusätzlich zu den bereits bestehenden Einfuhrabgaben auf den Import von chinesischen Elektroautos anfallen;
2. wie sich das Exportvolumen von Kraftwagen und Kraftwagenteilen aus Baden-Württemberg nach China und umgekehrt in den letzten zehn Jahren entwickelt hat;
3. wie sich die Steuereinnahmen des Landes aus dem Export von Kraftwagen und Kraftwagenteilen nach China in den letzten zehn Jahren entwickelt haben;
4. welchen wirtschaftlichen Stellenwert sie den Exporten von Kraftwagen und Kraftwagenteilen aus Baden-Württemberg nach China zuschreibt;
5. wie viele Arbeitsplätze in der Automobil- und Zulieferindustrie in Baden-Württemberg liegen;
6. welche wirtschaftlichen Folgen sie im Falle eines eskalierenden Handelskonflikts mit China erwartet und welche Auswirkungen solch ein Handelskonflikt auf Arbeitsplätze in Baden-Württemberg hätte;

7. wie sie die Auswirkungen auf die baden-württembergische Automobil- und Zulieferindustrie einschätzt, falls chinesische Schutzzölle von 25 Prozent auf importierte Fahrzeuge mit großen Motoren aus Baden-Württemberg anfallen würden;
8. welche Unterstützung sie kleinen und mittelständischen Zulieferbetrieben, die stark vom chinesischen Markt abhängig sind, bietet;
9. welche Maßnahmen sie seit Bekanntwerden der Pläne der EU-Kommission vom 12. Juni unternommen hat und ggf. mit welchen Partnern, insbesondere Vertretern der Automobilindustrie und der Zulieferindustrie, sie hierzu Gespräche geführt hat (mit der Bitte um Auflistung der Gesprächspartner nach Datum);
10. welche konkreten Maßnahmen sie plant, um die Automobilindustrie in Baden-Württemberg vor den negativen Auswirkungen eines möglichen Handelskonflikts zwischen Europa und China zu schützen;
11. welche Dialoge und Verhandlungen sie mit den betroffenen Unternehmen und Verbänden führt, um deren Anliegen und Strategien in die politischen Entscheidungsprozesse einzubinden;
12. welche Auswirkungen sie für Baden-Württemberg sieht, wenn das chinesische Handelsministerium mögliche Gegenmaßnahmen umsetzt (insbesondere im Hinblick auf den baden-württembergischen Agrar- und Lebensmittel- sowie Industriesektor);
13. ob und gegebenenfalls wie sie die Diversifizierung der Absatzmärkte für baden-württembergische Automobilhersteller fördert, um die Abhängigkeit von China zu reduzieren.

21.8.2024

Fink-Trauschel, Reith, Heitlinger, Goll, Scheerer,
Dr. Schweickert, Dr. Rülke, Haußmann, Weinmann,
Bonath, Brauer, Haag, Dr. Jung, Karrais FDP/DVP

Begründung

Nach der Ankündigung der USA im Mai 2024, Sonderzölle von 100 Prozent auf chinesische Elektroautos einzuführen, hat die EU-Kommission am 12. Juni ebenfalls Pläne veröffentlicht, Strafzölle für den Import chinesischer Elektrofahrzeuge einzuführen. Diese Pläne wurden am 5. Juli umgesetzt. Die EU-Kommission hat vorläufig zusätzliche Einfuhrzölle auf Elektroautos aus chinesischer Produktion verhängt. Die Zölle variieren je nach Hersteller und liegen zwischen 17,4 und 37,6 Prozent, zusätzlich zu den bereits bestehenden Einfuhrabgaben.

Eine monatelange Subventionsuntersuchung der Kommission hatte zuvor ergeben, dass chinesische Elektrofahrzeuge unter unfairen subventionierten Bedingungen in China hergestellt werden. In Baden-Württemberg wächst die Besorgnis über potenziell negative Auswirkungen auf die deutsche Automobilindustrie. Die Chinesische Handelskammer warnte bereits vor möglichen Schutzzöllen von 25 Prozent auf importierte Fahrzeuge mit großen Motoren im Zusammenhang mit den US-Strafzöllen gegen chinesische Elektroautos, insbesondere betroffen sind Premiumhersteller wie Mercedes-Benz und Porsche in Baden-Württemberg.

Der vorliegende Antrag zielt darauf ab, Informationen zu den Exportvolumina von Kraftwagen und Kraftwagenteilen aus Baden-Württemberg nach China zu erhalten, den wirtschaftlichen Stellenwert dieser Exporte für die baden-württembergische Wirtschaft zu untersuchen, die Arbeitsplatzsituation in der Automobil- und Zulieferindustrie zu bewerten, potenzielle Auswirkungen der Strafzölle zu analysieren sowie die bisherigen Maßnahmen der Landesregierung in dieser Angelegenheit zu erfragen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 26. September 2024 Nr. D47282/2024 nimmt das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen, dem Ministerium für Verkehr und dem Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. wie sie zu der Entscheidung der EU steht, dass ab dem 5. Juli 2024 Strafzölle in Höhe von 17,4 bis 37,6 Prozent je nach Hersteller zusätzlich zu den bereits bestehenden Einfuhrabgaben auf den Import von chinesischen Elektroautos anfallen;

Zu 1.:

Die Europäische Kommission hat die Anwendung von vorläufigen Ausgleichszöllen auf Importe von Elektrofahrzeugen aus der Volksrepublik China (VR China) bereits Anfang Juli 2024 angekündigt. Die Maßnahmen traten ab dem 5. Juli 2024 vorläufig in Kraft. Allerdings mussten die betroffenen Unternehmen bisher lediglich Bankgarantien hinterlegen. Über die abschließende Regelung sollen die EU-Mitgliedstaaten noch im September abstimmen. Die Zölle könnten dann ab Ende Oktober greifen.

