

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

Christoph Bratmann, MdL

zu TOP Nr. 2, 3 und 4 – Unterrichtung/Abschließende Beratungen

Krise bei Volkswagen

Unterrichtung der Landesregierung / Antrag der Fraktion der SPD
und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 19/5323 / Antrag der
Fraktion der CDU - Drs. 19/5393

während der Plenarsitzung vom 06.11.2024
im Niedersächsischen Landtag

Es gilt das gesprochene Wort.

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr verehrten Damen und Herren!

Es ist nicht das erste Mal, dass ich hier zu diesem Thema spreche. Als Abgeordneter aus einer VW-Region betrifft es mich nach wie vor auch emotional.

Ganz zu Anfang kann ich sagen, dass das, was die AfD hier vorgetragen hat, es eigentlich nicht wert ist, dass man darauf näher eingeht. Sie haben das gemacht, was Sie immer machen: Falschmeldungen verbreiten, Horrorszenarien aufmachen, Ängste schüren, Wut entfachen. Das ist das, was Sie können. Deswegen lasse ich Sie jetzt mit dem Glauben an goldene Zeiten durch Donald Trump alleine und gehe auf die Beiträge der anderen Fraktionen ein, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Insbesondere hängen geblieben ist bei mir der Satz: Die E-Mobilität ist gescheitert.

Ich glaube, ein Teil des Problems, das wir in Deutschland haben, ist die Sichtweise auf die E-Mobilität ist. Es wäre fatal, wenn die E-Mobilität gescheitert wäre - und es ist auch nicht so! Aber leider erliegt auch die CDU immer wieder der Versuchung, der E-Mobilität und vor allem der Strategie der E-Mobilität die Schuld zu geben.

Lieber Kollege Lechner, Sie haben deutlich gemacht, dass für Sie das Kernproblem ist, dass sich Volkswagen 2016 konsequent auf den Weg der E-Mobilität begeben hat.

Das Problem ist aber nicht, dass Volkswagen zu sehr auf E-Mobilität setzt, sondern dass Sie zu spät auf E-Mobilität gesetzt haben. Es ist ein fundamentaler Denkfehler, was Sie hier immer wieder vortragen.

Lieber Kollege Lechner, Sie fordern ja immer Expertentum im Aufsichtsrat. Die CDU hat damals den ehemaligen Kultusminister in den Aufsichtsrat gebracht, die Grünen haben die aktuelle Kultusministerin im Aufsichtsrat - ich sehe da keinen großen Unterschied. Klar ist, dass das im Aufsichtsrat auch politisch begleitet werden muss. Aber - das ist schon gesagt worden - der Forderung nach Expertentum im Aufsichtsrat kommen Sie immer nur in der Opposition nach.

Es macht jedoch durchaus Sinn, einmal auf Expertinnen und Experten zu hören - die im Moment ja viel unterwegs sind. Mir fallen da immer drei Namen ein: die Herren Dudenhöffer, Bratzel und Kampker. Die sitzen gerade in vielen Talkshows, äußern sich mehrfach zu den verschiedenen Themen - und kommen zu ganz unterschiedlichen Bewertungen, zum Beispiel was die Unternehmensstruktur und das VW-Gesetz angeht; darauf gehe ich später noch ein. Ich bin nicht immer ihrer Meinung, aber alle drei bestätigen das, was ich gerade gesagt habe: Volkswagen hat sich 2016 zu spät auf den Weg zur E-Mobilität gemacht. Die deutschen Autobauer, auch BMW, auch Mercedes, haben ebenso wie Volkswagen gewichtige

Megatrends verpasst und sind zu spät auf diese Züge aufgesprungen. Die Megatrends sind das Zusammenbringen von IT und Batterie. Das ist das, was China gerade extrem erfolgreich macht, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Aber VW holt auf, und das ist auch dringend notwendig. Ich glaube jedoch nicht, dass man das kann, wenn man eine Doppelstrategie fährt und jetzt auch noch E-Fuel-Verbrenner entwickelt. Es ist ein Irrweg, was Sie da wiederholt vorschlagen, liebe Kolleginnen und Kollegen. Denn eines ist völlig klar: Egal, ob man das Ganze ideologisch oder von der Warte des Klimaschutzes her betrachtet - ich betrachte es in erster Linie betriebswirtschaftlich -: Der Markt für Verbrenner wird weltweit immer enger, und der Markt für E-Fahrzeuge wächst exponentiell. Allein das muss man doch zur Kenntnis nehmen, um zu sagen: Volkswagen muss den Weg der E-Mobilität konsequent weitergehen und muss auf die richtigen Innovationen setzen.

