

N i e d e r s c h r i f t

über die 44. bis 45. - öffentliche - Sitzung (Reise)

des Ausschusses für Bundes- und Europaangelegenheiten

und Regionale Entwicklung

vom 4. bis 5. Februar 2026

in Brüssel

Tagesordnung:

Seite:

Parlamentarische Informationsreise

Mittwoch, 4. Februar 2026

| | |
|---|----------|
| <i>Gespräch mit Joachim Balke (Europäische Kommission, Generaldirektion Energie)</i> | <i>3</i> |
| <i>Politischer Austausch im Rahmen des Niedersächsischen Grünkohlens des Ministerpräsidenten Lies</i> | <i>9</i> |

Donnerstag, 5. Februar 2026

| | |
|--|-----------|
| <i>Gespräch mit Andreas Bodemer (Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie)</i> | <i>10</i> |
| <i>Gespräch mit Sebastian Schaffer (Volkswagen AG)</i> | <i>17</i> |
| <i>Gespräch mit Sandra Parthie (Institut der deutschen Wirtschaft)</i> | <i>22</i> |
| <i>Gespräch mit MdEP Bernd Lange (S&D/SPD)</i> | <i>28</i> |

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Anna Bauseneick (CDU), Vorsitzende
2. Abg. Brian Baatzsch (SPD) (44. Sitzung)
3. Abg. Immacolata Glosemeyer (SPD)
4. Abg. Jan Schröder (SPD)
5. Abg. Guido Pott (SPD)
6. Abg. Christoph Eilers (CDU)
7. Abg. Lena-Sophie Laue (CDU)
8. Abg. Oliver Schatta (i. V. d. Abg. Uwe Schünemann) (CDU)
9. Abg. Tamina Reinecke (GRÜNE)
10. Abg. Anne Kura (GRÜNE)
11. Abg. Thorsten Paul Moriß (i. V. d. Abg. Dennis Jahn) (AfD)

Von der Landtagsverwaltung:

Regierungsrat Weigel.

Niederschrift:

Regierungsrat Dr. Ramm, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer:

- 4. Februar 2026: 17:27 Uhr bis 19:20 Uhr,
- 5. Februar 2026: 9:30 Uhr bis 13:40 Uhr.

Tagesordnung:

Parlamentarische Informationsreise zur Unterrichtung über verschiedene europapolitisch relevante Themen und Entwicklungen

Mittwoch, 4. Februar 2026

Gespräch mit Joachim Balke (Europäische Kommission, Generaldirektion Energie)

Ein Teil des Austausches wird vereinbarungsgemäß nicht protokolliert.

Herr **Balke** führt aus, das Referat Infrastruktur und regionale Zusammenarbeit (ENER.C.4) befasse sich insbesondere mit den transeuropäischen Netzen, in deren Rahmen Wasserstoffinfrastruktur seit mehreren Jahren als Priorität verankert sei. Er spricht darüber, dass Wasserstoff als strategisch unverzichtbares, zugleich aber ökonomisch und infrastrukturell hochgradig unsicheres Transformationsinstrument verstanden werde, dessen Einsatz strikt priorisiert und sektoral fokussiert erfolgen müsse. Vor diesem Hintergrund führt er insbesondere zu folgenden Punkten aus:

Strategischer Rahmen der EU-Wasserstoffpolitik

- Die Netzplanung für Wasserstoff solle vorausschauend aufgebaut werden, sei aufgrund erheblicher Unsicherheiten allerdings deutlich komplexer als im Strombereich.
- Vor sechs Jahren sei eine erste Wasserstoffstrategie vorgelegt worden, und in Verbindung damit sei die Rolle von Wasserstoff im künftigen Energiesystem definiert worden. Eine Überarbeitung dieser Wasserstoffstrategie sei für das Jahresende vorgesehen. Die grundlegenden Prinzipien der ursprünglichen Strategie würden im Wesentlichen bestehen bleiben:
 - o Wasserstoff werde als unverzichtbares Element zur Erreichung der Klimaneutralität betrachtet.
 - o Eine Priorisierung werde vorgenommen, wonach Wasserstoff insbesondere dort eingesetzt werden solle, wo keine technisch oder ökonomisch tragfähigen Alternativen zur Dekarbonisierung existierten; denn die Nutzung von erneuerbarem Wasserstoff werde als ressourcen- und kostenintensiv eingestuft, was eine gezielte und begrenzte Anwendung erforderlich mache.

Technologische Ausrichtung und Produktionsarten

- Der erste strategische Schritt sei es, die bereits bestehende Wasserstoffnutzung schrittweise auf grünen Wasserstoff umzustellen.
- Die Debatte um „grüner Wasserstoff“ versus „kohlenstoffarmer Wasserstoff“ sowie um Technologieneutralität bei der Herstellung bleibe ein zentraler politischer Streitpunkt.
- Derzeit werde Wasserstoff in Europa überwiegend als grauer Wasserstoff produziert und genutzt.

Infrastrukturentwicklung

- In einem zweiten Schritt werde die Entstehung lokaler oder regionaler Nutzungssysteme, etwa im Rahmen von Hydrogen Valleys, erwartet.

- Erste grenzüberschreitende Infrastrukturen entstünden bereits.
- Mittelfristig werde der Aufbau eines europäischen Wasserstoff-Pipelinennetzes als erforderlich angesehen, das voraussichtlich aber nicht die Dimension und Breite des früheren Erdgasnetzes erreichen werde.
- Größere grenzüberschreitende Infrastrukturen sollten Wasserstoff aus Regionen mit Produktionsüberschüssen in Verbrauchszentren transportieren.

Geografische und sektorale Ausgangslage

- Der Wasserstoffverbrauch in Europa konzentriere sich derzeit stark auf wenige Mitgliedstaaten, insbesondere Deutschland und die Niederlande.
- Auch sektorale Konzentrationen bestünden, vor allem im Raffineriesektor sowie in der Produktion von Ammoniak und Düngemitteln.

Nachfrageprognose

- Eine zentrale Unsicherheit betreffe die künftige sektorale Nachfrage nach Wasserstoff.
- Wasserstoff werde als besonders relevant für Industriezweige eingeschätzt, in denen alternative Dekarbonisierungsoptionen fehlten.
- Im Verkehrssektor werde Wasserstoff vor allem im Schwerlastverkehr, im Schiffsverkehr und in der Luftfahrt als potenziell notwendiger Bestandteil der Dekarbonisierung betrachtet.

EU-Wasserstoffmechanismus im Rahmen der EU Energy and Raw Materials Platform

- Ein Schwesterreferat sei für die Umsetzung des sogenannten Wasserstoffmechanismus zuständig, der als Teil der EU Energy and Raw Materials Platform eingerichtet worden sei.
- Ziel des Mechanismus sei es, in einem noch im Aufbau befindlichen Markt zusätzliche Transparenz zu schaffen und Angebot sowie Nachfrage besser aufeinander abzustimmen.
- Die Plattform diene der Sichtbarmachung und gegebenenfalls Aggregation von Nachfrage, insbesondere in fragmentierten Marktsegmenten.
- Auf der Plattform selbst würden keine Verträge abgeschlossen; sie fungiere nicht als Handelsplatz, sondern als Koordinierungs- und Transparenzinstrument.
- Die dort gewonnenen Informationen sollten mit der geplanten Infrastrukturentwicklung und bestehenden Finanzierungsinstrumenten in Beziehung gesetzt werden.
- Derzeit laufe ein „Call for Demand Interest“, mit dem potenzielle Nachfragende aufgefordert würden, ihr Interesse zu bekunden, um Marktvolumina besser einschätzen zu können.

Auf eine Frage des Abg. **Christoph Eilers** (CDU) zur Identifizierung von Großverbrauchern und zur konkreten Ausgestaltung eines europäischen Wasserstoff-Pipelinennetzes führt Herr **Balke** aus:

Netzplanung

- Die europäische Wasserstoff-Netzplanung werde auf Basis nationaler Bedarfsprognosen der Mitgliedstaaten entwickelt.
 - o Eine zentrale Festlegung durch die EU, wer künftig Wasserstoff nutzen solle, finde nicht statt.
 - o Die größte Herausforderung liege in der Unsicherheit dieser Nachfrageprognosen.

- Deutschland verfüge über vergleichsweise fortgeschrittene Planungen; andere Mitgliedstaaten befänden sich teils noch in frühen Stadien.
- Der Network Development Plan umfasse einen Planungshorizont von zehn Jahren, da Neubau oder Umwidmung von Pipelines langfristige Investitionsentscheidungen erforderten.