Aus Sicht der Landesregierung müssen sowohl die VR China als auch die Europäische Kommission alles daransetzen, im offen-konstruktiven Dialog eine Lösung zu finden, um diese Abkehr von globaler Zusammenarbeit und freiem sowie fairem Handel zu stoppen. Ein möglicher globaler Handelskonflikt muss abgewendet werden. Beide Seiten haben die notwendige Gesprächsbereitschaft signalisiert und befinden sich im intensiven Austausch. Die Landesregierung unterstützt diesen Ansatz nachdrücklich und appelliert an beide Seiten, die Verhandlungen erfolgreich ins Ziel zu bringen. Auch der Baden-Württembergische Industrie- und Handelskammertag (BWIHK) plädiert dafür, eine Balance zwischen notwendigen Schutzinteressen und der für die Exportwirtschaft wichtigen Offenheit zu wahren.

Aus Sicht der Landesregierung sind Ausgleichszölle für aus der VR China importierte E-Pkw nicht geeignet, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu stärken. Die deutsche Automobilindustrie setzt sich selbst in diesem Zusammenhang für freien und fairen Handel ein. Protektionistische Maßnahmen wie zusätzliche Zölle oder ungerechtfertigte und marktverzerrende Subventionen schränken den freien Handel ein und bürden das Risiko von Handelskonflikten, die sich letztlich zum Nachteil aller Seiten auswirken. Die Ergebnisse der Anti-Subventionsuntersuchung zeigten zwar, dass das Ausmaß und die Art und Weise von staatlicher Unterstützung in der VR China eine Herausforderung für die Wettbewerber seien. Doch der potenzielle Schaden, der von den jetzt vorläufig angesetzten Ausgleichszöllen ausgehen könnte, sei voraussichtlich höher als der mögliche Nutzen einer zunehmenden Marktabschottung für die europäische – und insbesondere die deutsche und baden-württembergische – Automobilindustrie.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

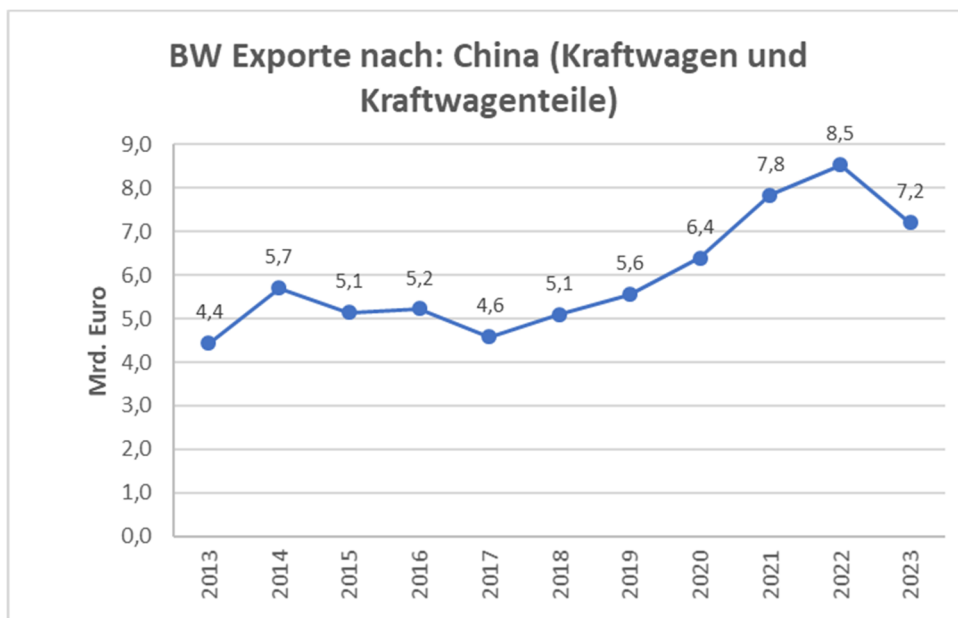
Der Fokus sollte daher vielmehr auf den europäischen Industriestandort gerichtet sein. Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit sind die besten Voraussetzungen für eine erfolgreiche Transformation und für eine führende Position im internationalen Wettbewerb.

