

Branchenanalyse Automotive, Februar 2020

Kontakt: Dr. Cornelius Plaul
Tel. 0351 25593-604 . Fax 0351 25593-605 . info@imreg.de

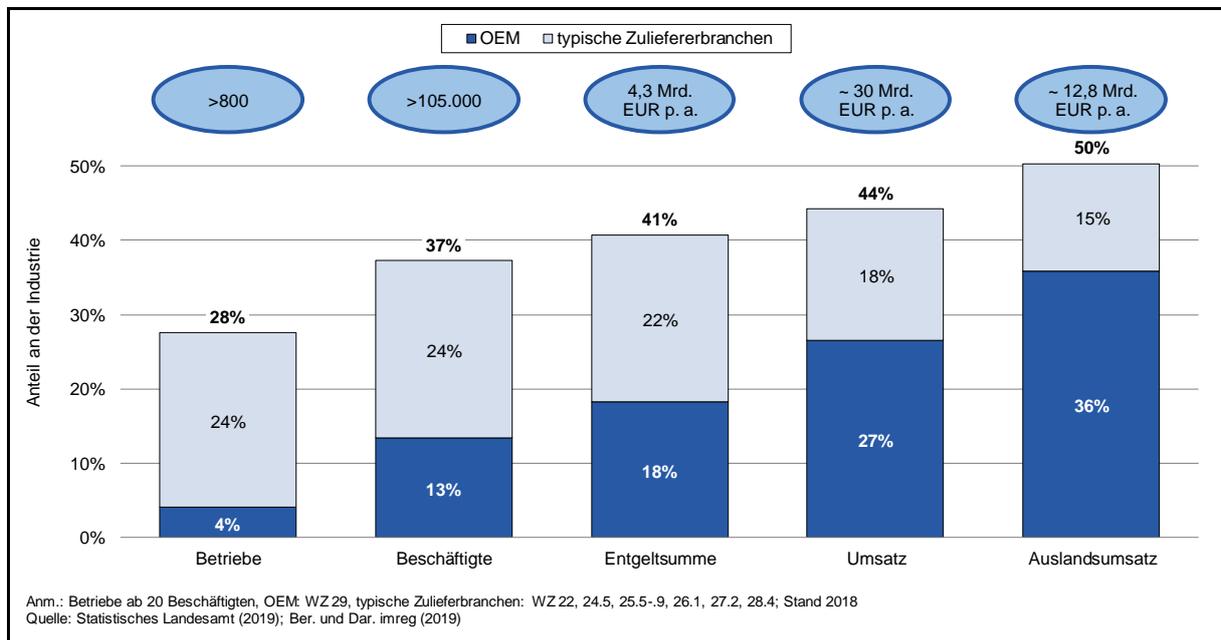
Die Frage, wo die Wertschöpfung angesiedelt wird, ist wie seit Jahrzehnten völlig offen.

Wilfried Porth, Daimler-Personalvorstand (FAZ vom 22.12.2019)

Automobilindustrie ist eine systemrelevante Branche – in Sachsen hängen über 100.000 Industriearbeitsplätze an der Autoproduktion

Mit fast 850.000 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von ca. 430 Mrd. EUR ist die deutsche Automobilindustrie der nach Mitarbeitern zweitgrößte und nach Umsatz bedeutendste Wirtschaftszweig des Verarbeitenden Gewerbes¹. Rund ein Drittel der privatwirtschaftlichen Forschungs- und Entwicklungskapazitäten in Deutschland werden direkt von dem Wirtschaftszweig (WZ) getragen². Zudem erwirtschaftet die Branche fast 50 Mrd. EUR Steuern und Sozialversicherungsbeiträge pro Jahr³. Dies entspricht etwa einem Siebtel des Gesamtvolumens des Bundeshaushalts.

Umfang und Anteil der Automobilindustrie und typischer Zuliefererbranchen in Sachsen



Systemrelevant ist die Branche aber vor allem aufgrund ihrer hochgradigen wirtschaftlichen Verflechtungen mit anderen Wirtschaftszweigen durch das hohe Einkaufsvolumen von rund 350 Mrd. EUR pro Jahr⁴. Bezieht man die wichtigsten Zuliefererbranchen ein, sind bundesweit über 2 Mio. Industriearbeitsplätze direkt und indirekt von der Automobilindustrie abhängig. In Sachsen beträgt die Anzahl 105.000, was jeder dritte Industriebeschäftigte im Freistaat ist. Nicht mit eingerechnet sind

