

**Rede
des stellv. Fraktionsvorsitzenden und wirtschaftspolitischen
Sprechers**

Christoph Bratmann, MdL

zu TOP Nr. 24 und 25 – Abschließende Beratungen

**24) Technologieoffen in die Zukunft - es braucht das Aus
vom Verbrenner-Aus!**

Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/3644

**25) a) Zukunftssicherung und Innovation: Für eine starke
Automobilindustrie in unserem Land!**

Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/2460

**b) Transformation unterstützen, Innovation fördern -
Niedersachsens Automobilindustrie zukunftsfähig
aufstellen**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die
Grünen - Drs. 19/4265

während der Plenarsitzung vom 26.09.2024
im Niedersächsischen Landtag

Es gilt das gesprochene Wort.

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren!

Dieses Haus muss seit einiger Zeit einiges aushalten, wie wir gerade wieder gemerkt haben. Die AfD hat in ihrem Beitrag wieder deutlich gemacht, was Kernelement ihrer Strategie ist: Wut und Angst erzeugen, Fake News verbreiten, Leugnung jeglicher wissenschaftlicher Erkenntnisse und auch Leugnung jeglicher betriebswirtschaftlicher Gesetze.

An Ihnen ist völlig vorbeigegangen, dass der Antragsberatung eine Anhörung im Ausschuss vorangegangen ist. In dieser Anhörung waren Vertreterinnen und Vertreter der Gewerkschaften, Vertreterinnen und Vertreter der Wissenschaft, Vertreterinnen und Vertreter der Automobilwirtschaft in Niedersachsen anwesend. Aber nicht einer hat sich Ihre Position in irgendeiner Form zu eigen gemacht. Sie erzeugen nur Angst und Wut, um daraus Nektar zu ziehen. Das ist unredlich, und es ist auch Unsinn, was Sie hier verbreiten, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Dabei denken wir an die über 3.000 Menschen, die sich gestern wenige Kilometer Luftlinie von hier vorm Schloss Herrenhausen versammelt haben, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Volkswagen, die Angst haben vor der Zukunft, die Angst haben um ihre Arbeitsplätze und die absolut verunsichert sind von dem, was der Vorstand gerade herausgelassen hat. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn man diesen Menschen in die Augen geschaut hat, ist klargeworden: Es lohnt sich politisch, für jeden einzelnen Arbeitsplatz von Volkswagen zu kämpfen.

Es lohnt sich, für die industrielle Basis unseres Landes Niedersachsen zu kämpfen, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Im Moment kommen zwei Dinge zusammen, die sich auf die Automobilindustrie besonders belastend auswirken: Krise und Veränderungsdruck. Darauf werde ich später noch genauer eingehen, wenn ich auf den Antrag zu sprechen komme.

Krise und Veränderungsdruck bilden ein Gemisch, das im Moment für viel Verunsicherung sorgt. Im Moment kommen auch wieder die sogenannten Topökonomen zu Wort, die behaupten, es sei jetzt mit der industriellen Produktion in Deutschland vorbei, die behaupten, industrielle Produktion lohne sich in einem Land, in dem die Löhne hoch sind und Energie relativ teuer ist, nicht mehr.

Diese vermeintlichen Topökonomen gab es auch schon in den 1990er-Jahren und Anfang der 2000er-Jahre. Es ist insbesondere auch Mitgliedern der SPD-Fraktion und der SPD-geführten Landesregierungen zu verdanken, dass wir darauf nicht reingefallen sind. Wir brauchen die industrielle Produktion, und wir werden alles dafür tun, sie hier zu erhalten, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Ministerpräsident Stephan Weil hat gestern in seiner Regierungserklärung die herausragende Bedeutung von Volkswagen für Niedersachsen herausgestellt. Wie Innenministerin Behrens eben bereits dargestellt hat, ist er zur Stunde zusammen mit Julia Willie Hamburg im Aufsichtsrat, um dort ihrer Verantwortung nachzukommen und die Weichen für den VW-Konzern richtig zu stellen.