Infrastruktur

- Auf europäischer Ebene stünden vor allem großräumige, grenzüberschreitende Hochdruckleitungen im Fokus.
 - Maßgebliche Abnehmer seien primär große industrielle Verbraucher, die sich auf wenige Mitgliedstaaten konzentrierten.
 - Infrastruktur werde jedoch auch in Staaten ohne ausgeprägte Schwerindustrie geplant, dort auf Basis gebündelter regionaler Nachfrage.

Anwendungsbereiche und wirtschaftliche Grenzen

- Wasserstoff werde im Verkehrssektor für bestimmte Anwendungen als sinnvoll erachtet, im Bereich privater Heizungen hingegen nicht als wirtschaftlich angesehen.
- Ein flächendeckendes Wasserstoffverteilnetz nach dem Vorbild des heutigen Gasverteilnetzes werde als ökonomisch nicht tragfähig eingeschätzt und daher voraussichtlich nicht gezielt gefördert.

Planbarkeit des Netzausbaus und Umwidmung bestehender Infrastruktur

- Die Netzplanung beruhe auf Prognosen zur künftigen Nachfrage und Erzeugungskapazität.
 - Elektrolyseure seien als zentrale Erzeugungspunkte regulatorisch erfasst und grundsätzlich förderfähig. Dies schaffe Transparenz über geplante Standorte für grünen und sonstigen kohlenstoffarmen Wasserstoff.
- Konkrete Pipelineprojekte würden überwiegend von bestehenden Gasnetzbetreibern vorgeschlagen. Technisch sei eine Umwidmung möglich und werde teilweise bereits umgesetzt.
 - Angesichts rückläufiger Gasnachfrage bestehe ein wirtschaftliches Interesse der Netzbetreiber, bestehende Infrastruktur in die Wasserstoffnutzung zu überführen.
 - Ob sich hierfür langfristig eine tragfähige ökonomische Nutzung ergebe, sei jedoch offen.

Ergänzend fragt Abg. **Anna Bauseneick** (CDU), ob die Wasserstoffinfrastruktur planerisch bis in kleinteilige Versorgungsstrukturen wie einzelne Tankstellen gedacht werde oder sich auf großräumige Transportkorridore und industrielle Hauptabnehmer beschränke, woraufhin Herr **Balke** folgenden Punkten ausführt:

EU-Förderrahmen und nationales Wasserstoffnetz

- Die über die transeuropäischen Netze förderfähigen Projekte bildeten nur einen Ausschnitt des gesamten Netzausbaus ab.
- Förderfähig seien Netze mit direkter oder indirekter grenzüberschreitender Dimension; diese endeten faktisch zwar nicht an Staatsgrenzen, müssten aber durch nationale Infrastruktur ergänzt werden.
- In Deutschland werde die europäische Korridorplanung durch innerstaatliche Infrastrukturmaßnahmen ergänzt, die unter anderem über IPCEI-Instrumente mit nationalen Mitteln finanziert würden.

- In der Zusammenschau dieser Ebenen ergebe sich für Deutschland ein vergleichsweise flächendeckendes Netzplanungsbild.

Finanzierung und politische Abwägung

- Der Netzausbau werde nicht ohne Anschubfinanzierung aus öffentlichen Haushalten realisierbar sein.
- Welcher Finanzierungsumfang hierfür angemessen sei und welche Investitionsrisiken die öffentliche Hand zu tragen bereit sei, sei eine politische Abwägungsfrage vor dem Hintergrund bestehender Planungsunsicherheiten.

Deutschland im europäischen Vergleich

- Deutschland nehme im europäischen Vergleich eine besondere Stellung ein, da nur wenige Staaten eine ähnlich klare politische Entscheidung für ein dichtes Wasserstoffnetz getroffen hätten.
- In anderen Mitgliedstaaten seien Nachfrageperspektiven und Planungsstände deutlich weniger weit entwickelt.
- Nach sehr optimistischen Erwartungen früherer Jahre sei eine gewisse Ernüchterung eingetreten; es werde von einem Backscaling der Planungen gesprochen, ohne die Entwicklung grundsätzlich infrage zu stellen.

Auf eine Frage des Abg. **Jan Schröder** (SPD) zur Rolle der EU beim Netzausbau und bei der möglichen Leitungsumwidmung im Kontext des Salzgitter-Projekts zu grünem Stahl erläutert Herr **Balke**:

Förderrahmen der transeuropäischen Netze

- Die europäische Förderung im Rahmen der transeuropäischen Netze folge dem Kriterium der grenzüberschreitenden Relevanz; die Förderung einzelner Industrieprojekte sei nicht ihr Gegenstand.
- Nationale Ausbauprojekte würden ergänzend durch nationale Mittel unterstützt, auch wenn sie europäisch gerahmt seien.
- Der Netzausbau werde systemisch geplant und nicht exklusiv auf einzelne Standorte zugeschnitten.
- Für größere Infrastrukturvorhaben werde in der Anfangsphase Bedarf an öffentlichen Mitteln oder Garantien gesehen, da sich diese Projekte zunächst nicht selbst tragen würden.

Nachfrageseitige Förderung

- Die EU finanziere im Rahmen der Netzinstrumente nicht primär die Nachfrageseite.
- Für verbraucherseitige Projekte stünden andere europäische Finanzierungsinstrumente zur Verfügung, insbesondere die European Hydrogen Bank.
 - o Diese führe im Wesentlichen Auktionen aus Mitteln des Innovation Fund durch.
 - o Über dieses Instrument seien auch verbraucherseitige Projekte förderfähig.
 - o Ziel sei es, die Differenz zwischen den aktuellen Marktpreisen für grünen Wasserstoff und der Zahlungsbereitschaft der Abnehmer zu überbrücken.

Eine weitere Nachfrage des Abgeordneten Abg. **Christoph Eilers** (CDU) zu möglichen südlichen Transportkorridoren für Wasserstoff aus Spanien und Griechenland nach Mitteleuropa sowie

zur Entwicklung sektoraler Großanwendungen - insbesondere von Wasserstoffzügen - als potenziellen Nachfragetreibern in Europa teilt der **Kommissionsvertreter** folgende Informationen mit:

Südeuropäische Korridore

- In Südeuropa, insbesondere in Spanien und Griechenland, gebe es zahlreiche Projektentwicklungen zur Elektrolyse und Wasserstoffherzeugung.
- Als zentrale Korridoransätze würden genannt:
 - o ein Korridor von der iberischen Halbinsel nach Deutschland,
 - o sowie der SouthH₂ Corridor von Nordafrika über Italien nach Deutschland.
- Für Griechenland werde eine Anbindung über Italien als mögliche Option beschrieben; ein direkter Balkan-Korridor gelte wegen der Vielzahl beteiligter Transitstaaten als koordinativ besonders anspruchsvoll.
- Mit zunehmender Zahl von Transitländern steige der Koordinierungsaufwand zwischen Netzbetreibern erheblich.

Finanzierung und Lastenteilung

- Die Projekte würden sich in der Anfangsphase nicht über Nutzungstarife selbst finanzieren können.
- Öffentliche Mittel oder Garantien würden erforderlich sein, bis eine ausreichende Nachfrage entstanden sei.
- Zwischen Export-, Transit- und Importländern werde eine politische Verständigung über die Verteilung der Finanzierungslasten notwendig sein.

Nachfrageentwicklung

- Die langfristige Nachfrageentwicklung bleibe die zentrale Unsicherheit; in welchem Umfang Wasserstoff im europäischen Energiesystem bis 2035, 2040 oder 2045 tatsächlich vertreten sein werde, sei angesichts instabiler Prognosen offen.

Sodann stellt Abg. **Brian Baatzsch** (SPD) eine Frage zum Sachstand der deutsch-niederländischen Zusammenarbeit im Wasserstoffbereich, auf die Herr **Balke** mitteilt:

- Die Kooperation zwischen Niedersachsen und den niederländischen Provinzen werde als grundsätzlich relevant und sinnvoll eingeschätzt.
- Grenzüberschreitende Korridore zwischen Deutschland und den Niederlanden würden perspektivisch als notwendig erachtet, zugleich bestünden noch technische und infrastrukturelle Klärungsbedarfe.
- Die Umsetzung konkreter Projekte im unmittelbaren Grenzraum sei ein pragmatischer Ansatz.
Mehrere deutsch-niederländische Pipeline- und Speicherprojekte seien als Projekte von gemeinsamem Interesse auf der PCI-Liste der EU gelistet.
- Über die Connecting Europe Facility könnten sowohl Studien als auch Bauvorhaben kofinanziert werden.
- Für den Wasserstoffspeicher Gronau-Epe im Grenzgebiet - ein perspektivisches Flexibilitätsinstrument für die Region - sei eine Kofinanzierung im Bereich von rund 100 Millionen Euro zugesagt worden.