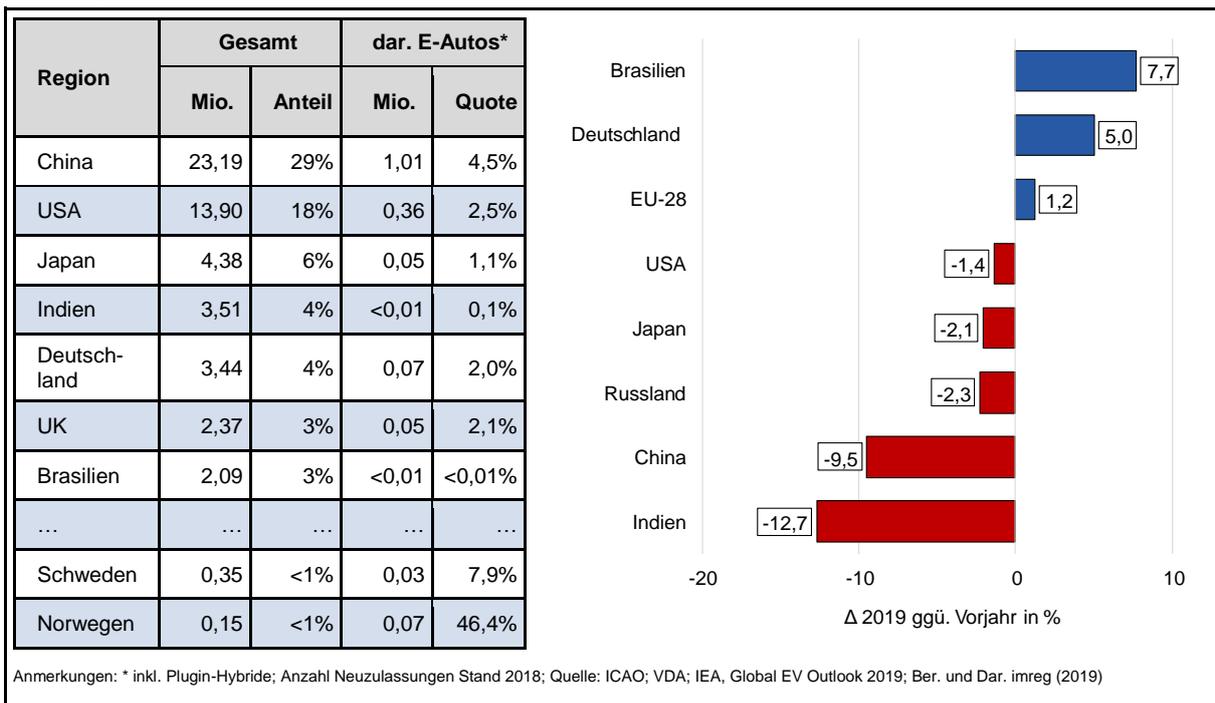
dabei die Beschäftigten bei Dienstleistern, Zeitarbeitsfirmen oder Logistikunternehmen sowie induzierte Effekte durch Konsumausgaben und geleistete Steuern von Beschäftigten und Unternehmen.

Disruption wird politisch forciert und geht mit globaler Nachfrageschwäche einher - bisherige Wachstumsszenarien erscheinen obsolet

Die Industrie war in den vergangenen Jahren bereits einer zunehmenden Regulierung ausgesetzt, die zusätzlich zu den ohnehin bestehenden Trends den Entwicklungs-, Investitions- und Kostendruck weiter intensivierte. Die im April 2019 verschärften CO₂-Grenzwerte für den Flottenausstoß von in der EU abgesetzten Neuwagen⁵ setzen jene auf die europäischen Märkte ausgerichteten Automobilproduzenten unter Zugzwang: Um Strafzahlungen im Milliardenbereich zu vermeiden, wird ein kurzfristig deutlich steigender Anteil von Elektrofahrzeugen zwingend.

Nach der eher evolutionären Entwicklung mit einem stetigen, aber insgesamt nur leichten Anstieg des Elektrofahrzeuganteils in der EU von 0,5% im Jahre 2014 auf 2,5% im Jahr 2019 droht infolge des politischen Drucks eine disruptive Veränderung im Antriebsstrang⁶. So entfallen durch den Einsatz von Elektro- statt Verbrennungsmotoren bis zu 85% der bisherigen Fahrzeugteile im Antriebsstrang. Dies geschieht unabhängig davon, dass im gesamten Lebenszyklus – also unter Einbeziehung der Produktion und Entsorgung – Elektroautos eigentlich nur in Klein- und Kompaktwagen-Segmenten (deren Anteil in Deutschland seit 2010 von 27 auf 20% sank) und hier vor allem im Stadtbetrieb einen realistischen Break-even im CO₂-Ausstoß gegenüber dem Diesel erreichen⁷.