Mit unserem Antrag setzen wir die Rahmenbedingungen richtig. Man kann beinahe durcheinanderkommen, wenn man diese Antragsberatung sieht. Der Landtagsvizepräsident hat eben schon viel Zeit gebraucht, um überhaupt alle Anträge und Änderungsanträge vorzutragen. Deswegen verzichte ich darauf und versuche, mich auf die Kernelemente der Anträge, insbesondere unseres rot-grünen Antrages, zu konzentrieren.

Es geht darum, dass wir die Transformation politisch unterstützen. Das machen wir in drei wichtigen Bereichen:

Es geht erstens um die Infrastruktur und hierbei natürlich um den Ausbau der Ladeinfrastruktur, die wir in Niedersachsen fördern. Dabei sind wir auf die Bundesförderung angewiesen. Wir werden die Menschen nicht von der Elektromobilität überzeugen können, wenn es keine Ladeinfrastruktur gibt. Gut ist, dass sie in allen Kommunen vorankommt, dass sich etwas tut. Das Problem ist, dass sich noch nicht genug tut. Deswegen ist es wichtig, dass wir diesen Prozess politisch weiter voranbringen, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Dazu gehört auch der Netzausbau, bei dem es in der Vergangenheit auf Bundesebene schwerwiegende Versäumnisse gegeben hat. Wenn wir das Zusammenspiel von erneuerbaren Energien und Ladeinfrastruktur wollen, dann müssen wir die Netze ausbauen. Ich habe an dieser Stelle schon mehrfach gesagt, das geht im Infrastrukturbereich nicht mit einer solchen Schuldenbremse, wie wir sie im Moment haben, zusammen. Die Investitionen sind nachhaltig und wichtig; die Investitionen sind groß, nicht nur in den Netzausbau, sondern auch in die Straßen- und Brückeninfrastruktur, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Zweitens braucht es Kaufanreize, eine E-Auto- oder Abwrackprämie, egal, wie man sie nennt. Es war ein Fehler auf Bundesebene, diese einzustellen, und es ist wichtig, so etwas wieder zu implementieren. Das ist nicht der Weisheit letzter Schluss für die Dauer. Am Ende müssen sich batteriebetriebene Fahrzeuge am Markt durchsetzen. Das ist klar. Für den Übergang brauchen wir aber Kaufanreize, um diese attraktiv zu halten. Deswegen beobachten wir mit Zuversicht, dass sich auf Bundesebene offensichtlich etwas in dieser Hinsicht tut. Wir werden dem aus dem Land Niedersachsen heraus Nachdruck verleihen.

Forschung und Entwicklung kommen mir in der Debatte immer ein bisschen zu kurz, und sie kamen mir auch bei der Rede des Kollegen Scharrelmann zu kurz. Denn wir

können durchaus etwas vorweisen. Wir sind einer der Hotspots der Mobilitätsforschung in Deutschland und sogar in Europa. Ich komme aus Braunschweig, wie Sie wissen. Braunschweig/Wolfsburg ist ein Kernbereich der Mobilitätsforschung. Da sind große Erfolge erzielt worden, insbesondere im Bereich der Batterieforschung, bei der Ladedauer und der Reichweite. Das sind doch die beiden Dinge, die wir zusammenbringen müssen, damit E-Autos attraktiv sind. Man hätte vor zehn Jahren noch nicht gedacht, dass jetzt E-Autos auf den Markt kommen - auch aus dem Volkswagen-Konzern -, die eine Reichweite von über 500 km haben. Das ist praxistauglich, das ist der richtige Weg. Das sollten wir nicht infrage stellen, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Es geht um Digitalisierung, autonomes und vernetztes Fahren, und es geht natürlich auch darum, die Betriebe - nicht nur den VW-Konzern, nicht nur die Autobauer, sondern auch die Zulieferer - bei der Transformation zu unterstützen.