2. wie sich das Exportvolumen von Kraftwagen und Kraftwagenteilen aus Baden-Württemberg nach China und umgekehrt in den letzten zehn Jahren entwickelt hat;

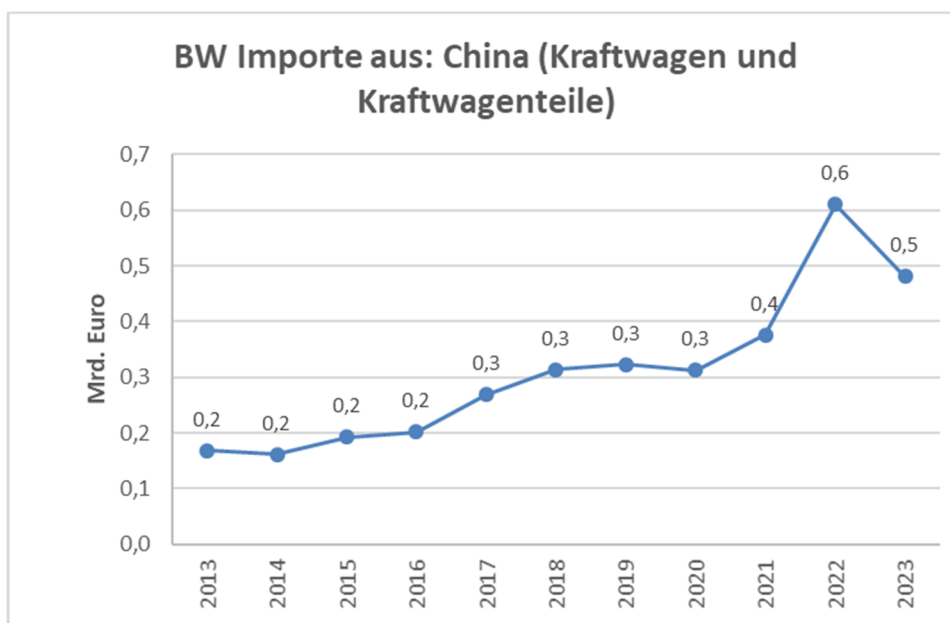
Zu 2.:

In den letzten zehn Jahren ist das Niveau der Kfz-Exporte in die VR China – und umgekehrt – insgesamt gestiegen.

So beliefen sich die Kfz-Exporte im Jahr 2013 noch auf 4,4 Milliarden Euro, während sie im Jahr 2023 auf 7,2 Milliarden Euro anstiegen. Dies entspricht einem Niveauzuwachs von rund 62 Prozent. Die Kfz-Exporte in die VR China unterlagen jedoch im Zeitverlauf Schwankungen. Zwischen 2014 und 2017 gab es einen leichten Rückgang, doch von 2017 bis 2022 setzte ein deutlicher Anstieg mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 13,2 Prozent ein. Im Jahr 2022 erreichten die Exportumsätze mit Kraftfahrzeugen und -teilen in die VR China mit 8,5 Milliarden Euro ihren Höhepunkt.



Auch die Kfz-Importe aus der VR China nahmen kontinuierlich zu. Diese betragen im Jahr 2013 rund 169 Millionen Euro und im Jahr 2023 482 Millionen Euro, was mehr als einer Verdoppelung entspricht. Auch diese Importe erreichten im Jahr 2022 mit 610 Millionen Euro ihren Höhepunkt.



Danach kam es jedoch zu einem Rückgang sowohl bei den Exporten als auch bei den Importen. Im Jahr 2023 sanken die Kfz-Exporte in die VR China um rund 16 Prozent auf 7,2 Milliarden Euro im Vergleich zum Vorjahr und die Kfz-Importe aus der VR China um 21 Prozent auf 482 Millionen Euro. Dieser negative Trend setzte sich in diesem Jahr weiter fort. Von Januar bis Juni betrug die Kfz-Exporte in die VR China 2,9 Milliarden Euro (Rückgang von rund 27 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum) und die Kfz-Importe aus der VR China 299 Millionen Euro (Rückgang von rund 14 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum).

Laut Statistischem Landesamt betrug der wertmäßige Anteil der baden-württembergischen Exporte in die Volksrepublik China in der Warengruppe „Kraftwagen und Kraftwagenteile“ am Gesamtwert der bundesdeutschen Exporte in die Volksrepublik China in dieser Warengruppe im Jahr 2023 29,3 Prozent. Damit entfiel auf Baden-Württemberg fast ein Drittel des Gesamtwertes der deutschen Exporte in der Warengruppe „Kraftwagen und Kraftwagenteile“ in die Volksrepublik China.

3. wie sich die Steuereinnahmen des Landes aus dem Export von Kraftwagen und Kraftwagenteilen nach China in den letzten zehn Jahren entwickelt haben;

Zu 3.:

Bei der Landesfinanzverwaltung liegen keine entsprechenden Daten zur Entwicklung der Steuereinnahmen vor. Die gewinnabhängigen Steuern lassen sich auf der Grundlage der erklärten Besteuerungsgrundlagen nicht entsprechend der Fragestellung auf einen Anteil aus dem Export in die VR China aufteilen. Bei der Umsatzsteuer sind Exportumsätze steuerbefreit.

4. welchen wirtschaftlichen Stellenwert sie den Exporten von Kraftwagen und Kraftwagenteilen aus Baden-Württemberg nach China zuschreibt;

Zu 4.:

Die deutsche Automobilindustrie – und damit auch die Fahrzeughersteller in Baden-Württemberg – sind in hohem Maße international aufgestellt und somit von Entwicklungen in Auslandsmärkten abhängig. Der früher gültige Rückschluss, dass Auslandsaktivitäten auch am Mutterstandort des Unternehmens erhebliche lokale Vorteile bringen, ist bei der heutigen internationalen Geschäftsverteilung nicht

mehr allgemeingültig richtig. So findet inzwischen die Fahrzeugfertigung zu einem bedeutenden Anteil in den entsprechenden Zielregionen statt. So fand im Jahr 2021 rund 75 Prozent der Produktion deutscher Hersteller und Zulieferer an ausländischen Standorten statt. Die VR China ist mit über einem Drittel der produzierten Fahrzeuge hierbei der größte Fertigungsstandort deutscher Marken. Eine Aufschlüsselung nach Ländern für die jeweiligen Hersteller liegt der Landesregierung nicht vor.