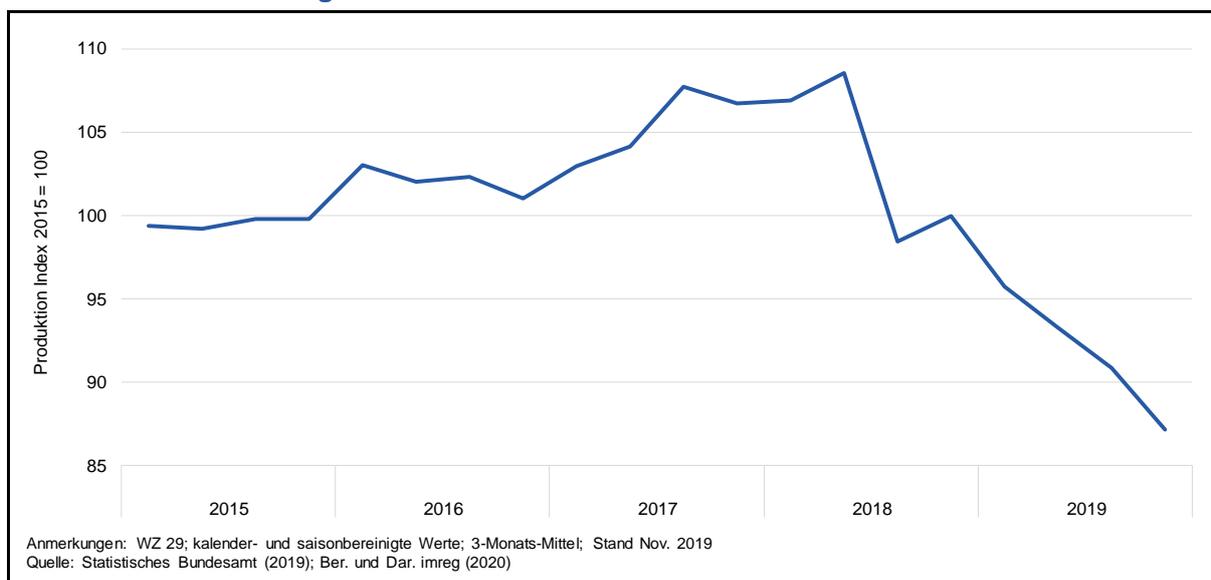
Umfang und Entwicklung globaler Pkw-Neuzulassungen



In dem Zusammenhang steht ein globaler Automarkt, der auch infolge staatlicher Eingriffe durch Subventionen, Vorschriften und (drohende) Verbote verunsichert ist und 2019 das zweite Mal in Folge schrumpfte⁸. Statt eines Wachstums der globalen Autonachfrage ist eine längerfristige Stagnation der Absatzzahlen wahrscheinlicher geworden⁹, was den Wettbewerbs- und Anpassungsdruck entsprechend intensiviert. So gehen Prognosen bis 2030 unter den Annahmen eines stagnierenden Gesamtmarktes und eines Anstiegs von batterieelektrischen und hybriden Fahrzeugen auf jeweils rund ein Drittel Marktanteil von einem weltweiten Umsatzverlust von 300 Mrd. EUR in den klassischen Verbrenner-Technologien (Motor, Getriebe, Nebenaggregate, Abgastechnik) aus. Lediglich gut 45 Prozent dieser Einbußen könnten in dem Szenario durch einen Mehrbedarf an Verbrenner-Technologien in Hybriden-Lösungen ausgeglichen werden¹⁰.

Auf der anderen Seite stünde ein Umsatzanstieg vor allem in den Bereichen der Traktionsbatterien (+162 Mrd. EUR) und Ladetechnik (+65 Mrd. EUR)¹¹. Hier wäre vor allem China der Gewinner, wo rund zwei Drittel der relevanten Batteriezell-Fertigungskapazitäten zu finden sind¹². Auch wenn es zuletzt einzelne Standortentscheidungen für Batteriefertigungen in Europa bzw. Deutschland gab, wird die Dominanz Chinas in dem Feld schon allein aufgrund des Vorsprungs in der Industrialisierung der Technologien und Fertigungsprozesse absehbar erhalten bleiben, womit – sollte sich die o. g. Entwicklung einstellen – ein wesentlicher Teil der künftigen Wertschöpfung beim Auto nicht aus Deutschland oder Europa kommen würde. Bestenfalls erscheinen die heimischen Hersteller hier als Follower mit entsprechend negativer Ausgangslage auf die Preis- und Kostensituation. Damit steigt das Risiko struktureller Umbrüche in der Branche aber noch einmal erheblich, weil die potenziellen Wertschöpfungsanteile absehbar schrumpfen, während der Investitionsbedarf in anderen Technologiefeldern eher noch weiter steigt, um die o. g. Nachteile anderweitig ausgleichen zu können.