Abg. **Anne Kura** (GRÜNE) bittet um Informationen zur Sicherheit und Resilienz der Energieinfrastruktur im Kontext des Netzausbaus. Herr **Balke** antwortet:

Sicherheitsaspekte in der Netzplanung

- Die sicherheitspolitische Dimension von Energieinfrastruktur werde gegenwärtig als unverzichtbarer Bestandteil der Planung betrachtet.
- Im Zuge der jüngsten Überarbeitung der Regelungen zu den transeuropäischen Energienetzen sei das Thema Sicherheit stärker berücksichtigt worden.
 - o Der Schwerpunkt liege bislang vor allem auf Stromnetzen, die aufgrund ihrer Systemrelevanz besonders sensibel seien.
 - o Für Wasserstoff sei die Frage perspektivisch relevant, derzeit jedoch noch weniger akut, da die entsprechende Infrastruktur bislang nur in begrenztem Umfang existiere.

Resilienz

- Im Rahmen der europäischen Förderung könnten auch Maßnahmen zur Erhöhung der Resilienz bestehender Infrastruktur berücksichtigt werden, etwa technische Nachrüstungen oder sicherheitsrelevante Anpassungen, sofern sie Teil förderfähiger Projekte seien.
- Neben technischen Schutzmaßnahmen werde Resilienz systemisch gedacht.
 - o Im Strombereich bestehe ein vermaschtes Netz mit sogenannten (n - 1)-Verpflichtungen, wonach der Ausfall eines kritischen Elements ohne Versorgungsunterbrechung kompensiert werden müsse.
 - o Es stelle sich die Frage, ob diese Standards angesichts veränderter Bedrohungslagen weiterentwickelt werden müssten.

Kosten

- Höhere Resilienz gehe regelmäßig mit höheren Kosten einher, da zusätzliche Redundanzen und Reserven vorgehalten werden müssten. Angesichts veränderter sicherheitspolitischer Rahmenbedingungen könne sich jedoch die Kosten-Nutzen-Abwägung verschieben.
- Es sei vorgesehen, die bestehenden Regelungen zur Versorgungssicherheit im Strom- und Gasbereich weiterzuentwickeln, um auf veränderte Bedrohungsszenarien reagieren zu können.
- Grundsätzlich werde Resilienz sowohl mit einer stärkeren Vermaschung der Netze als auch mit einer geringeren Zentralisierung des Systems verbunden, da dadurch der Ausfall einzelner Komponenten weniger systemische Auswirkungen habe.

Auf eine Frage des Abg. **Christoph Eilers** (CDU) zur Rolle von Methanol, E-Fuels und anderen erneuerbaren Kraftstoffen im Verhältnis zur Wasserstoffstrategie - insbesondere zur Frage, ob die starke politische Fokussierung auf Wasserstoff angesichts alternativer Kraftstoffe, die teilweise bestehende Infrastruktur weiter nutzen könnten, zu eng gefasst sei - führt Herr **Balke** aus:

Einordnung von Wasserstoff im Energiesystem

- Wasserstoff werde nicht als alleinige Lösung, sondern als eine von mehreren Dekarbonisierungsoptionen betrachtet.

- In bestimmten Sektoren könnten andere erneuerbare oder synthetische Kraftstoffe effizienter oder pragmatischer sein als Wasserstoff, insbesondere wenn bestehende Infrastruktur weitergenutzt werden könne. Dann sei nicht zwingend eine vollständig neue Transport- und Verteilinfrastruktur erforderlich.

Regulatorischer Rahmen der EU

- Die europäische Steuerung erfolge hierbei weniger über spezifische Infrastrukturprogramme als über regulatorische Vorgaben.
- Maßgeblich sei insbesondere die Erneuerbare-Energien-Richtlinie, die für den Verkehrssektor verbindliche Ziel- und Unterziele vorgebe. Diese verpflichteten die Mitgliedstaaten, fossile Kraftstoffe schrittweise durch erneuerbare Alternativen zu ersetzen.
- Die Vorgaben würden national in Verpflichtungen für wirtschaftliche Akteure wie Kraftstoffanbieter überführt.
- Die Erfüllung dieser Quoten könne unter anderem durch Beimischung erneuerbarer Kraftstoffe wie Ethanol oder fortschrittlicher biogener Kraftstoffe erfolgen; auch andere erneuerbare synthetische Kraftstoffe seien grundsätzlich einbeziehbar, sofern sie die entsprechenden Nachhaltigkeits- und Zertifizierungsvorgaben erfüllten.
- Die Regulierung solle sicherstellen, dass nur solche Kraftstoffe angerechnet würden, die tatsächlich einen nachweisbaren klimapolitischen Nutzen erbrächten.
- Die europäische Politik setze in diesem Bereich primär auf regulatorische Marktanreize durch Quoten und Verpflichtungen und weniger auf direkte finanzielle Förderung einzelner Akteure.

*

Im Anschluss nehmen die **Ausschussmitglieder** am politischen Austausch im Rahmen des Niedersächsischen Grünkohlens des Ministerpräsidenten teil, unter anderem mit Ansprachen von

- Ministerpräsident **Olaf Lies**,
- **Uwe Oppitz**, Sprecher von Energy Hub Port of Wilhelmshaven, und
- Botschafter **Dr. Detlef Wächter**, Ständiger Vertreter der Bundesrepublik Deutschland bei der NATO.

*

Donnerstag, 5. Februar 2026

Gespräch mit Andreas Bodemer (Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie)

Ein Teil des Austausches wird vereinbarungsgemäß nicht protokolliert.

Herr **Dr. Bodemer** führt im Wesentlichen zu folgenden Punkten aus:

Rahmenbedingungen für energieintensive Industrie

- Von zentraler Bedeutung sei die Ausgestaltung der europäischen Rahmenbedingungen für die chemisch-pharmazeutische Industrie sowie andere energieintensive Branchen wie Zement, Glas, Keramik oder Kautschuk.
- Die Revision des Emissionshandels stelle gegenwärtig die größte regulatorische Herausforderung für energieintensive Industrien dar.
- Die Branche stehe insgesamt unter erheblichem Druck, insbesondere infolge der europäischen Klima- und Umweltpolitik.

Handelspolitik

- Für stark exportorientierte Branchen komme der Handelspolitik erhebliche Bedeutung zu.
- Die Entwicklungen rund um das Mercosur-Abkommen würden als besonders relevant betrachtet; eine zügige provisorische Anwendung werde befürwortet.
- Verzögerungen durch wiederholte Prüf- und Verhandlungsrunden im Europäischen Parlament würden kritisch gesehen.
- Auch die laufenden Verhandlungen mit Indien würden als positives Signal gewertet.

Chemikalienregulierung, Drittstaateninvestitionen und Wettbewerbsrecht

- Die geplante Regulierung per- und polyfluorierter Chemikalien werde mit großem Interesse verfolgt.
- Die europäische Verordnung zum Monitoring ausländischer Direktinvestitionen werde als überraschend und in der praktischen Anwendung ambivalent bewertet.
- Im Zusammenhang mit der Übernahme von Covestro durch Adnoc habe sich gezeigt, dass Regulierungen zur Begrenzung von Drittstaateneinfluss auch unbeabsichtigte wirtschaftliche Risiken bergen könnten.
- Klima-, Umwelt-, Handels-, Chemikalien- und Wettbewerbsrecht würden als zentrale europäische Handlungsfelder für die Branche angesehen.

Beihilfen, soziale Kriterien und Transformation

- Beihilfen spielten in der Umwelt- und Transformationspolitik eine zentrale Rolle, was sich auch in der Überarbeitung einschlägiger Regelwerke widerspiegele.
- Öffentliche Fördermittel sollten aus gewerkschaftlicher Sicht an soziale Kriterien wie Beschäftigungssicherung, Standortsicherung und Tarifbindung geknüpft werden.
 - o Entsprechende Ansätze existierten teilweise bereits auf Landesebene und würden auch auf europäischer Ebene eingefordert.

- Bei der Verlängerung freier Zuteilungen im Emissionshandel werde eine Reduzierung der Belastungen für energieintensive Industrien gefordert. Dies dürfe jedoch nicht zu Mitnahmeeffekten führen, bei denen Unternehmen vorübergehend profitierten und Standorte dennoch mittelfristig schlössen.
- Öffentliche Unterstützung für energieintensive Industrien müsse daher an klare Bedingungen geknüpft werden und dürfe kein Freibrief sein.
- Transformation müsse aus gewerkschaftlicher Sicht stets sozialverträglich und unter Wahrung der Beschäftigteninteressen gestaltet werden.