Ja, auch ich weiß, dass es Zulieferbetriebe gibt, die aktuell ein großes Problem haben, weil ihre Produkte auf die Produktion von Verbrennern ausgerichtet sind. Firmen in Niedersachsen, die Zylinderköpfe gießen und Ventile herstellen - all das, was im E-Auto nicht mehr gebraucht wird -, stehen unter erheblichem Veränderungsdruck. Das muss man ernst nehmen. Diese Unternehmen muss man beraten und unterstützen, damit sie neue Marktsegmente für sich erschließen können. Was aus meiner Sicht keine Lösung ist: ihnen einzureden, dass der Verbrenner noch 20 oder 30 Jahre lang eine Zukunft bei den Neuzulassungen hat.

Drittens geht es um die gesetzlichen Rahmenbedingungen. Auch das hat der Ministerpräsident gesagt, und auch das machen wir uns als SPD-Fraktion zu eigen. Wir sind uns einig, dass sich die derzeit auf EU-Ebene geltenden CO₂-Flottengrenzwerte bei realistischer Betrachtung so nicht einhalten lassen. Strafzahlungen können VW in erheblichem Maße zusätzlich belasten. Wir stellen aber die Grenzwerte nicht generell infrage. Ich glaube, Klimaschutz braucht Vorgaben. Mit dem System der Freiwilligkeit sind wir beim Klimaschutz gescheitert. Es braucht klare Rahmenbedingungen und Vorgaben. Deswegen fordern wir, dass die Grenzwerte linear und nicht stufenweise verschärft werden, damit die Autobauer mehr Flexibilität und überhaupt eine Chance haben, sie einzuhalten. Ich glaube, für VW ist das ein ganz wichtiger Impuls. Ich hoffe, dass man sich auf EU-Ebene in dieser Hinsicht durchsetzt.

Die gestrige Debatte hat aufgezeigt, was wir *nicht* brauchen. Das ist mir in vielen Gesprächen vor Ort deutlich geworden, bei den Betriebsversammlungen, in Gesprächen mit dem Vorstand, mit den Betriebsrätinnen und Betriebsräten und mit den Menschen in der Produktion: Was wir nicht brauchen, ist eine ideologisch überlagerte Debatte zum Thema „E-Fuels oder Elektromobilität?“.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die CDU in Person des Kollegen Lechner hat gestern leider nichts anderes getan, als diese Debatte wieder anzuzünden. Da ist deutlich geworden: Im Moment hat VW von der CDU leider nichts außer Populismus zu erwarten.

Herr Kollege Lechner, Sie befeuern mit Ihrem Kulturkampf ums E-Auto die Krise. Mit dem dauernden Gerade von einem angeblichen Zwang, E-Autos zu kaufen, und dem Mantra der Technologieoffenheit schaden Sie dem Automobilstandort Deutschland, und Sie schaden vor allem den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Volkswagen.

Das ist an einer Aussage des Kollegen Hilbers deutlich geworden, der einmal gesagt, irgendwo in der Wüste Saudi-Arabiens liege die Lösung für die E-Fuel-Produktion. Ich glaube, kaum ein Satz hat die Wirtschaftskompetenz der CDU-Landtagsfraktion 2024 so treffend beschrieben wie der Glaube, der Schlüssel zum Erfolg liege irgendwo in der Wüste Saudi-Arabiens. Sie streuen den Menschen Wüstensand in die Augen, könnte man da sagen.

Gestern kam auch der Zwischenruf aus der CDU-Fraktion: Die Leute bei Volkswagen wollen einfach das weitermachen, was über Jahrzehnte funktioniert hat. - Das kann ich sogar verstehen. Natürlich verstehe ich das. Der Verbrenner ist emotional besetzt; wir haben darüber schon diskutiert. Er hat auch gut funktioniert. Die Leute bei VW haben hervorragende Verbrennermodelle gebaut und tun das immer noch. Man kann immer noch Verbrenner kaufen, und ich rate jedem, da ein Produkt aus dem VW-Konzern zu nehmen.