Produktionsentwicklung der deutschen Automobilindustrie

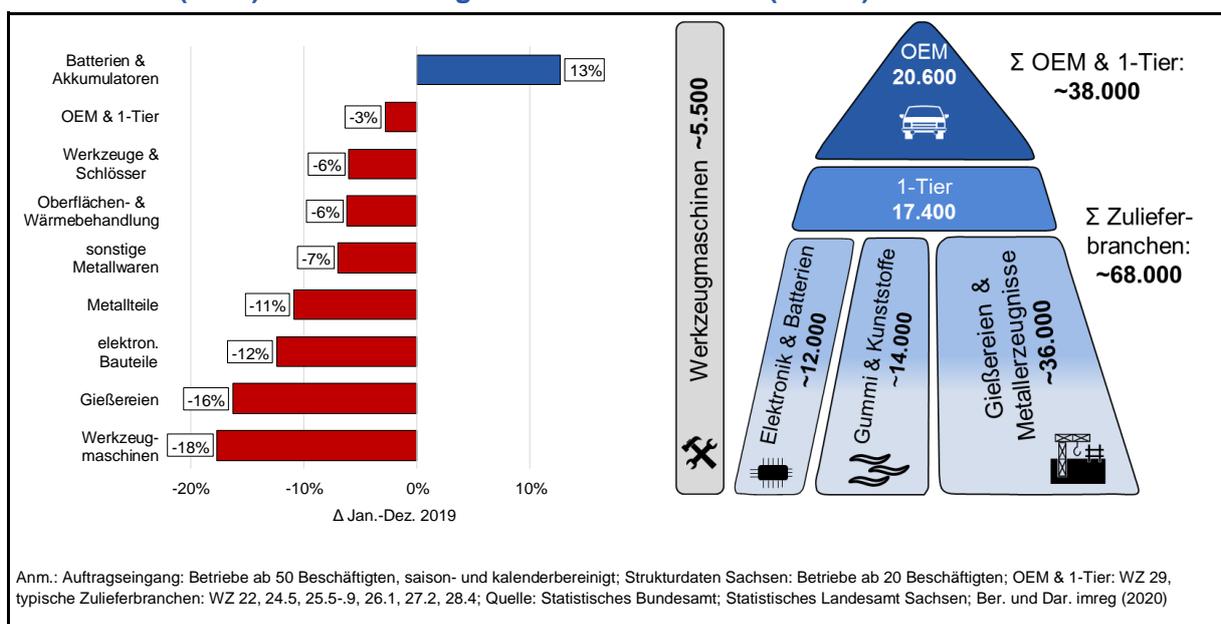


Die veränderte Ausgangslage zeigt sich unterdessen in einer regelrecht einbrechenden Produktionsentwicklung in der deutschen Automobilindustrie. Seit dem Spitzenwert im 2. Quartal 2018 sank der Produktionswert in Deutschland bis 4. Quartal 2019 um 22%¹³, ohne das bislang eine Bodenbildung erkennbar ist. Während die Autoexporte parallel um 5% abnahmen, wurde der sich nach dem Einbruch durch die Neueinführung der WLTP-Tests 2018 wieder stabilisierte inländische PKW-Markt vor allem durch Importe bedient, die gleichzeitig um 3% zulegten¹⁴. Auch die deutschen Automobilkonzerne konnten ihre Ergebnisse 2019 überwiegend stabil halten oder sogar steigern¹⁵. Allerdings spiegeln sich in diesen Entwicklungen bereits die kosten- und technologiegetriebene Verlagerungstendenzen in der deutschen Automobilindustrie wider, die angesichts der oben geschilderten Umbrüche in den nächsten Jahren weiter an Dynamik gewinnen könnten.

Ungünstige Sandwichposition verschärft regionale Situation - Wirtschaftspolitik bei Produktions- und Standortbedingungen gefordert

Von dieser Entwicklung besonders betroffen sind wiederum die Zulieferbereiche. Die Produktion war 2019 – mit Ausnahme der Herstellung von Batterien und elektronischen Komponenten – in allen typischen Zulieferzweigen¹⁶ gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Bei den Auftragseingängen verzeichneten nur die Batterien ein Plus, während alle anderen Zulieferindustrien teils zweistellige Rückgänge verbuchten. Am stärksten vom Abschwung betroffen sind die Hersteller von Metallerezeugnissen, die Gießereien und der Werkzeugmaschinenbau. Letzterer verzeichnete im 4. Quartal 2019 gegenüber dem Spitzenwert im 1. Quartal 2018 ein Minus von -25% mit weiter nachlassender Tendenz¹⁷.