Abg. **Anna Bauseneick** (CDU) möchte wissen, wo angesichts von Standortverlagerungen, dem Spannungsverhältnis zwischen nationaler und europäischer Industriepolitik sowie den strukturell unterschiedlichen Ausgangslagen der Mitgliedstaaten aus gewerkschaftlicher Sicht die größten Herausforderungen für die Beschäftigungssicherung lägen.

Herr **Dr. Bodemer** führt dazu aus:

Standortkonkurrenz

- Ein zentrales Problem sei, dass Belegschaften und Standorte auf europäischer Ebene regelmäßig gegeneinander ausgespielt würden, insbesondere durch die Leitungen großer Konzerne. Gerade in der Automobilindustrie sei dieses Standortkonkurrenzmuster wiederholt zu beobachten gewesen.
- Der Standortwettbewerb werde als real und für Beschäftigte oftmals belastend anerkannt.
- Gewerkschaften versuchten, diesen Wettbewerb gemeinsam mit europäischen Partnerorganisationen zu moderieren und abzufedern.
- Der europäische Dachverband IndustriAll, dessen Präsident Michael Vassiliadis zugleich Vorsitzender der IG BCE sei, spiele eine wichtige Rolle dabei, solchen Tendenzen auf europäischer Ebene entgegenzuwirken.

Europäische Industriepolitik

- Aus gewerkschaftlicher Sicht müsse die Industrie- und Standortpolitik konsequent europäisch gedacht werden.
- Investitionen innerhalb Europas dürften nicht als Nullsummenspiel zwischen Mitgliedstaaten verstanden werden.
- Entscheidend sei die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie insgesamt.
 - o Arbeitsplätze in Deutschland und in anderen Mitgliedstaaten seien gleichermaßen relevant.
 - o Eine nationalistische Engführung der Industriepolitik und ein Gegeneinander-Ausspielen europäischer Standorte würde als hochproblematisch eingeschätzt und als Risiko für die Branche und zahlreiche Arbeitsplätze bewertet.

Abg. **Anna Bauseneick** (CDU) wendet ein, dass Standortverlagerungen für betroffene Regionen gravierende wirtschaftliche Folgen hätten. Gerade in stark verflochtenen Branchen wie der Automobilzulieferindustrie führten Abwanderungen großer Unternehmen zu Kettenreaktionen, die bis in kleinere Betriebe hineinreichten. Der Verlust zentraler Akteure schwäche die regionale Wirtschaftsstruktur nachhaltig und könne die Wirtschaftskraft Deutschlands insgesamt beeinträchtigen, auch wenn der europäische Gesamtblick eine andere Bewertung nahelege.

Vor diesem Hintergrund erkundigt sie sich, wie mit regionalen Arbeitsplatzverlusten infolge von Werkschließungen konkret umgegangen werden solle, wenn neue Beschäftigungsmöglichkeiten auf europäischer Ebene möglicherweise entstünden, jedoch nicht am betroffenen Standort selbst. Sie schließt die Frage an, wie durchlässig industrielle Branchen im Hinblick auf Qualifikationen und Beschäftigungsübergänge tatsächlich seien, insbesondere mit Blick darauf, ob und wie Beschäftigte vor Ort realistische Perspektiven in anderen Industriezweigen erhalten könnten.

Herr **Dr. Bodemer** erwidert hierauf:

- Standortverlagerungen sollten unabhängig von administrativen Grenzen bewertet werden.
- Für betroffene Beschäftigte mache es keinen Unterschied, ob ein Arbeitsplatz innerhalb Deutschlands, in einen anderen Mitgliedstaat oder in ein Drittland verlagert werde; entscheidend sei allein der Verlust vor Ort.
- Daraus sei abzuleiten, dass die Problematik grundsätzlich europäisch betrachtet werden müsse, da der Kern des Problems in der Standortverlagerung als solcher liege und nicht primär in deren geographischer Zielrichtung.

Abg. **Christoph Eilers** (CDU) möchte wissen, wie sich die tatsächliche Gesamtentwicklung von Industriearbeitsplätzen in Europa darstelle, insbesondere vor dem Hintergrund von Standortverlagerungen innerhalb Europas - etwa in Richtung Osteuropa - und möglicher Abwanderungen aus der EU infolge handelspolitischer Spannungen oder Zollrisiken. Er fragt außerdem, ob es sich überwiegend um eine inner-europäische Umverteilung von Wertschöpfung handle oder ob substantielle Teile der industriellen Produktion dauerhaft aus Europa in Drittstaaten verlagert würden.

Herr **Dr. Bodemer** äußert sich hierzu wie folgt:

Lage in der chemischen Industrie

- Die Lage in der chemischen Industrie werde als äußerst angespannt beschrieben. Die Situation sei nach gewerkschaftlicher Einschätzung so kritisch wie noch nie.
- In zahlreichen Regionen Deutschlands stünden Betriebsräte unter massivem Druck und suchten nach Perspektiven für ihre Standorte.
- Am Beispiel Dow zeige sich, dass internationale Konzerne Standorte frühzeitig und konsequent gegeneinander abwägten.
 - o Im konkreten Fall seien Standorte konzernintern verglichen und wirtschaftlich bewertet worden.
 - o Die Schließung eines Crackers in Deutschland werde unter anderem mit hohen Energiepreisen begründet und als schwerwiegender Einschnitt bewertet.

Abwanderung in Drittstaaten als Kernproblem

- Problematischer als Standortverlagerungen innerhalb Europas sei die Abwanderungen in Drittstaaten.
- Produktionskapazitäten würden insbesondere in die USA verlagert, teils im Kontext handelspolitischer Spannungen und politischer Drucksituationen. Auch andere außereuropäische Standorte gewönnen an Bedeutung.

Europäische Perspektive als Antwort

- Eine rein nationale oder regionale Betrachtung greife zu kurz.
- Es gehe nicht primär um die Frage, ob neue Investitionen in Deutschland oder Spanien angesiedelt würden, sondern darum, bestehende Industrie in Europa insgesamt zu halten.
- Ein Gegeneinander-Ausspielen europäischer Standorte löse das strukturelle Problem nicht.
- Das zentrale Problem werde in zu hohen Kosten- und Wettbewerbsbelastungen gesehen.
- Die maßgeblichen Rahmenbedingungen würden nicht auf regionaler oder einzelstaatlicher Ebene entschieden, weshalb eine Verbesserung auf übergeordneter politischer Ebene ansetzen müsse.

Abg. **Anne Kura** (GRÜNE) fragt, ob die Transformation der Stahlindustrie - insbesondere in Niedersachsen mit Blick auf Standorte wie Salzgitter oder Georgsmarienhütte - ein spezifisch deutsches Anliegen sei oder europaweit geteilt werde und wie auf EU-Ebene die Diskussion über Quoten, lokale Produktionsanforderungen und Beihilfen geführt werde, auch mit Blick auf mögliche Konflikte mit dem europäischen Beihilferecht.

Herr **Dr. Bodemer** führt aus:

Heterogenität der Unternehmenslagen

- Die Ausgangslagen einzelner Unternehmen unterschieden sich deutlich - etwa zwischen Salzgitter und Thyssenkrupp Steel Europe; die Konstellation Salzgitters sei nicht ohne Weiteres auf andere Standorte übertragbar.
- Unterschiedliche wirtschaftliche Ausgangslagen führten zu divergierenden Interessen, etwa hinsichtlich des Drucks durch Zertifikatpreise.

Emissionshandel als Transformationshemmnis

- Bereits bei der letzten ETS-Revision sei darauf hingewiesen worden, dass Emissionsminderungen in der energieintensiven Industrie nicht kontinuierlich, sondern sprunghaft erfolgten, etwa durch Stilllegung eines Hochofens. Diese Logik werde im System nicht ausreichend abgebildet.
- Durch die Kosten des Emissionshandels würden Unternehmen derzeit Mittel entzogen, die für Transformationsinvestitionen benötigt würden. Die Aufrechterhaltung der freien Zuteilung werde daher als notwendig erachtet, um Investitionsspielräume zu sichern.
- Derzeit dominierten vielerorts Erhaltungs- statt Transformationsinvestitionen.

Elektrifizierung und Energiepreise

- In anderen energieintensiven Branchen wie der Glasindustrie gebe es zwar einzelne Leuchtturmprojekte zur Elektrifizierung, diese seien unter gegenwärtigen Rahmenbedingungen wirtschaftlich schwer skalierbar. Eine breite Elektrifizierung setze entsprechende Infrastruktur und wettbewerbsfähige Energiepreise voraus.