Der Export von Kraftwagen und Kraftwagenteilen aus Baden-Württemberg in die VR China stellt die umsatzstärkste Warengruppe der baden-württembergischen Exporte dar. Im Jahr 2023 beliefen sich die baden-württembergischen Gesamtexporte auf rund 245 Milliarden Euro. Davon entfallen rund 23 Prozent (57 Milliarden Euro) auf den Export von Kraftwagen und Kraftwagenteilen.

Die VR China war im Jahr 2023 nach den USA der zweitwichtigste Exportmarkt für Baden-Württemberg. Auch bei den Kfz-Exporten war die VR China das zweitwichtigste Abnehmerland. Rund 13 Prozent der Kfz-Exporte gingen in die VR China, was einem Wert von 7,2 Milliarden Euro entspricht. Der Anteil von Kfz-Exporten an den baden-württembergischen Gesamtausfuhren in die VR China betrug 38 Prozent.

Laut Angaben des BWHK belief sich der Auslandsumsatz der Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes mit 50 und mehr Beschäftigten im Jahr 2023 auf 256 Milliarden Euro, das entsprach 60 Prozent des Gesamtumsatzes (426 Milliarden Euro). Die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen trug mit 42 Prozent (108 Milliarden Euro) zum Auslandsumsatz bei und erwirtschaftete ein Viertel des Gesamtumsatzes.

5. wie viele Arbeitsplätze in der Automobil- und Zulieferindustrie in Baden-Württemberg liegen;

Zu 5.:

Die Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg ist ein komplexes und vielschichtiges Ökosystem, das weit über den klassischen Fahrzeugbau hinausgeht. Das Automobileluster ist der Kern der baden-württembergischen Wirtschaft und umfasst sämtliche Unternehmen, die sich mit der Herstellung, dem Vertrieb, der Wartung, der Reparatur und anderen Dienstleistungen rund um Kraftfahrzeuge (Pkw und Nutzfahrzeuge) beschäftigen.

Der Cluster gliedert sich in drei Hauptbereiche:

- Cluster-Kern (315 500 Beschäftigte): Unternehmen, die unmittelbar an der Fahrzeugproduktion beteiligt sind, darunter Fahrzeughersteller sowie Zulieferer der Stufen Tier1 und Tier2.
- Erweitertes Wertschöpfungscluster (381 600 Beschäftigte): Dieser Bereich umfasst den Cluster-Kern und Unternehmen, die die Automobilindustrie beliefern, aber nicht ausschließlich auf Kraftfahrzeuge spezialisiert sind. Hierzu gehören Maschinenbauunternehmen, Materiallieferanten und Dienstleistungen.
- Vollständiges Automobil-Cluster (480 100 Beschäftigte): Hier werden auch Branchen einbezogen, die für die Nutzung von Kraftfahrzeugen notwendig sind, wie das Kfz-Gewerbe, Tankstellen und Raffinerien.

Je nach Umfang der Betrachtung lässt sich also sagen, dass rund 480 100 Arbeitsplätze in Baden-Württemberg (Stand Strukturstudie BW 2023) direkt oder indirekt mit der Automobilindustrie in Verbindung stehen.

Laut Angaben des BWHK entfielen im Jahr 2023 18 Prozent der baden-württembergischen Arbeitsplätze in produzierenden Betrieben mit 50 und mehr Beschäftigten auf die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen.

6. welche wirtschaftlichen Folgen sie im Falle eines eskalierenden Handelskonflikts mit China erwartet und welche Auswirkungen solch ein Handelskonflikt auf Arbeitsplätze in Baden-Württemberg hätte;

Zu 6.:

Die VR China ist mit ca. 26 Millionen verkauften Fahrzeugen der größte Pkw-Markt weltweit. Zudem ist die VR China der weltweit wichtigste Wachstumsmarkt für den Automobilsektor: Zwischen 2010 und 2023 hat sich der Pkw-Abatz trotz der Coronapandemie von 13,8 auf über 26 Millionen fast verdoppelt. Insgesamt wächst der chinesische Automobilmarkt nicht mehr so stark wie noch vor wenigen Jahren. Dies geht einher mit einem aktuell etwas schwächeren Wachstums der Gesamtwirtschaft (aktuell ca. +5 Prozent) und einer Eintrübung des Konsumklimas. Für chinesische Fahrzeugkäufer steht oftmals das Preis-Leistungs-Verhältnis im Vordergrund. Der chinesische Automobilmarkt hat sich im ersten Halbjahr 2024 uneinheitlich entwickelt. Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 2024 bislang knapp 9,9 Millionen Pkw verkauft (+3 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum). Jedoch kam es besonders im zweiten Quartal 2024 zu einem erheblichen Rückgang der Absatzzahlen aufgrund einer inzwischen schwachen Konsumnachfrage.