Veränderung des Auftragseingangs der deutschen Automobilindustrie sowie typischer Zulieferbranchen (links) und Beschäftigtenanteile in Sachsen (rechts)



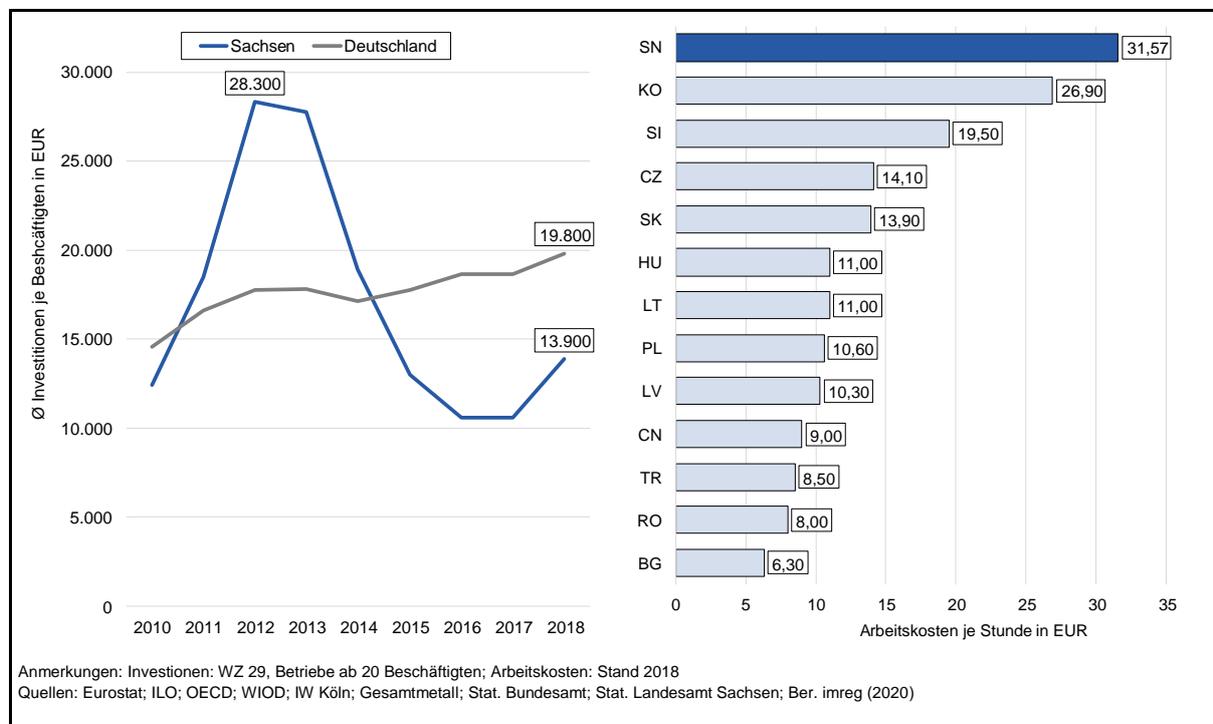
Die schwachen Auftragseingänge sind zum einen Folge der aktuell rückläufigen inländischen Automobilproduktion. Aufgrund der engen zeitlichen Vorgaben in den Lieferketten der Automobilindustrie (Just-in-time bzw. Just-in-sequence) ergeben sich auch vergleichsweise nahe regionale Verflechtungen zwischen Finalisten und Zulieferern, womit sich ein Rückgang der inländischen Produktion bei den Finalisten unmittelbar auch bei den Zulieferern auswirkt. Dies wird dadurch verstärkt, dass bei einem schrumpfenden Wertschöpfungsumfang in Summe mit einem verstärkten Insourcing durch die Finalisten zu rechnen ist¹⁸.

Zum anderen spiegelt sich hierin der sich durch den Technologie- und Strukturwandel noch einmal verschärfte Kostendruck wider, der innerhalb der Lieferkette auf die Zulieferer weitergegeben wird und sich bei fortsetzenden Verlagerungen ebenfalls noch einmal zu intensivieren droht. Gerade in energieintensiven Zulieferbereichen kommen die hohen und weiter steigenden Strompreise in Deutschland aber auch neue Vorgaben zur CO₂-Einsparung in der Lieferkette hinzu. Gleichzeitig müssen auch die Zulieferer in neue Technologien und Fertigungsprozesse investieren, um künftig noch als Lieferant für die neuen Modelle in Frage zu kommen. Angesichts des oben geschilderten Umfeldes von niedrigeren Markterwartungen und unsichererem Ausblick hinsichtlich der künftigen Antriebsarten ist dabei eine Verteuerung der Finanzierungskosten zu befürchten. Im Ergebnis dessen hat sich bereits im Zeitraum 2016 bis 2018 die durchschnittliche Umsatzrendite (EBT) mittelständischer Zulieferunternehmen in Deutschland halbiert.¹⁹

Sachsen wie auch die anderen Neuen Bundesländer treffen diese Trends überproportional. Erstens ist der Zulieferanteil höher als bundesweit. Gleichzeitig sind diese im Schnitt kleiner und nachrangiger in der Lieferkette, was tendenziell einen höheren Kostendruck zur Folge hat. Zweitens fehlt den regionalen mittelständischen Unternehmen in der Regel die Größe und damit auch die Möglichkeit für den Aufbau eigener Auslandsstandorte, um den sich verändernden regionalen Produktionsschwerpunkten zu folgen oder sich markt- und kostenseitig zu diversifizieren.