Transformationsdruck und unzureichende Rahmenbedingungen

- Insgesamt werde ein hoher Transformationsdruck konstatiert, dem jedoch unzureichende Rahmenbedingungen gegenüberstünden.

- Die politische Ankündigung, wonach Belastungen mit dem Aufbau von Infrastruktur, Wasserstoffversorgung und wettbewerbsfähiger Energie flankiert würden, werde als nicht eingelöst bewertet.
- Ohne kurzfristige Entlastungen oder eine Atempause für die energieintensive Industrie drohe eine Deindustrialisierung statt einer erfolgreichen Transformation.

Auf die Nachfrage der Abg. **Immacolata Glosemeyer** (SPD), ob eine „Atempause“ für die energieintensive Industrie Europa im Technologiewettbewerb zurückwerfe, und nach der Durchsetzungskraft europäischer Gewerkschaftspartner auf EU-Ebene äußert Herr **Dr. Bodemer**:

Wettbewerbs- und Kostendruck

- Technologische Kompetenz sei nicht das zentrale Problem; moderne Anlagen existierten weltweit - etwa neue Cracker in China auf aktuellem technischen Stand.
- Die gegenwärtige Situation werde vielmehr als marktgetriebener Wettbewerbs- und Kostenkonflikt beschrieben.

Investitionsstau

- Unternehmen investierten derzeit nicht in nennenswertem Umfang neu, da ihnen die finanziellen Spielräume fehlten.
 - Zusätzlicher Transformationsdruck führe nicht automatisch zu mehr Investitionen, wenn die erforderlichen Ressourcen nicht vorhanden seien.
 - Insbesondere in der chemischen Industrie fehlten Mittel für großskalige Investitionen in Deutschland und Europa.
- Kapitalabflüsse in Drittstaaten seien betriebswirtschaftlich nachvollziehbar, aber geopolitisch problematisch.

Zeithorizont und gewerkschaftliche Prioritäten

- Ein Transformationshorizont von fünf oder zehn Jahren werde als unzureichend angesehen.
 - Bereits gegenwärtig gingen täglich Industriearbeitsplätze in Deutschland und Europa verloren.
 - Aus gewerkschaftlicher Sicht stehe daher kurzfristige Stabilisierung im Vordergrund.
- Aus gewerkschaftlicher Sicht sei es nicht vertretbar, aktuelle Beschäftigungsverluste als vorübergehenden Preis langfristiger Transformation zu akzeptieren; kurzfristige Stabilisierung habe daher Vorrang.

Abg. **Thorsten Paul Moritze** (AfD) fragt, ob die in Wilhelmshaven geplanten Wasserstoff- und Energieprojekte im Zuge der Transformation zur Energiedrehscheibe tatsächlich geeignet seien, die bereits eingetretenen Arbeitsplatzverluste - etwa durch Insolvenzen wie bei Vynova oder Sande Stahlguss sowie durch Stilllegungen im Zuge des Kohleausstiegs - quantitativ und qualitativ zu kompensieren, oder ob die angekündigte Transformation bislang überwiegend politisch proklamiert werde, ohne dass sich absehbar ein hinreichender arbeitsmarktlicher Ersatz für die wegfallende Industrie realisiere.

Herr **Dr. Bodemer** weist darauf hin, dass die konkrete Entscheidung über die Zukunft eines Standorts beim jeweiligen Unternehmen liege. Als Mitgliederorganisation vertrete man die Interessen der Beschäftigten, wobei im Fall Wilhelmshaven die zuständige regionale Gewerkschaftsstruktur vor Ort eingebunden sei.

Abg. **Christoph Eilers** (CDU) fragt erstens, welche Perspektiven der Bergbau in Deutschland bei strategischen Rohstoffen und der Umnutzung bestehender Infrastruktur - etwa Erdgasbohrungen für Geothermie - habe und ob dies zur Arbeitsplatzschaffung beitragen könne; zweitens, ob neben Produktionsverlagerungen auch wissensintensive Tätigkeiten und Technologiekompetenzen ins Ausland abwanderten; und drittens, ob eine europäische Initiative zur Stärkung der Wirkstoffproduktion geboten sei, um die Abhängigkeit von insbesondere Indien und China zu verringern.

Herr **Dr. Bodemer** beantwortet die Fragen im Wesentlichen wie folgt:

Zukunft des Bergbaus

- Unter „neuem Bergbau“ würden insbesondere Projekte zur Gewinnung strategischer Rohstoffe, etwa in Sachsen, diskutiert.
- Solche Vorhaben stünden jedoch häufig in Konflikt mit lokalen Interessen und Bürgerinitiativen, was ihre Umsetzung erschwere.
- Ein Beispiel für Resilienz sei die K+S AG. Die Kali-Vorkommen im Raum Werra könnten einen erheblichen Teil des europäischen Bedarfs aus eigener Produktion decken. Damit zeige sich, dass Versorgungssicherheit durch heimische Rohstoffgewinnung grundsätzlich möglich sei.
- Gleichzeitig entstünden Zielkonflikte zwischen Resilienz, Umwelt- und Klimaschutz, die politisch und gesellschaftlich ausgehandelt werden müssten.

Abwanderung wissensintensiver Tätigkeiten und Technologiekompetenzen

- Auf EU-Ebene werde an Initiativen zur Sicherung kritischer Arzneimittel gearbeitet.
- Diskutiert würden Maßnahmen wie Bevorratung, gemeinsame Beschaffung und die Sicherung bestehender Produktionskapazitäten.
- Ziel sei weniger die umfassende Rückverlagerung von Produktion, sondern die Stabilisierung und Sicherung der noch vorhandenen pharmazeutischen Produktionsstrukturen in Europa.

Forschung und Entwicklung

- Forschung und Entwicklung fänden überwiegend innerhalb der Unternehmen statt, nicht primär an Universitäten.
- Die Industrie investiere erhebliche finanzielle Mittel in Forschung und Entwicklung, insbesondere in der chemischen und pharmazeutischen Branche.
- Die Vorstellung, die öffentliche Hand könne die industrielle Forschungsleistung vollständig ersetzen, werde als unrealistisch bewertet.

Abg. **Anna Bauseneick** (CDU) fragt erstens, welche standortspezifischen Faktoren neben Energiekosten und Wettbewerbsrecht über Produktionsverbleib oder -verlagerung entschieden und politisch berücksichtigt werden müssten; und zweitens, welche Tarifstrategie die Gewerkschaft verfolge, wenn Standorterhalt und wirtschaftlicher Druck gleichzeitig verhandelt werden müssten.

Herr **Dr. Bodemer** erläutert:

- Tarifverhandlungen lägen in der Zuständigkeit der jeweiligen Tarifkommission.

- Hinsichtlich der laufenden Tarifrunde werde davon ausgegangen, dass es zu Einkommenssteigerungen kommen müsse; dies werde als notwendig erachtet. Arbeitgeber würden sich mit entsprechenden Forderungen arrangieren müssen, andernfalls werde es zu tarifpolitischen Auseinandersetzungen über deren Durchsetzung kommen.
- Neben Entgeltfragen spiele die Beschäftigungssicherung eine zentrale Rolle. Es werde jedoch wahrgenommen, dass die Bereitschaft der Unternehmen, derzeit über verbindliche Beschäftigungs- und Standortsicherungszusagen zu sprechen, nur gering ausgeprägt sei.

Auf eine Frage der Abg. **Tamina Reinecke** (GRÜNE) zum Fachkräftemangel erwidert Herr **Dr. Bodermer**:

Weiterbildung und Verantwortung

- Weiterbildung und Ausbildung würden als zentrale gewerkschaftliche Handlungsfelder betrachtet.
- Dabei müsse jedoch vermieden werden, die Verantwortung für Beschäftigungsfähigkeit im Sinne einer einseitigen „Employability“-Logik ausschließlich auf die einzelnen Beschäftigten abzuwälzen.
- Erforderlich seien vielmehr strukturierte Weiterbildungsprogramme, auch innerhalb der Unternehmen, idealerweise sozialpartnerschaftlich entwickelt.
- In Kooperation zwischen Unternehmen und Gewerkschaften entstünden neue Berufsbilder, während andere Tätigkeiten wegfielen.

Handlungsspielräume bei Personalabbau

- Bei Personalabbau bestünden über Haustarifverträge teilweise noch Gestaltungsmöglichkeiten; bei vollständigen Standortschließungen seien die Handlungsspielräume jedoch deutlich begrenzter.
- Auffanginstrumente wie Transfergesellschaften könnten lediglich abfedern, nicht aber strukturelle Verluste kompensieren.