Vor diesem Hintergrund würde ein eskalierender Handelskonflikt insbesondere die deutschen Automobilhersteller treffen, die ca. 300 000 Fahrzeuge jährlich in die VR China exportieren. Die baden-württembergische Automobilbranche wäre davon besonders hart getroffen, denn es werden vor allem hochpreisige Autos in die VR China geliefert. Auch in umgekehrter Richtung träfe es die baden-württembergische Automobilbranche, beispielsweise über Joint Ventures in der VR China, wenn diese Elektroautos in der VR China produzieren und zurück nach Europa importieren.

7. wie sie die Auswirkungen auf die baden-württembergische Automobil- und Zulieferindustrie einschätzt, falls chinesische Schutzzölle von 25 Prozent auf importierte Fahrzeuge mit großen Motoren aus Baden-Württemberg anfallen würden;

Zu 7.:

Deutsche OEM haben am chinesischen Pkw-Markt einen Anteil von rund 16 Prozent. Damit haben sie in der VR China aktuell noch eine deutlich stärkere und stabilere Marktposition als Hersteller aus Japan oder den Vereinigten Staaten. Jedoch verzeichnen auch deutsche Fahrzeughersteller im chinesischen Markt gegenwärtig starke Umsatzrückgänge aufgrund des erheblichen Preiskampfes im chinesischen Fahrzeugmarkt. Häufig können Fahrzeuge nur mit erheblichen Preisnachlässen verkauft werden. Zudem äußern chinesische Kundinnen und Kunden hohe Ansprüche an digitale Services im Fahrzeug. Deutsche Hersteller haben aktuell noch Schwierigkeiten, mit ihren Modellen diese Erwartungen zu erfüllen.

Im chinesischen Automobilmarkt liegt zudem ein erheblicher Fokus auf sogenannten New Energy Vehicles (Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien: BEV – battery electric vehicle und PHEV – plug in hybrid). Die Neuzulassungen von New Energy Vehicles stiegen im Mai 2024 um 42 Prozent im Vergleich zum Vorjahr an und machen bislang etwa 40 Prozent der Neuzulassungen im Jahr 2024 aus. Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb (BEV) sind hierbei das bedeutendste Marktsegment. Im Jahr 2024 (Januar bis Mai) wurden in der VR China bisher ca. 1,9 Millionen BEV neu zugelassen (+24 Prozent zum Vorjahreszeitraum). PHEV verzeichneten insgesamt 1,3 Millionen Neuzulassungen und kommen 2024 (Januar bis Mai) auf etwa 16 Prozent Marktanteil (+75 Prozent zum Vorjahreszeitraum). In den ersten sechs Monaten dieses Jahres ging der Absatz von Verbrennungsmotoren um 12 Prozent oder 775 000 Einheiten zurück. Der Absatz von Elektro- und teilelektrischen Modellen stieg dagegen um 38 Prozent auf 1,1 Millionen Einheiten. Im Juli wurden nach Angaben des chinesischen Automobilverbands CPCA sogar erstmals mehr Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride ausgeliefert als reine Diesel und Benzin.

Perspektivisch werden somit deutsche Automobilhersteller im chinesischen Markt nur erfolgreich sein können, wenn dieser klare Trend bedient wird. Dennoch sind insbesondere die Hersteller aus Baden-Württemberg in der VR China weiterhin mit Fahrzeugen im Premium- und Sportwagensegment sehr präsent, welche aktuell noch einen hohen Anteil an Verbrennungsmotoren aufweisen. Chinesische Schutzzölle auf diese Fahrzeuge würden die Hersteller aus Baden-Württemberg und die Produktionsstandorte im Land daher hart treffen.

8. welche Unterstützung sie kleinen und mittelständischen Zulieferbetrieben, die stark vom chinesischen Markt abhängig sind, bietet;

Zu 8.:

Angesichts der tiefgreifenden Herausforderungen durch die Transformation des Automobilsektors ist es der Landesregierung wichtig, gezielte Unterstützungsmaßnahmen für Zulieferer zu schaffen, um die Innovationskraft der baden-württembergischen Automobilzulieferer zu erhalten und ihre Anpassungsfähigkeit an sich verändernde Marktbedingungen zu stärken. In enger Abstimmung mit den Fachressorts der baden-württembergischen Landesregierung bietet die e-mobil BW als Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive verschiedene Netzwerk- und Unterstützungsformate zu zukünftigen Fahrzeug- und Mobilitäts-technologien, die besonders kleine und mittelständische Zulieferer adressieren.

Einen wesentlichen Anknüpfungspunkt stellt hierbei der Cluster Elektromobilität Süd-West dar. Mit mehr als 200 Mitgliedern ist der Cluster Elektromobilität Süd-West einer der bedeutendsten regionalen Verbände auf dem Gebiet der Elektromobilität. Er führt alle relevanten Player der Elektromobilität in Baden-Württemberg zusammen und bringt die Industrialisierung der Elektromobilität voran. Im Fokus stehen innovative Ansätze für Fahrzeuge, Antriebs- und Ladesysteme sowie Mobilitätsformen. Im Rahmen von Delegationsreisen (zumeist im Rahmen des Außenwirtschaftsprogramms des Landes Baden-Württemberg), Matchmaking-Veranstaltungen sowie Konferenz- und Messebeteiligungen haben Mitglieder des Clusters die Möglichkeit, sich internationale Geschäfts- und Kooperationsmöglichkeiten in internationalen Märkten zu erschließen.