Drittens sind die in Ostdeutschland ansässigen Standorte der Finalisten und größeren Zuliefergruppen fast ausschließlich produktionszentriert, was eine ungünstige *Sandwichposition* zwischen den westeuropäischen Konzernsitzen auf der einen und den kostengünstigen osteuropäischen Produktionsstandorten auf der anderen Seite erzeugt. So sind nur 1% der bundesweiten Forschungskapazitäten in der Automobilindustrie (WZ 29) in den ostdeutschen Bundesländern (mit Berlin) angesiedelt²⁰, aber jeder fünfte Betrieb mit fast jedem zehnten Beschäftigten²¹. Die Austauschbarkeit mit anderen kostengünstigeren Fertigungsstandorten ist damit ungleich höher als bei integrierten Standorten.

Entwicklung der Investitionsintensität in der Automobilindustrie und Arbeitskosten in der Metall- und Elektroindustrie



Die hohen und in den vergangenen Jahren weiter gestiegenen Standortkosten belasten die ostdeutschen Produktionsbetriebe damit besonders stark: So liegen die durchschnittlichen Arbeitskosten in der sächsischen Metall- und Elektroindustrie mit 31,57 EUR/Stunde um rd. 120% bzw. 200% über den Nachbarländern Tschechien und Polen. Gegenüber den anderen osteuropäischen Produktionsstandorten wie Rumänien und Bulgarien ist der Unterschied noch ausgeprägter. Gleichzeitig sind die Stromkosten für ein mittelständisches²² Industrieunternehmen in Deutschland die zweithöchsten Europas und übersteigen bspw. den tschechischen Vergleichswert um rd. 120% und den polnischen um 65%²³. Auch die Steuer- und Abgabenbelastung liegt in Deutschland auf internationalem Spitzenniveau²⁴, wobei in Sachsen noch das zweithöchste Gewerbesteuer-Niveau aller Flächenländer hinzukommt²⁵. Die verschlechterten Rahmenbedingungen spiegeln sich bereits in den letzten Jahren in einer fortlaufend schwachen und im Bundesvergleich unterdurchschnittlichen Investitionstätigkeit in der sächsischen Industrie wider.

Insofern bestehen für die Wirtschaftspolitik einige Hausaufgaben zur Verbesserung der Produktions- und Standortbedingungen vor Ort. Diese sind nicht neu, haben aber durch die politisch offensichtlich in Kauf genommene Beschleunigung des Strukturwandels an Dringlichkeit gewonnen. Zentrale ordnungspolitische Leitlinien für die Wirtschaftspolitik wären daher ein zügiger Abbau dieser Rekordbelastung für Arbeitnehmer und Unternehmen, welche darauf abzielen, eine höhere Attraktivität für Investitions- und Standortentscheidungen zu erreichen. Auch der Freistaat Sachsen hätte bei den Gewerbesteuer-Hebesätzen Stellenschrauben im FAG, die er für deren Reduzierung nutzen könnte²⁶.

Zudem brauchen Kunden und Produzenten verlässliche gesetzliche und regulatorische Rahmenbedingungen, was eine politische Feinsteuerung ausschließt, die sich demgegenüber zwangsläufig in der Bevorzugung einzelner Technologien und nationalen Alleingängen wie dem EEG oder neuerdings der geplanten CO₂-Bepreisung verliert (mitunter ohne dass die gewünschten Effekte entstehen, wie die gemischte Bilanz von E-Autos bei den CO₂-Lebenszykluskosten verdeutlicht). Stattdessen wäre dringend Technologieoffenheit zu wahren und das Ziel einer CO₂-Reduzierung in einem langfristig angelegten, globalen oder zumindest europäischen Cape and Trade-System zu verfolgen. Die notwendigen Innovationen, um diese Ziele zu erreichen, müssen dagegen den Unternehmen überlassen werden.

Die Bundespolitik hat in den vergangenen Wochen auf die deutlich verschlechterte Lage in der deutschen Automobilindustrie reagiert. So sollen zumindest die Kurzarbeiterregelungen in Zusammenhang mit Qualifizierungsmaßnahmen wieder erleichtert werden²⁷. Dies erscheint allerdings nur als ein erster Schritt, da die Regelung weiter hinter derjenigen von 2008/2009 zurückbleibt. Zudem sind dies nur kurzfristige Instrumente, während die notwendige Modernisierung des bundesweiten Arbeitsrechts mit flexibleren Arbeitszeitregelungen für Arbeitnehmer und Betriebe auf Basis der EU-Arbeitszeitrichtlinie seit Jahren vertagt wird.