Transformation als Bedrohung

- Der Verlust von Industriearbeitsplätzen betreffe regelmäßig gut entlohnte, tarifgebundene Beschäftigung mit hoher gewerkschaftlicher Organisation.
- Transformation werde daher häufig als Bedrohung wahrgenommen, insbesondere wenn neue Beschäftigungsmöglichkeiten nicht vergleichbare Entgelt-, Tarif- und Mitbestimmungsstandards böten.

Gespräch mit Sebastian Schaffer (Volkswagen AG)

Ein Teil des Austausches wird vereinbarungsgemäß nicht protokolliert.

Herr **Schaffer** schildert im Wesentlichen folgende Inhalte:

EU-Autopaket und zentrale Regulierungsvorhaben

- Die Europäische Kommission habe im Dezember 2025 ein umfassendes Autopaket mit mehreren Regulierungsvorschlägen vorgelegt.
- Zentrales Thema sei die CO₂-Flottenregulierung, wonach ab 2035 neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im EU-Markt nur noch mit 0 g CO₂-Ausstoß zugelassen werden dürften.
- Für 2030 sei eine erhebliche Zielverschärfung vorgesehen, die aufgrund des verlangsamten Hochlaufs der Elektromobilität als kaum erreichbar bewertet werde.
- Es werde daher gefordert, CO₂-Ziele über mehrere Jahre mitteln zu dürfen, um kurzfristige Überschreitungen ausgleichen zu können; andernfalls entstünden erhebliche finanzielle Risiken.
- Weitere Regulierungsvorhaben betreffen:
 - o eine mögliche Zielvorgabe für den Anteil von Elektrofahrzeugen in gewerblichen Flotten,
 - o Maßnahmen zur Stärkung der Batteriezellenfertigung in der EU und
 - o ein Omnibus-Änderungspaket zur regulatorischen Vereinfachung im Automobilbereich.

Made-in-Europe-Strategie und industriepolitische Anreizmechanismen

- Der Vorstandsvorsitzende von Volkswagen habe gemeinsam mit dem Vorstandsvorsitzenden von Stellantis einen Gastbeitrag veröffentlicht, der zeitgleich im deutschen *Handelsblatt*, in der italienischen Wirtschafts- und Finanzzeitung *Il Sole 24 Ore* sowie in der französischen Wirtschafts- und Finanzzeitung *Les Échos* erschienen sei.
- In diesem Beitrag werde für eine „Made in Europe“-Strategie geworben, die auf zwei Grundprinzipien basiere:
 - o Fahrzeuge, die in der EU verkauft würden, sollten unter europäischen Umwelt- und Sozialstandards produziert werden (Level Playing Field).
 - o Öffentliche Fördermittel sollten prioritär europäische Industriearbeitsplätze und Investitionen in der EU stärken.
- Das Ziel dahinter sei keine Strafpolitik, sondern die Schaffung gezielter Anreize für europäische Produktion.
- Anreizmechanismen zur Stärkung europäischer Wertschöpfung sollten realistisch, praktikabel und nicht übermäßig bürokratisch ausgestaltet werden.
- Statt pauschaler Quoten für den gesamten Wertschöpfungsanteil werde vorgeschlagen, sich auf strategische Kerntechnologien zu konzentrieren:
 - o Automobilproduktion mit hohem EU-Produktionsanteil
 - o Engineering- und Entwicklungskompetenz
 - o Batteriezellenfertigung als zentraler Wertschöpfungsbestandteil von Elektrofahrzeugen
 - o elektrische Antriebssysteme und ausgewählte Elektronikkomponenten

- Für Batteriezellen seien realistische Zielvorgaben und flankierende Fördermaßnahmen erforderlich, da die Wertschöpfung hier einen erheblichen Anteil am Gesamtfahrzeug ausmache.

Flottenbezogene Ausgestaltung europäischer Wertschöpfungsvorgaben

- Analog zur CO₂-Regulierung werde ein Flottenansatz befürwortet.
 - o Maßgeblich solle der durchschnittliche europäische Wertschöpfungsanteil der gesamten Fahrzeugflotte sein, nicht jedes einzelne Modell.
 - o Dies ermögliche eine betriebswirtschaftlich praktikable Ausgestaltung zwischen hochpreisigen und günstigen Fahrzeugsegmenten.
- Ein solches System könne Anreize setzen, Produktionsentscheidungen zugunsten europäischer Standorte zu treffen.

Instrumente zur Stärkung europäischer Wertschöpfung

- Diskutiert würden vier zentrale Instrumente:
 - o öffentliche Fahrzeugbeschaffung
 - o Kaufprämien für Elektrofahrzeuge
 - o Vorgaben für gewerbliche Flotten
 - o Berücksichtigung in der CO₂-Flottenregulierung
- Insbesondere bei Förderprogrammen und regulatorischen Vorgaben solle europäische Wertschöpfung stärker berücksichtigt werden.

Industriepolitische Einordnung

- Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden nicht als protektionistisch verstanden, sondern als legitime europäische Industrie- und Interessenpolitik.
- Ziel sei es, die industrielle Basis der EU zu sichern und strategische Schlüsseltechnologien langfristig in Europa zu verankern.

Abg. **Anna Bauseneick** (CDU) erkundigt sich, wie die Lage im Zuliefererumfeld - insbesondere in Niedersachsen im Kontext von Volkswagen - sich vor dem Hintergrund zunehmender Standort-schließungen und ausbleibender projektbasierter Anschlussaufträge darstelle und welche strukturellen Entwicklungen oder Gegenmaßnahmen aus Unternehmenssicht absehbar seien, um regionale Wertschöpfung und Beschäftigung in diesem Bereich zu stabilisieren.

Herr **Schaffer** teilt hierzu mit, Zulieferer und Hersteller seien in Deutschland gemeinsam im VDA organisiert. Auf EU-Ebene seien sie getrennt formiert in CLEPA (Zulieferer) und ACEA (Hersteller), stünden jedoch im engen Austausch miteinander.

Elektromobilitätshochlauf und wirtschaftlicher Druck

- Der schleppende Hochlauf der Elektromobilität belaste sowohl Hersteller als auch Zulieferer.
 - o Hersteller sähen sich insbesondere mit drohenden CO₂-Strafzahlungen konfrontiert.
 - o Zwar sei die Marktposition bei Elektrofahrzeugen stark, die Margen seien aber weiterhin gering. Gewinne würden überwiegend mit Verbrennerfahrzeugen erzielt.
- Für Zulieferer hänge die Betroffenheit stark vom jeweiligen Produktportfolio ab.

- Unternehmen mit starker Abhängigkeit von Verbrennertechnologie stünden vor größeren strukturellen Herausforderungen. Viele Zulieferer befürworteten daher eine fortbestehende Perspektive für Plug-in-Hybride und Fahrzeuge mit dekarbonisierten Kraftstoffen über 2035 hinaus.

Made in Europe

- Zur Made-in-Europe-Debatte gebe es unter Zulieferern unterschiedliche Positionen.
 - o Einige lehnten umfassende Quoten ordnungspolitisch ab.
 - o Andere befürworteten strategisch fokussierte Wertschöpfungsvorgaben.
 - o Wieder andere plädierten für ambitionierte umfassende Local-Content-Regelungen.
- Insgesamt bestehe die Hoffnung, dass entsprechende Regelungen zumindest eine gewisse Entlastung schaffen könnten.

Abg. **Immacolata Glosemeyer** (SPD) fragt, wie Kaufprämien für Elektrofahrzeuge aus Unternehmenssicht zu bewerten seien und ob sie wirksame Nachfrageanreize setzten, sowie ob die Batteriewertschöpfungskette einschließlich Recycling - etwa im Kontext der Forschungsaktivitäten in Wolfsburg - als zentraler Zukunftsmarkt für Beschäftigung und Produktion betrachtet werde.

Herr **Schaffer** antwortet:

CO₂-Regulierung und Lebenszyklusbilanz

- In der CO₂-Regulierung werde diskutiert, statt einer reinen „Tank-to-Wheel“-Betrachtung eine vollständige Lebenszyklusbilanz zugrunde zu legen - ein Ansatz, den der Konzern nicht unterstütze, da er den Hochlauf der Elektromobilität gefährden könne.
- Die bestehende Regulierung setze klare Anreize für batterieelektrische Fahrzeuge als Null-Emissions-Fahrzeuge, woran Investitionsentscheidungen ausgerichtet würden.