Als erste Anlaufstelle für kleine und mittelständische Zulieferer sowie das Kfz-Gewerbe in Baden-Württemberg wurde im Jahr 2020 durch das Wirtschaftsministerium die Landeslotsenstelle Transformationswissen BW bei e-mobil BW eingerichtet. Im persönlichen Gespräch und über das umfangreiche Angebot von Informationen und Veranstaltungen bietet das Team der Lotsenstelle Orientierung und hilft den Unternehmen, die für sie relevantesten Herausforderungen zu identifizieren. Die Landeslotsenstelle bündelt das vielfältige Angebot an Unterstützungs- und Förderangeboten verschiedener Institutionen für kleine und mittelständische Unternehmen und stellt sie gegenüber der Zielgruppe transparent und übersichtlich dar, um dieser den Zugang zu den passenden Angeboten zu erleichtern.

Auch die Industrie- und Handelskammern bieten Beratungen, Informationsvermittlungen zur Diversifizierung und Rückzugszenaren sowie eine Unterstützung bei der Suche nach neuen Standorten an.

Im Rahmen des Außenwirtschaftsförderprogramms werden durch Baden-Württemberg International (BW_i) vor allem für kleine und mittlere Unternehmen Beteiligungen an internationalen Auslandsmessen und Wirtschaftsdelegationsreisen angeboten. Hierbei liegt unter anderem ein Fokus auf Diversifizierungsoptionen in den Ländern des Asien-Pazifik-Raumes.

9. welche Maßnahmen sie seit Bekanntwerden der Pläne der EU-Kommission vom 12. Juni unternommen hat und ggf. mit welchen Partnern, insbesondere Vertretern der Automobilindustrie und der Zulieferindustrie, sie hierzu Gespräche geführt hat (mit der Bitte um Auflistung der Gesprächspartner nach Datum);

Zu 9.:

Die Zuständigkeit für die Strafzölle gegen die VR China liegt bei der Europäischen Kommission. Die Europäische Kommission bemüht sich derzeit noch, eine diplomatische Lösung mit der VR China zu finden.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus hat seit einigen Jahren einen regelmäßigen Jour Fixe auf Arbeitsebene mit führenden baden-württembergischen Fahrzeugherstellern etabliert. Im letzten Jour Fixe am 3. Juni 2024 wurde im Rahmen des offenen Austausches zu aktuellen Themen auch das Thema möglicher Strafzölle diskutiert.

10. welche konkreten Maßnahmen sie plant, um die Automobilindustrie in Baden-Württemberg vor den negativen Auswirkungen eines möglichen Handelskonflikts zwischen Europa und China zu schützen;

Zu 10.:

Die baden-württembergische Automobilwirtschaft kann auf dem Weltmarkt und insbesondere gegen die aufstrebende chinesische Konkurrenz langfristig ihre führende Rolle nur mit attraktiven Produkten beibehalten. Die Landesregierung setzt sich innerhalb der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union mit Nachdruck für ein innovationsfreundliches Umfeld ein und fördert neuartige und nachhaltige Technologien.

Hier geht es insbesondere um

- die Entwicklung klimafreundlicher Antriebstechnologien (Weiterentwicklung von Batterietechnik, aber beispielsweise auch alternativer Antriebskonzepte für den Schwerlastverkehr)
- und die Ausgestaltung eines rechtlichen Rahmens für das autonome Fahren, der Verkehrssicherheit und Innovationsoffenheit bestmöglich kombiniert.

Technologieführerschaft in den genannten Bereichen ist insbesondere auf dem chinesischen Markt notwendig, um Kundinnen und Kunden von den eigenen Produkten zu überzeugen, aber auch um den dortigen, sich ebenfalls weiterentwickelnden, regulatorischen Anforderungen dauerhaft gerecht zu werden.

11. welche Dialoge und Verhandlungen sie mit den betroffenen Unternehmen und Verbänden führt, um deren Anliegen und Strategien in die politischen Entscheidungsprozesse einzubinden;

Zu 11.:

Mit dem Strategiedialog Automobilwirtschaft BW (SDA) hat die Landesregierung Baden-Württemberg im Jahr 2017 einen systemischen, ganzheitlichen und intersektoralen Ansatz auf den Weg gebracht. In diesem Prozess arbeiten zahlreiche Akteure aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Arbeitnehmerverbänden, Verbraucherorganisationen, Umweltverbänden und Zivilgesellschaft gemeinsam an den multiplen und komplexen Herausforderungen, die sich aus Klimazielen, technologischen Innovationen, gesellschaftlichen Veränderungen und der damit einhergehenden umfassenden Transformation der gesamten Automobilwirtschaft einschließlich aller verbundener Wirtschaftszweige ergeben.

Der SDA steht für systematische Vernetzung und Kooperation über Ressort-, Branchen- und Sektorengrenzen hinweg mit dem gemeinsamen Ziel, eine der Schlüsselbranchen Baden-Württembergs in eine positive Zukunft zu führen und damit die Erwerbs- und Lebensgrundlage für viele Menschen im Land zu sichern. Dabei geht es nicht nur um die Entwicklung und Einführung neuer Technologien, Produkte und Dienstleistungen, sondern auch um die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts und der hier ansässigen Unternehmen.