Aber es gibt eine ganze Liste von Konzernen, die einfach das weitermachen wollten, was sie bisher gemacht haben, und damit gescheitert sind. Kodak beispielsweise hat den Einstieg in die Digitalkamera verpasst. Nokia hat den Einstieg ins Smartphone verpasst. AEG Olympia hat immer noch auf elektronische Schreibmaschinen gesetzt, als der PC schon seinen Siegeszug angetreten hatte. Das waren fatale Fehlentscheidungen. Und wenn wir weiterhin nur auf Verbrenner setzen, laufen wir Gefahr, dass VW ebensolche Fehlentscheidungen macht. Der Vorstand hat das verstanden und der Betriebsrat auch, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Eines ist völlig klar: Die Menschen haben nicht unbedingt Lust auf Veränderung, und dies ist ein massiver Veränderungsprozess. Dieser Veränderungsprozess, dieser Umbruch ereignet sich aber entgegen Ihren Aussagen weltweit. Sie haben es ja vorhin so dargestellt, als gäbe es eine geheime grüne Weltregierung, die allen anderen Ländern, auch Deutschland und der EU, ihren Willen aufzwingt. Ich glaube, da überschätzen Sie die Macht der Grünen ein bisschen.

Großbritannien hat sich mit einem Verbrennerverbot auf den Weg gemacht. Ägypten hat sich mit einem Verbrennerverbot auf den Weg gemacht. Thailand hat sich mit

einem Verbrennerverbot auf den Weg gemacht. Japan hat sich auf den Weg gemacht. Mir ist nicht bekannt, dass in diesen Ländern Grüne in der Regierung saßen. Die machen das aber, und sie setzen konsequent auf die E-Mobilität und auf Zwischentechnologien.

Auf Zwischentechnologien setzt auch die CDU-Fraktion und sagt jetzt: Range Extender sind die Lösung. Range Extender gab es in Deutschland auch schon einmal. 2019 sind die eingestellt worden, weil sie wirtschaftlich nicht mehr verkäuflich waren. Nun erleben in China die Range Extender eine Renaissance, das sind die Reichweitenverlängerer bei den E-Autos, die noch einen kleinen Verbrennungsmotor haben.

Niemand verbietet Volkswagen, solche Autos zu bauen. Im Moment ist in China der Markt bei den elektrifizierten Fahrzeugen so aufgeteilt: 70 Prozent batteriebetriebene Fahrzeuge, 20 Prozent Plug-In-Hybride, 10 Prozent mit Range Extender. Das ist ein Nischenprodukt, welches zwar in China eine Renaissance erfährt, aber es ist auch nicht die Lösung für den VW-Konzern. Ich glaube, da kann man sich ganz sicher sein, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Ja. - In der Debatte wird so getan - weil Deutsche eben schon immer Verbrennungsmotoren gebaut haben -, als wäre es in Deutschland ein Grundwert an sich, Kraftstoff zu verbrennen, um sich fortzubewegen. Ich glaube, von dieser Ideologie müssen wir wegkommen. Verbrenner dürfen noch weiterhin gefahren werden, auch über 2035 hinaus. Aber niemand bei Volkswagen hat ein Interesse daran, die Strategie, den Weg, den man jetzt eingeschlagen hat, zu ändern. Es geht vielmehr darum, jetzt eine vernünftige Modellpalette aufzurufen, bezahlbare E-Autos zu bauen, die Leute Schritt für Schritt von der E-Mobilität zu überzeugen und ihnen aufzuzeigen: Dies ist ein guter Weg in die Zukunft.

Was VW nicht braucht - ich sage das noch einmal -, sind Zukunftsverweigerung und Populismus. Was sie brauchen, sind Innovation und Tatkraft und unsere Unterstützung. Die werden sie bekommen.

Vielen Dank.