Auch einzelne Bundesländer haben Sondermaßnahmen ergriffen. So stockte bspw. der Freistaat Bayern die Mittelstands- und Technologieförderung über die bereits geplanten Maßnahmen seiner Hightech-Agenda hinaus noch einmal auf²⁸. Im Vergleich dazu hat der Freistaat Sachsen seine Technologieprojektförderung für Unternehmen aus vermeintlicher Mittelknappheit zum Jahresende 2019 gestoppt²⁹, während kurz danach ein 220 Mio. EUR schweres *Sofortprogramm* aus Landesmitteln auf den Weg gebracht wurde, ohne dass nennenswerte wirtschaftsfördernde Maßnahmen ergriffen wurden³⁰. Mit einer derartigen Prioritätensetzung trotz dem ersichtlich verschlechterten Umfeld erscheint es sehr fraglich, ob auch künftig noch so viele Menschen von ihren Einkommen in der Industrie leben können, wie dies aktuell im Freistaat Land der Fall ist.

Dresden, Februar 2020

-
- ¹ Stand 2018, vgl. Statistisches Bundesamt (verschiedene Jg.): Jahresberichte der Betriebe des Bergbaus und des Verarbeitenden Gewerbes mit 20 und mehr Beschäftigten, Fachserie 4, Reihe 4.1.2, Wiesbaden.
- ² Mit Stand 2017 wurden 25,7 Mrd. EUR von 68,8 Mrd. internen FuE-Ausgaben bzw. 126.000 von 437.000 FuE-Beschäftigten im WZ 29 verzeichnet (vgl. Stifterverband für die deutsche Wissenschaft (2019): Zahlenwerk 2019, Essen).
- ³ Hochrechnung auf Basis deutsche Metall- und Elektroindustrie; direkte, indirekte und induzierte Steuern; IW Köln und Ber. imreg (2020).
- ⁴ Aus der Kostenstrukturhebung (Fachserie 4, Reihe 4.3) des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2017 ergibt sich für die WZ 29 eine Vorleistungsquote bezogen auf die Nettowertschöpfung von 82%. Multipliziert mit dem Umsatz der Betriebe ab 20 Beschäftigten (Reihe 4.1.2) i. H. v. 429 Mrd. EUR ergibt sich ein Vorleistungsbezug von 350 Mrd. EUR.
- ⁵ Der im April 2009 ab dem Jahr 2020 festgelegte zulässige durchschnittliche Flottenausstoß von 95 g CO₂/km (vgl. EU-Verordnung 443/2009, Art. 1) wurde im April 2019 verschärft (vgl. EU-Verordnung 2019/631). Demnach muss der Flottenausstoß bis zum Jahr 2030 um weitere 37,5% bis auf rd. 59 g CO₂/km sinken. Jedes Gramm, für das der Flottenausstoß eines Herstellers darüber liegt, muss er je verkauftem Fahrzeug eine Strafzahlung von 95 EUR leisten.
- Bei einem durchschnittlichen Flottenausstoß von 100 g CO₂/km und 1 Mio. verkaufter Fahrzeuge in Europa ergäbe sich im Jahre 2030 (ohne Berücksichtigung weiterer Sonderregelungen) somit eine Strafzahlung in Höhe von:
- $$\left(100 \frac{\text{g CO}_2}{\text{km}} - 59 \frac{\text{g CO}_2}{\text{km}}\right) \cdot 1 \text{ Mio.} \cdot 95 \text{ EUR} / \frac{\text{g CO}_2}{\text{km}} = 3,90 \text{ Mrd. EUR}$$
- ⁶ EU-27 inkl. EFTA (Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz), Türkei und Vereinigtes Königreich; inkl. Plugin-Hybride, vgl. International Energy Agency (2019): Global EV Outlook 2019.
- ⁷ Laut einer Metastudie wird der Break-Even zwischen Benziner und Elektroauto nach rd. 60.000 km und zwischen Diesel und Elektroauto nach rd. 80.000 km Fahrleistung erreicht, vgl. Agora Verkehrswende (2019): Klimabilanz von Elektroautos, Berlin.
- Andere Studie kommen unter veränderten Annahmen (insbes. unterstellte Batterie Lebensdauer und -kapazität, Strommix, durchschnittliche Fahrleistung) zum Ergebnis, dass ein Break-Even gar nicht erreicht wird; vgl. Buchal, C.; Karl, H.-D., Sinn, H.-W. (2019): Kohlemotoren, Windmotoren und Dieselmotoren: Was zeigt die CO₂-Bilanz?, ifo Schnelldienst 8/2019, S. 40-54.
- ⁸ Vgl. VDA: Europäischer Pkw-Markt 2019 leicht im Plus, Pressemitteilung vom 16.01.2020, Berlin.
- ⁹ Für entsprechende Einschätzungen führender deutscher Automobilhersteller bzw. Zulieferer vgl. bspw. „Alle müssen Ihre Kapazitäten anpassen“, Handelsblatt vom 25.11.2019.
- ¹⁰ Dies entspricht dem Szenario „Mobility as a Service“ (MaaS) der IW Consult, wonach der globale Autoabsatz zwischen 2016 und 2030 auf dem Niveau von rd. 90 Mio. Fahrzeugen stagniert, vgl. bspw. IW Consult & Fraunhofer IAO (2018): Veränderungen der bayerischen Automobilindustrie durch automobiler Megatrends.
- ¹¹ MaaS-Szenario, vgl. IW Consult & Fraunhofer IAO (2018), S. 49.
- ¹² Zum Jahr 2017 bestehende oder im Aufbau befindliche Batteriezellfertigungskapazitäten; vgl. Bloomberg Intelligence (2017), IW Köln (2019).
- ¹³ 4. Quartal 2019 bis einschließlich November 2019. Vgl. Statistisches Bundesamt.
- ¹⁴ Vgl. Statistisches Bundesamt, Außenhandelsstatistik für GP19-29 (Fahrzeuge und Fahrzeugteile).
- ¹⁵ So steigerte BMW seinen Umsatz zwischen 1. und 3. Quartal 2019 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 3%, Daimler um 4% und Volkswagen um 7%, vgl. jew. Zwischenberichte zum 3. Quartal 2019.
- ¹⁶ Vgl. Statistisches Bundesamt, Produktionsindex für das Verarbeitende Gewerbe. Als typische Zulieferbranchen werden im Folgenden verstanden: WZ 22 (Gummi- & Kunststoffteile), WZ 24.5 (Gießereien), WZ 25.5-25.9 (Metallteile), WZ 26.1 (elektron. Bauelemente), WZ 27.2 (Batterien & Akkumulatoren), WZ 28.4 (Werkzeugmaschinenbau).
- ¹⁷ Vgl. Statistisches Bundesamt, Wertindex des Auftragseingangs im Verarbeitenden Gewerbe für die WZ 28.4.
- ¹⁸ Beispielhaft sei hier auf die Entscheidung Daimlers verwiesen, Elektroantriebe künftig selbst herzustellen, wodurch dem Zulieferer ZF Friedrichshafen Aufträge verloren gegangen sind, vgl. „ZF geht leer aus: Daimler baut Elektroantrieb in Zukunft selbst“, Schwäbische Zeitung vom 11.12.2019.
- ¹⁹ Vgl. „Auswertung von Jahresabschlüssen: Kleinere Zulieferer leiden besonders“, IKB-Barometer Spezial Automobilzulieferer-Industrie, Januar 2020.