Der SDA verfolgt seit seinem Start das Ziel, Projekte, Maßnahmen und Konzepte zu erarbeiten, mit denen der Transformationsprozess der baden-württembergischen Automobilwirtschaft erfolgreich gestaltet werden kann.

12. welche Auswirkungen sie für Baden-Württemberg sieht, wenn das chinesische Handelsministerium mögliche Gegenmaßnahmen umsetzt (insbesondere im Hinblick auf den baden-württembergischen Agrar- und Lebensmittel- sowie Industriesektor);

Zu 12.:

Die Auswirkungen für Baden-Württemberg im Hinblick auf den Agrar- und Lebensmittelsektor sind derzeit noch nicht abschätzbar und werden davon abhängig sein, inwiefern die VR China die Agrarimporte aus der EU, insbesondere Deutschland und Baden-Württemberg, reduziert und wie die möglichen Gegenmaßnahmen ausgestaltet werden. Grundsätzlich ist der Außenhandel Baden-Württembergs durch zahlreiche wirtschaftliche und politische Faktoren bedingt. Die Exportmengen unterliegen dabei Schwankungen, sowohl von Warengruppe zu Warengruppe als auch innerhalb einer Warengruppe.

Außenhandel von Baden-Württemberg mit China in den letzten Jahren laut GENESIS-Online von DESTATIS:

Warengruppe	2019		2020		2021		2022		2023	
	Ausfuhr: Gewicht in t	Ausfuhr: Wert in Tsd. Euro	Ausfuhr: Gewicht in t	Ausfuhr: Wert in Tsd. Euro	Ausfuhr: Gewicht in t	Ausfuhr: Wert in Tsd. Euro	Ausfuhr: Gewicht in t	Ausfuhr: Wert in Tsd. Euro	Ausfuhr: Gewicht in t	Ausfuhr: Wert in Tsd. Euro
Milch, Milcherzeugnisse ausgen. Butter u. Käse	739	2 680	1 773	8 917	1 648	10 864	1 546	14 487	329	1 581
Fleisch u. Fleischwaren	9 449	24 986	20 748	46 614	0,1	0	0	0	0	0
Backwaren u. a. Zubereitungen aus Getreide	371	1 167	271	662	304	819	235	406	420	3 511
Kakao und Kakaoerzeugnisse	985	6 545	583	4 545	663	4 459	744	5 104	1 287	8 663
Zuckerrüben, Zucker u. Zuckernerzeugnisse	297	1 660	368	1 827	180	1 007	133	702	182	1 115
Bier	33 053	19 042	29 864	16 126	32 534	17 866	23 708	13 876	16 466	10 713
Rundholz	15 269	19 515	20 511	23 134	10 170	14 921	10 272	16 988	14 575	22 884

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024 | Stand: 26. August 2024

Ein extremes Beispiel stellt die Warengruppe Schweinefleisch dar. Der Exportwert von Fleisch und Fleischwaren (insbesondere Schweinefleisch) in die VR China umfasste im Jahr 2020 noch rund 46,6 Millionen Euro. Nachdem der erste Fall von Afrikanischer Schweinepest in Brandenburg im Herbst 2020 festgestellt wurde, hat die VR China einen vollständigen chinesischen Importstopp von Schweinefleisch aus Deutschland verhängt. In den Folgejahren ist daher der Ausfuhrwert auf Null zurückgefallen. Ein derartiges Importverbot führt dazu, dass für die entsprechenden Produkte andere Absatzwege gefunden werden müssen, da die Produktionsketten insbesondere für tierische Produkte häufig nicht so schnell umgestellt bzw. angepasst werden können. Der asiatische Markt nimmt für die Ganztierverswertung eine besondere Rolle ein, da dort vermeintlich unattraktive Teile (Ohren, Füße usw.) grundsätzlich gut abgesetzt werden können. Für diese Teile ist ein alternativer Absatzkanal schwieriger zu entwickeln.

Die Auswirkungen möglicher Gegenmaßnahmen des chinesischen Handelsministeriums auf den Industriesektor in Baden-Württemberg sind derzeit nicht abschätzbar. Aufgrund des hohen Handelsvolumens (siehe dazu Stellungnahme zu Ziffer 2) könnten je nach Art und Umfang große Auswirkungen entstehen.

13. ob und gegebenenfalls wie sie die Diversifizierung der Absatzmärkte für baden-württembergische Automobilhersteller fördert, um die Abhängigkeit von China zu reduzieren.

Zu 13.:

Das Land Baden-Württemberg möchte seine Aktivitäten in der dynamischen Asien-Pazifik-Region verstärken und hat sich diesbezüglich eine Diversifizierung zum Ziel gesetzt. Vor diesem Hintergrund hat die Landesregierung im Dezember 2023 unter dem Motto „THE LÄND meets Asia Pacific“ einen Prozess zur Erarbeitung von Leitlinien zur Diversifizierung und Stärkung von Kompetenzen im Asien-Pazifik-Raum angestoßen, in den Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft, Wissenschaft und Kommunen eingebunden sind.