Und das tut man ja auch. Ohne alles schlechtreden zu wollen, muss man ganz klar feststellen: Die VW-Autos entwickeln sich. Die Reichweiten werden praxistauglich. Die Ladedauer ist bereits praxistauglich. Es gibt Reichweiten von 500 km aufwärts und Ladedauern von 10, 15 und 20 Minuten. Die neue Generation von Plug-in-Hybriden hat Reichweiten von 130 und 140 km und nicht mehr von 30 bis 50 km. Das ist praxistauglich.

Das ist der richtige Weg, und von daher sind deutsche E-Autos auch wirklich gut. Sie müssen nur günstiger werden, und sie müssen massentauglicher werden, liebe Kolleginnen und Kollegen.

E-Fuels können für ein Nischensegment die Lösung sein, und auch Verbrenner werden weiterhin eine Rolle spielen. Das hat auch der Wirtschaftsminister immer deutlich gemacht. Es geht jetzt nicht darum, die Verbrenner sofort abzuwickeln. Auch VW hat noch wunderbare Verbrenner im Portfolio, aber auch die leiden gerade unter einer Verkaufsschwäche; das ist im Moment das Problem.

Ich habe es gerade geschildert: Der Markt für Verbrenner wird immer enger, und der Markt für E-Mobilität wächst. Und insofern wäre es ein Fehler, eine Doppelstrategie zu fahren und im gleichen Volumen wie auf die E-Mobilität jetzt auch noch auf Verbrenner zu setzen, die irgendwann mit E-Fuels betrieben werden. Das ist nicht die Lösung, sondern das wäre ein Irrweg. Ich glaube, da bin ich einer Meinung sowohl mit dem Vorstand von Volkswagen als auch mit dem Betriebsrat. Nur die CDU schert an dieser Stelle aus, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Wo wir gerade beim Vorstand und beim Betriebsrat sind: Es ist vieles zur Unternehmensstruktur bei Volkswagen gesagt und als Problem definiert worden. Ich kann dazu ganz klar sagen: Die Unternehmensstruktur bei VW mit der bedeutenden Rolle der Mitbestimmung und der Beteiligung des Landes Niedersachsen ist

entgegen anderslautender Expertenmeinungen Erfolgsfaktor in guten Zeiten und Stabilitätsfaktor in der Krise, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Wenn man sich andere Volumenhersteller ansieht, zum Beispiel Ford, die mal auf Platz eins unter den weltweit größten Autoherstellern waren: Die sind mittlerweile auf Platz vier und haben halb so viel Umsatz wie Volkswagen. Die haben eine solche Unternehmensstruktur nicht. So verkehrt kann das also nicht sein. Für Niedersachsen war es jedenfalls immer gut, weil es für den Erhalt von Tausenden von Arbeitsplätzen verantwortlich ist.

Auch wenn in der Vergangenheit mitunter Fehler gemacht wurden, so ist das Modell der Landesbeteiligung und der Mitbestimmung bei Volkswagen für uns nach wie vor ein Erfolgsfaktor. Wir setzen darauf, dass man mit diesem Modell auch jetzt durch die Krise kommt - so, wie man das schon in anderen Krisen bewiesen hat, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Klar ist aber auch: Wenn der Strukturwandel gelingen soll, braucht es Bewegung auf allen Seiten. Unsere Forderungen an die Sozialpartner sind deshalb klar: Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung im VW-Konzern und insbesondere bei der Marke VW müssen in Einklang gebracht werden, es braucht ein zukunftsfähiges Produktportfolio mit dem Schwerpunkt E-Mobilität, aber auch noch mit Hybriden und Verbrennern - da ist man auf dem Weg, das habe ich gerade geschildert -, und es braucht schnellstmöglich Klarheit über diesen Weg.

