

# Michael Stoschek

Vorsitzender des Verwaltungsrats  
Brose Unternehmensgruppe

An den  
Bayerischen Ministerpräsidenten  
Dr. Markus Söder, MdL  
Bayerische Staatskanzlei  
Franz-Josef-Strauß-Ring 1  
80539 München

13.05.2020

Phone: +49 9561 21 1212

Fax: +49 9561 21 1592

Email: michael.stoschek@brose.com

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,



ich freue mich auf das für den 15.05.2020 angebotene  
Telefongespräch.

Zur Vorbereitung möchte ich die nachfolgenden Gedanken  
festhalten:

Wie Sie wissen, gehört die Brose Unternehmensgruppe zu den  
führenden bayerischen Automobilzulieferern und erwirtschaftete  
mit 26.000 Mitarbeitern in 24 Ländern im Vorjahr einen Umsatz  
von 6,2 Milliarden Euro.

In Folge des COVID-19 Shutdowns haben wir in den ersten vier  
Monaten fast 600 Millionen Euro Umsatz und 135 Millionen  
Betriebsergebnis verloren. Für das Gesamtjahr rechnen wir mit  
25% Umsatzrückgang und erstmals in unserer Firmengeschichte  
mit einem vollständigen Ausfall des Betriebsergebnisses.

Brose Fahrzeugteile  
SE & Co.  
Kommanditgesellschaft,  
Coburg

Max-Brose-Straße 1  
D-96450 Coburg

Phone: +49 9561 21 1212  
Fax: +49 9561 21 1592  
E-Mail: michael.stoschek@  
brose.com

Bereits vor der Corona-Pandemie waren die Autokäufer in Deutschland durch die unsachliche Polemik gegen die heimischen Automobilhersteller und die Dieselsechnologie stark verunsichert und hielten sich bei der Bestellung von Neuwagen zurück. Durch die anhaltende Kurzarbeit und die verringerten privaten Haushaltsmittel muss man jetzt mit weiterer Zurückhaltung bei Autokäufen rechnen.

Bleiben Impulse für eine rasche Erholung der Automobilproduktion aus, wird dies zweierlei Konsequenzen haben, über die sich eine verantwortungsvolle Politik im Klaren sein muss:

1. Aus zigtausenden Kurzarbeitern bei Herstellern, Zulieferern, Händlern und Werkstätten werden Arbeitslose.
2. Die Schadstoffbelastung durch den Autoverkehr wird kaum zurückgehen, wenn Fahrzeuge mit den modernsten Abgastechnologien nur geringfügig die Altbestände ersetzen und Elektrofahrzeuge weiterhin trotz Förderung in Deutschland fast keine Käufer finden.

Die Schadstoffemissionen deutscher Automobile sind seit Jahrzehnten stark rückläufig, obwohl der Bestand ein Durchschnittsalter von zehn Jahren aufweist und durch die ältesten Fahrzeuge besonders hohe Emissionen verursacht werden.

Eine Kaufprämie für Automobile würde nicht nur den Konsumenten helfen, sich in unsicheren Zeiten für eine größere Anschaffung wie ein Neufahrzeug zu entscheiden. Jedes neue Fahrzeug würde die Umwelt entlasten und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Ich kann nicht erkennen, weshalb die deutschen Fahrzeughersteller den Technologiewandel verschlafen haben sollen – wie so oft behauptet wird.

Die von deutschen Herstellern und Zulieferern weiterentwickelten Verbrennungsmotoren und Systeme zur Abgasreinigung, insbesondere für Dieselmotoren, ermöglichen heute Emissionswerte, die denen von Elektroantrieben in nichts nachstehen. Im Gegenteil:

1. Der NO<sub>x</sub>-Ausstoß von Dieselfahrzeugen ist dank modernster Harnstoff-Technologie praktisch nicht mehr relevant.
2. Die Feinstaubzeugung ist vom Antriebssystem unabhängig. Moderne Filtersysteme reduzieren den Feinstaubausstoß sowohl bei Diesel-, als auch bei Benzinfahrzeugen auf ein Minimum.
3. Die CO<sub>2</sub>-Emission bei der Herstellung und Entsorgung von Batterien sowie deren Aufladung aus mehrheitlich fossiler Stromerzeugung hat unbestritten zur Folge, dass die Nutzung von Elektrofahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland zu einer höheren CO<sub>2</sub>-Belastung führt, als Autos mit modernsten Dieselmotoren.

Insofern macht die Konzentration einer staatlichen Förderung auf den Erwerb von Elektrofahrzeugen schon unter Emissionsgesichtspunkten in Deutschland keinen Sinn.

Auch das Argument, die Abwrackprämie hätte 2008 vor allem den Kauf ausländischer Fahrzeuge gefördert, gilt diesmal nicht: Über eine so weit entwickelte Abgasreinigung verfügen nur die Verbrennungsmotoren der deutschen Automobilhersteller. Natürlich sollte die Kaufprämie den Einsatz genau dieser Technologie zur Bedingung machen.

Eine Kaufprämie für Elektro- oder Hybridfahrzeuge unterstützt dagegen in erster Linie den Verkauf und die Arbeitsplätze von Herstellern in Asien und Amerika.

Deshalb mein dringender Appell: Sichern Sie die Arbeitsplätze in der für die Beschäftigung wichtigsten Branche, der deutschen Automobilindustrie! Sorgen Sie für eine schnelle Schadstoffreduzierung und Klimaverbesserung durch eine Kaufprämie, die für den Erwerb von Fahrzeugen mit der modernsten Verbrennertechnologie gilt, und sich auf den Ersatz der ältesten Fahrzeuge auf unseren Straßen konzentriert.

Die aktuellen hohen Investitionen deutscher Hersteller in die E-Mobilität sind dem Umstand geschuldet, dass die EU bei der Erfüllung der CO<sub>2</sub>-Vorgaben den Elektroantrieb pauschal als CO<sub>2</sub>-frei einstuft. Das trifft aber nur für den Fahrbetrieb zu und nicht für die Produktion und Entsorgung von Elektromotoren und Batterien, und vor allem nicht für die Erzeugung des Ladestroms aus fossilen Energieträgern. Dass wir bei wesentlichen Rohstoffen für Elektrofahrzeuge auf chinesische Lieferanten angewiesen sind, ist hoffentlich bekannt.

Im Zusammenhang mit dem Energiebedarf der Elektromobilität wird deutlich, dass der Ausstieg aus der Kernenergie nicht nur unter dem Aspekt des Klima- und Naturschutzes und der enormen Kosten für alle Beteiligten als Fehlentscheidung gesehen werden muss. Auch damals waren die deutschen Unternehmen führend in der Technologie sicherer und effizienter Kernkraftwerke.

Nun droht ein weiteres Mal, dass eine international führende deutsche Industriesparte, wie die Autoindustrie und ihre Arbeitsplätze, durch politische Entscheidungen ins Abseits gestellt wird und wir uns in die Abhängigkeit von anderen Ländern begeben, so, wie dies bei der Gentechnik inzwischen auch der Fall ist.

Mit besten Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J.L. M. Gunders', is written below the text.