Aus Orientierungsgesprächen mit Unternehmen aus den Clustern Elektromobilität Süd-West und Brennstoffzelle BW zu einem Diversifizierungsprozess in der Asien-Pazifik-Region haben sich folgende erste Ergebnisse ergeben:

Bei vielen der befragten Unternehmen liegt der Fokus auch weiterhin klar auf dem Standort VR China (als Absatzmarkt, aber auch zunehmend im Hinblick auf Forschung und Entwicklung). Die befragten Unternehmen sind teilweise mit hohen finanziellen Investitionen seit mehr als zehn Jahren auf dem chinesischen Markt vertreten und möchten daher ihre Präsenz dort fortführen. In Einzelfällen wird auch eine Erweiterung des Engagements innerhalb der VR China in Erwägung gezogen. Die VR China wird von den meisten befragten Unternehmen trotz hoher Preissensitivität als Markt mit den besten Wachstumsaussichten für die nähere Zukunft gesehen und ist für zahlreiche befragte Unternehmen aktuell der umsatzstärkste Markt in der Asien-Pazifik-Region. Viele der befragten baden-württembergischen Unternehmen liefern in der VR China an deutsche oder europäische OEM und folgen daher diesen in die VR China und in andere Länder der Asien-Pazifik-Region. Aufgrund der hohen Preissensitivität ist der Zugang zu chinesischen Kundinnen und Kunden für deutsche Unternehmen allerdings nach wie vor sehr schwierig und meist nur über etablierte Netzwerke möglich.

Die VR China wird daneben zunehmend als relevanter Technologiestandort für zukünftige Fahrzeug- und Mobilitätstechnologien gesehen. Um international wettbewerbsfähig zu sein, werde es für deutsche Fahrzeughersteller und Zulieferer zukünftig von Bedeutung sein, auch spezifische Forschung und Entwicklung am Standort in der VR China zu betreiben (u. a. spezifische Kundenwünsche, zunehmende Notwendigkeit einer Kooperation mit chinesischen Akteuren). Zudem gewinnen auch chinesische Fahrzeughersteller für deutsche Zulieferer als Kunden immer mehr an Bedeutung. Es sei in den kommenden Jahren eine zunehmende Internationalisierung der chinesischen Fahrzeughersteller zu erwarten. Hintergrund sind u. a. Überkapazitäten im chinesischen Markt.

Japan und Korea seien aufgrund ihrer etablierten Automobilindustrie mit namhaften OEM ebenfalls relevante Länder. Allerdings beurteilten die Unternehmen den Marktzugang für beide Länder als schwierig und langwierig.

Indien wurde aufgrund seiner Marktgröße und aktueller wirtschaftlicher Entwicklung perspektivisch als zukünftiger Markt mit großem Potenzial eingeschätzt.

Die Bedeutung der Länder in der ASEAN-Region (Thailand, Malaysia, Philippinen, Indonesien, Vietnam) wurde seitens der befragten Unternehmen im Augenblick als eher nachrangig gesehen. Die befragten Unternehmen beobachteten die entsprechenden Märkte jedoch sehr genau und könnten sich angesichts der geopolitischen Situation auch dort verstärkte Aktivitäten vorstellen.

Aus den Expertengesprächen der Landesagentur e-mobil BW zur aktuellen Entwicklung in der VR China ergeben sich zudem folgende Einschätzungen im Hinblick auf die zukünftige Bedeutung des Automobilstandorts in der VR China:

Danach verschärfe sich auch im ASEAN-Raum der Wettbewerb, da chinesische OEM zunehmend Elektrofahrzeuge exportierten und vor Ort produzierten, während japanische OEM vorerst noch den Markt dominierten. Konventionelle Fahrzeuge würden hauptsächlich nach Russland exportiert, während Elektrofahrzeuge in entwickelte Länder und aufstrebende Märkte in Asien ausgeführt würden.

Zentrale Rohstoffe für batterieelektrische Antriebe unterlägen einer hohen Marktkonzentration bei der Gewinnung und Verarbeitung in der VR China. Auch in der zweiten Stufe der Wertschöpfungskette von Elektromotoren dominiere die VR China. Der Anteil an der globalen Produktion von (NdFeB- Neodym-Eisen-Bor) Permanentmagneten betrage ca. 85 Prozent. Auch die weiteren verarbeiteten Materialien in dieser Wertschöpfungsstufe – wie z. B. Verbindungen und Gehäuse – hingen mit einem Anteil in Höhe von 55 Prozent von der VR China ab.

Vor diesem Hintergrund unterstützt die Landesregierung Diversifizierungsstrategien von Unternehmen zur Sicherung ihrer Wertschöpfungs- und Lieferketten durch ihre Außenwirtschaftsfördermaßnahmen (siehe Ziffer 8).

Auch der BWIHK sieht im De-Risking einen integralen Bestandteil des unternehmerischen Handelns. Danach arbeiteten die Unternehmen beständig an einer Diversifizierung ihrer Absatzmärkte. Der BWIHK unterstützt diese Bemühungen mit Hilfe von Beratungen, Informationsvermittlung und Informationsveranstaltungen sowie dem Netzwerk der Auslandshandelskammern.

Dr. Hoffmeister-Kraut
Ministerin für Wirtschaft,
Arbeit und Tourismus