-
- ²⁰ Auf die ostdeutschen Bundesländer entfallen 220 Mio. EUR der FuE-Ausgaben und 1.282 der FuE-Beschäftigte des WZ 29 in Deutschland (jeweils 1%), vgl. Stifterverband (2019).
- ²¹ Rd. 280 von 1.360 Betrieben bzw. 73.000 von 851.000 Beschäftigten bundesweit. Vgl. Statistische Landesämter BB+BE, MV, SN, ST und TH, Jahresberichte der Betriebe des Bergbaus und des Verarbeitenden Gewerbes mit 20 und mehr Beschäftigten für das Jahr 2018.
- ²² Angenommener Stromverbrauch zwischen 500 und 2.000 MWh p. a.
- ²³ Inkl. Steuern und Abgaben lagen die Strompreise in Deutschland im 1. Halbjahr 2019 bei 20,4 ct/KWh. In Polen waren es dagegen nur 12,3 ct/KWh und in Tschechien 9,3 ct/KWh. Vgl. Eurostat.
- ²⁴ So lag der durchschnittliche Unternehmenssteuersatz 2018 bei 29,8% und wurde somit innerhalb der OECD nur noch von drei weiteren Staaten übertroffen (vgl. OECD 2019). Hinzu kommen dabei noch überdurchschnittlich hohe Lohnnebenkosten (vgl. Schröder 2019).
- ²⁵ Vgl. imreg-Standpunkt 08/2019.
- ²⁶ Vgl. Plaul, C. (2019): Gefangen im System der hohen Hebesätze, ifo Dresden berichtet 26(6), S. 23-26.
- ²⁷ Vgl. „Kurzarbeit schlägt Steuerreform“, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 31.01.2020, S. 19.
- ²⁸ Vgl. Bayerische Staatskanzlei, Gemeinsame Erklärung zum Zukunftsforum Automobil vom 25.11.2019.
- ²⁹ Vgl. www.sab.sachsen.de > Förderprogramme > Forschung und Entwicklung - Projektförderung (FuE-Projektförderung), letzter Abruf am 04.02.2020.
- ³⁰ Vgl. „Womit Schwarz-Grün-Rot loslegt“, Freie Presse vom 27.01.2020, S. 4.