Batterierecycling und Kreislaufwirtschaft

- Gleichwohl spielten Kreislaufwirtschaft und Batterierecycling eine wachsende Rolle, insbesondere im Hinblick auf Rohstoffverfügbarkeit und menschenrechtliche Aspekte in Lieferketten.
- Der hohe Rohstoffbedarf sei vor allem ein Phänomen der Aufbauphase der Elektromobilität. Mit zunehmendem Recycling werde ein größerer Anteil der Materialien im Kreislauf gehalten werden können.
- Batteriematerialien seien zu einem sehr hohen Anteil recycelbar; es existiere bereits eine Pilotanlage in Salzgitter zur Batteriematerialrückgewinnung.

Abg. **Christoph Eilers** (CDU) erkundigt sich, wie belastbar die internationalen Statistiken zum Elektroautoanteil im Vergleich zwischen Europa und China seien und ob dort unterschiedliche Fahrzeugkategorien - etwa Hybrid- oder Range-Extender-Modelle - einbezogen würden.

Ferner stellt der CDU-Abgeordnete die Frage zur Diskussion, ob eine Made-in-Europe-Strategie faktisch protektionistische Züge trage und wie sie sich im Wettbewerb mit staatlich unterstützten chinesischen Herstellern auswirke, die zugleich Produktionsstandorte in Europa aufbauten.

Abschließend fragt er nach der globalen Exportquote von Volkswagen sowie nach der langfristigen Rolle des Verbrennungsmotors außerhalb Europas über einen Zeitraum von zehn bis zwanzig Jahren.

Darauf erwidert Herr **Schaffer**:

Vergleichbarkeit der Elektroauto-Statistiken (Europa - China)

- In China werde offiziell die Kategorie New Energy Vehicles (NEV) verwendet; diese umfasse batterieelektrische Fahrzeuge (BEV), Plug-in-Hybride (PHEV) sowie Range-Extender-Modelle.
- Die nationale Förder- und Berichtssystematik unterscheide sich von der europäischen. Rohdaten seien daher nicht ohne Weiteres 1 : 1 vergleichbar, auch wenn internationale Organisationen mit harmonisierten Kategorien arbeiteten.
- Unabhängig von Definitionsfragen sei der Trend im chinesischen Markt eindeutig elektrisch; China sei der wichtigste Einzelmarkt des Konzerns.
- Der Konzern habe in früheren Jahren Marktanteile von rund 50 %, später etwa 25 % gehalten; bei Verbrennern liege man weiterhin bei knapp unter 20 % im engen Wettbewerb mit BYD Auto.
- Im reinen batterieelektrischen Segment liege der Anteil lediglich im niedrigen einstelligen Bereich - und gerade in diesem Segment befinde sich das zentrale Wachstumsfeld.
- Neue, gemeinsam mit chinesischen Partnern entwickelte Elektromodelle sollten diese Position verbessern; ohne wettbewerbsfähige Elektrofahrzeuge sei eine starke Marktstellung perspektivisch nicht zu halten.

Marktanteile, Hochlauf und Wirtschaftlichkeit der Elektromobilität im EU-Kontext

- In Europa liege der Elektro-Marktanteil des Konzerns bei rund 20 %, mit deutlichen nationalen Unterschieden; zuletzt seien erhebliche Zuwächse im deutschen Markt erzielt worden.
- Das zentrale Problem sei weniger der eigene Marktanteil als die insgesamt noch zu geringe Marktdynamik.
- Maßgeblicher regulatorischer Rahmen sei die CO₂-Flottengrenzwerte-Verordnung, die ab 2035 faktisch nur noch emissionsfreie Neufahrzeuge zulasse; auf diese politische Vorgabe habe man sich eingestellt.
- Inzwischen zeige sich jedoch, dass der Hochlauf der Elektromobilität länger dauere und zusätzliche Flexibilität erforderlich erscheine.
- Das Geschäftsmodell der Volumenmarken beruhe auf Skaleneffekten. Elektromobilität werde erst bei sehr hohen Stückzahlen rentabel; unternehmensintern halte man perspektivisch einen Anteil von etwa 70 bis 80 % für erforderlich, um nachhaltig Gewinne zu erzielen. Blieben die Anteile deutlich darunter, sei die Rentabilität von Volumenmarken nicht dauerhaft zu sichern

Globale Entwicklung und geopolitischer Kontext

- Für 2030 werde, je nach Szenario, ein globaler Elektroanteil in der Größenordnung von etwa der Hälfte der Neuzulassungen erwartet, allerdings mit erheblichen regionalen Differenzen.

- China sei der zentrale Treiber; auch in Südamerika entwickle sich Dynamik. Indien und Teile Afrikas seien stark preissensitive Märkte, in denen zunächst weiterhin Verbrenner dominierten.
- In den USA hätten sich die regulatorischen und energiepolitischen Rahmenbedingungen zuletzt so verändert, dass dort eine längere Parallelität fossiler und elektrischer Antriebsstrategien möglich erscheine.
- Geopolitisch stünden sich die USA mit größerer Ressourcenbasis und China mit klarer industriepolitischer Fokussierung auf grüne Transformationstechnologien gegenüber.
- Europa müsse mangels vergleichbarer Rohstoff- und Subventionsspielräume auf Innovationskraft, marktwirtschaftliche Effizienz und einen klar definierten strategischen Fokus setzen, um technologisch und industriell wettbewerbsfähig zu bleiben.

*

Gespräch mit Sandra Parthie (Institut der deutschen Wirtschaft)

Frau **Parthie** stellt die Struktur und Arbeitsschwerpunkte des Instituts der deutschen Wirtschaft vor. Das Institut sei breit aufgestellt und decke ein weites Spektrum wirtschaftspolitischer Analyse und Kommentierung ab. Anschließend führt sie zu folgenden Aspekten aus:

Investitionskoordination

- Der Bereich europäischer Investitionskoordination sei aus Institutssicht der zentrale Handlungsbereich. Die EU habe derzeit keine andere Wahl, als hier aktiv zu sein.
- Europäische Investitionen müssten generiert und grenzüberschreitende Investitionen ermöglicht werden, insbesondere in Infrastruktur und Verteidigung.
- Das tatsächliche Investitionsgeschehen bleibe jedoch weitgehend national, nicht grenzüberschreitend und ohne europäischen Plan im Hintergrund.
 - o Vor allem bei der Verteidigungsfrage sei die nationale Prägung stark.
 - o Dies erschwere koordiniertes Handeln auf europäischer Ebene erheblich.

Finanzierungslücke und Rolle des Privatsektors

- Laut Draghi-Bericht belaufe sich der zusätzliche Investitionsbedarf der EU auf 800 Mrd. Euro jährlich, um Infrastruktur funktionstüchtig zu halten und den Anforderungen von Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen an moderne Staatlichkeit gerecht zu werden.
- Das Jahresbudget der Europäischen Kommission betrage ca. 200 Mrd. Euro; damit lasse sich der Bedarf nicht decken.
- Die Differenz müsse aus anderen Quellen finanziert werden, insbesondere durch Einbindung des Privatsektors.
 - o Die entscheidende Frage sei, wie Investitionsanreize so gesetzt werden könnten, dass ein Return on Investment gewährleistet sei.
 - o Diese Punkte müssten auf EU-Ebene mit einem europäischen Plan verhandelt werden.

Infrastruktur: Fehlende europäische Koordination

- Es sei widersinnig, wenn benachbarte Länder unkoordiniert parallele Infrastruktur errichteten, statt Einzugsgebiete grenzüberschreitend zu planen.
- Ein Beispiel seien Hochgeschwindigkeitszugverbindungen: Es gebe keine Direktverbindung Brüssel–Berlin, weshalb Flugreisen die Alternative blieben, obschon Europa flächenmäßig überschaubar sei und bestehende Eisenbahnnetze vorhanden seien, die aber nicht bedarfsgerecht funktionierten. Die Ursache sei fehlendes gemeinsames Denken.
- Dasselbe gelte für Energie-, Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur. Telekommunikationsunternehmen operierten primär auf nationalen Märkten mit allenfalls punktuellen Verbindungen ins Ausland.
- Eine globale Rolle Europas sei unter diesen Bedingungen nicht realisierbar.

Nationale vs. europäische Zuständigkeit

- Es gebe europäische Herausforderungen, die europäisch angegangen werden müssten, und solche, bei denen Nationalstaaten oder Regionen gefragt seien.

- Ein struktureller Widerspruch bestehe darin, dass die Finanzierungsverantwortung stets anderen zugewiesen werde, während die Projekte selbst möglichst national oder regional verbleiben sollten.