Wenn wir bei Klarheit sind: Klarheit muss auch die Politik schaffen. Und da sind wir beim Stichwort wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen. Gegenstand unserer Resolution ist, dass es einen Industriestrompreis braucht, dass es niedrige Netzentgelte braucht, dass es einen günstigen Ladestrompreis braucht - da hat Niedersachsen gemeinsam mit dem Saarland eine Bundesratsinitiative gemacht - und dass Transformationsnetzwerke gefördert werden müssen. Kauf- und Leasinganreize braucht es ebenfalls für den Übergang, um Elektromobilität attraktiv zu machen. Und es braucht natürlich eine Flexibilisierung der CO₂-Flottenemissionsgrenzwerte auf EU-Ebene. Niedersachsen setzt sich dafür ein. Das steht auch in unserer Resolution. Leider ist das Ganze nicht in die Bundesratsinitiative mit eingeflossen - leider auch verhindert von Bundesländern mit CDU-Regierungsbeteiligung, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Der Kollege Lechner hat die Streichung der Mittel für die Batterieforschung auf Bundesebene beklagt. Das beklagen wir auch. Das ist ein Fehler, gar keine Frage, ein Fehler der Ampelregierung. Allerdings muss man sagen, dass die Haushaltssituation auf Bundesebene ziemlich festgefahren ist. Und das ist sie eben auch durch die Verfassungsklage der CDU, die sich an der Not der Ampelregierung erfreut, aber keine einzige vernünftige Lösung zu diesem Haushaltsstreit vorbringt,

liebe Kolleginnen und Kollegen. Deshalb ist es umso wichtiger, dass das Land Niedersachsen erheblich und weiter in die Batterieforschung investiert.

Ich habe eben gesagt: Es geht voran durch die Modelloffensive von Volkswagen. Es geht voran durch neue Plug-in-Hybride. Es geht dadurch voran, dass Volkswagen angekündigt hat, den ID.3 Pure für unter 30.000 Euro zu verkaufen. Es geht auch deshalb voran, weil die Ladeinfrastruktur in Niedersachsen und in Deutschland deutlich wächst. Reichweiten und Ladedauer entwickeln sich - das hatte ich schon erwähnt -, und der E-Auto-Absatz, der immer als eingebrochen dargestellt wird, nähert sich langsam wieder dem Wert an, den er vor Einstellung der Kaufprämie hatte. Also auch da geht es exponentiell voran.

Es ist ein fataler Fehler, liebe Kolleginnen und Kollegen, die E-Mobilität schlechtzureden. Das passiert von der AfD - von denen erwarte ich nichts anderes -, das passiert aber auch aus Teilen der Union. Wir erleben im Moment Populismus und Falschinformationen. Wir erleben eine Situation, in der man politisch sehr billig punkten kann, wenn man die E-Mobilität kritisiert und Falschinformationen über E-Autos verbreitet. Das führt sogar dazu - im Moment ist gerade Winterreifenzeit -, dass sich manche Werkstätten weigern, E-Autos auf die Rampe zu nehmen, weil man da irgendwas kaputt machen könnte. Wir erleben gerade, dass Werkstätten sehr, sehr kritisch auf E-Autos reagieren. Warum? Weil Werkstätten zukünftig möglicherweise ein Problem haben: E-Autos sind deutlich wartungsärmer, sie brauchen weniger Teile, was auch der Zuliefererindustrie Probleme bereitet, und es ist natürlich so, dass mit der Einführung von E-Autos auch in diesem Segment Probleme verbunden sind. Das darf man nicht unterschätzen.

Es ist einfach, populistische Ängste zu schüren, und es ist einfach, gegen das E-Auto zu reden. Deswegen ist das ein Aspekt, der VW ganz massiv schadet, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Denn im Kern ist eines klar: Die Zukunft der Mobilität ist batterieelektrisch. Es wird Nebenzweige geben, es wird Hybride geben, und auch der Verbrenner wird noch eine Rolle spielen. Aber die Zukunft ist für die großen Autobauer, für die Volumenhersteller, batterieelektrisch. Das sagen alle Experten, und darin bin ich mir, wie gesagt, mit Vorstand und Betriebsrat von Volkswagen einig.

Klar ist: Der Staat ist nicht der bessere Unternehmer. Und Politikerinnen und Politiker sollten nicht vorschreiben, welche Autos gebaut werden.

Sie müssen aber klare Rahmenbedingungen setzen. Das war auch in der Vergangenheit immer der Fall, ob es um Katalysatortechnik, Sicherheitstechnik beim Gurt usw. ging: Der Staat hat immer die Rahmenbedingungen geschaffen. Deswegen ist es auch richtig, dass man bei Volkswagen verlässliche und klare Rahmenbedingungen haben will, von der Produktionsmitarbeiterin oder dem

Produktionsmit-arbeiter bis hin zum Vorstand und Betriebsrat. Die wissen eben, worauf sie sich verlassen können: auf die regierungstragenden Fraktionen in diesem Hause.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.