Finanzierungslücke im EU-Haushalt

- Den großen Erwartungen an die EU - unter anderem in den Bereichen Verteidigung und Regionalförderung - stehe eine unveränderte Beitragsbereitschaft der Mitgliedstaaten von 1 % des BIP gegenüber.
- Mit diesem Beitrag sei eine substantielle Handlungsfähigkeit der EU nicht zu gewährleisten.
- Die Schere zwischen den Einzahlungen der nationalen Ebene und ihren Forderungen an die EU sei groß; die Mittel seien begrenzt und müssten gezielt eingesetzt werden.

Attraktivität der EU für Investitionen

- Die EU sei momentan durchaus attraktiv für Investitionen, da die USA und China derzeit weniger günstige Rahmenbedingungen böten.
- Eine Institutsstudie zeige, dass sich Investitionen in Deutschland im vergangenen Jahr verdoppelt hätten, was allerdings kaum wahrgenommen werde.

Binnenmarkt als strategisches Asset

- Grenzüberschreitend stelle sich die Lage jedoch anders dar. Ein Beispiel sei die avisierte Übernahme der Commerzbank durch die Unicredit, die aus politischen Gründen blockiert werde, während eine umgekehrte Konstellation aus deutscher Sicht als unproblematisch bewertet worden wäre. Solche nationalen Hürden erschwerten es, den Binnenmarkt als zentrales europäisches Asset zu nutzen.
- Handelsabkommen, etwa mit den Mercosur-Staaten, Australien, Neuseeland und Indien, kämen nicht aufgrund von Bewunderung für europäische Demokratie- oder Gesellschaftsmodelle zustande, sondern wegen des Marktzugangs zu kaufkräftigen Konsumenten.
- Europa sei global relevant, solange dieser Markt relevant sei; man behandle ihn jedoch stiefmütterlich und riskiere, dass er zunehmend an Bedeutung verliere - auch global.
- Laut IWF-Untersuchungen könnten allein im Warenbereich 44 Mrd. Euro zusätzlich generiert werden, wenn Binnenmarkthemmnisse abgebaut würden. Im Dienstleistungsbereich liege das Wachstumspotenzial bei 110 %.
 - o Dieses Potenzial könne unabhängig von externen Handelshemmnissen wie US-Zöllen realisiert werden; Binnenmarktvertiefung und Zollpolitik seien insofern getrennte Variablen.
 - o Nationale Befindlichkeiten verhinderten aber den entsprechenden Abbau von Hemmnissen.

Die IW-Vertreterin schließt mit der Einschätzung, Europa sei nach wie vor relevant und habe Substanz zu bieten, es fehle jedoch an Initiativen, die in die richtige Richtung gingen.

Auf eine Frage der Abg. **Anna Bauseneick** (CDU) zu Binnenmarkthürden und deren Abbau ohne Schwächung nationaler Wirtschaftskraft führt Frau **Parthie** aus:

Anerkennungshürden bei Qualifikationen

- Ein zentrales Beispiel für unnötige Binnenmarkthürden sei die fehlende gegenseitige Anerkennung von Abschlüssen und Lizenzen innerhalb der EU.
 - o Bei Offshore-Windkraftanlagen in Nord- und Ostsee würden von Deutschland und Dänemark unterschiedliche Lizenzen für dieselbe Tätigkeit verlangt, obwohl die nachzuweisenden Fähigkeiten identisch seien.
 - o Es sei nicht nachvollziehbar, warum geografisch wenige Kilometer Unterschied einen vollständig anderen bürokratischen Aufwand erforderten.

Überregulierung

- Es gebe zahlreiche nationale Regelungen, die im Binnenmarkt keinen praktischen Mehrwert böten.
 - o Beispiel: DIN-Normen für Treppen existierten in Deutschland, nicht aber in Belgien - ohne erkennbare Nachteile für Belgien.
 - o Im Gesundheitsbereich existiere faktisch kein Binnenmarkt: Grenzüberschreitende Behandlungen und deren Kostenerstattung seien mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden.
 - o Unterschiedliche nationale Kennzeichnungspflichten für Lebensmittelverpackungen zwingen Hersteller zu kostspieligen länderspezifischen Anpassungen, ein erkennbarer Regulierungszweck werde vermisst.
- Bei der Entsendung von Arbeitnehmern ins EU-Ausland seien kleinteilige Auflagen - etwa Tageslimits oder Entsendebescheinigungen - kaum begründbar, während deren Kontrolle je nach Mitgliedstaat erheblich variere, während dabei in jedem Fall Kosten entstünden.
- Europäische Regelungen würden auf nationaler Ebene unterschiedlich, teils verschärfend umgesetzt; auf regionaler Ebene kämen weitere Anforderungen hinzu.
 - o Unternehmen könnten dadurch oft nicht mehr nachvollziehen, welche Anforderungen welcher Ebene - europäisch, national oder regional - zuzuordnen seien.
 - o Im Gesetzgebungsprozess selbst entstünden durch Änderungen in Parlament und Rat Anforderungen, die über ursprüngliche Kommissionsvorschläge hinausgingen und deren Kostenschätzungen obsolet machten.
- Die sogenannten Omnibusse zur Vereinfachung der EU-Gesetzgebung seien kein wirklicher Befreiungsschlag. Über sie würde lediglich versucht, ein bereits überkomplexes System marginal zu entschlacken.

Abg. **Christoph Eilers** (CDU) ergänzt, das Problem unnötiger Etikettenwechsel beginne bereits innerhalb Deutschlands: Wechselten Supermarkteinkäufer, könnten Lieferanten mitunter erhebliche Kosten durch erzwungene Etikettanpassungen entstehen, bedingt durch das Interesse der Supermärkte, enge Lieferantenbeziehungen zu vermeiden.

Eine Nachfrage der Abg. **Immacolata Glosemeyer** (SPD) nach konkreten Wünschen an die Politik beantwortet Frau **Parthie** mit folgenden zentralen Aussagen:

- Alle beteiligten Ebenen sollten Gesetzgebung so schlank wie möglich halten bzw. bestehende Regelwerke aktiv verschlanken.

- Bei Revisionen solle geprüft werden, wie andere Mitgliedstaaten dieselbe europäische Regelung mit weniger Kostenbelastung umgesetzt hätten und ob eine Orientierung daran möglich sei. Nationale Regelungen dürften nicht um ihrer selbst willen aufrechterhalten werden, sondern funktionale Lösungen aus anderen Ländern müssten übernommen werden. Dies sei politisch schwierig, aber der entscheidende gordische Knoten.
- Konkret solle im direkten Austausch mit Unternehmen geprüft werden, welche Anforderungen welchem Politikziel dienten und welche entbehrlich seien. Ein symptomatisches Missverhältnis sei, dass 3 % der Arbeitnehmer in Unternehmen mit dem Ausfüllen von Formularen beschäftigt seien, aber nur 1 % mit Innovationen.

Abg. **Immacolata Glosemeyer** (SPD) wünscht eine Nennung von Ländern, die europäische Regelungen vorbildlich und wirtschaftsfreundlich umgesetzt hätten. - Frau **Parthie** sagt, eine pauschale Hervorhebung eines einzigen Vorbildlandes sei nicht möglich. Je nach Themenbereich eigneten sich unterschiedliche Länder als Referenz, da alle ihre eigenen Probleme hätten.

Exemplarische Länder

- Spanien habe seit langem eine Opt-out-Regelung bei der Organspende - alle Bürgerinnen und Bürger kämen automatisch als Spender infrage, sofern sie nicht aktiv widersprächen -, die das politische Ziel nachweislich besser erreiche als die deutsche Regelung. Deutschland habe sich trotz entsprechender Debatten bislang nicht zu einem vergleichbaren Systemwechsel durchringen können.
- Estland und Belgien böten deutlich einfachere digitale Lösungen - etwa zur Online-Identifikation und für Bankgeschäfte -, während Deutschland zu lange abwäge und es dort an vielfältigen Gründen scheitere: teils an fehlender digitaler Infrastruktur, teils an einer grundsätzlich geringeren gesellschaftlichen Offenheit gegenüber digitalen Lösungen.

Polen als aktuelles Positivbeispiel

- Polen mache derzeit insgesamt einen guten Eindruck: Wirtschaftlich passiere viel, und die dortige Herangehensweise sei pragmatisch und unideologisch; primär gehe es darum, dass Dinge funktionierten.
 - o Die aktuell pro-europäische Regierung sei ein zusätzlich begünstigender Faktor.
 - o Dort sei man bemüht, Unternehmen im KI-Bereich Möglichkeiten zu eröffnen und den Sektor sichtbar zu fördern.
 - o Kennzeichnend sei, dass in Polen Entscheidungen getroffen und anschließend umgesetzt würden, anders als in Deutschland, wo fortgesetzte Diskussionen Unsicherheit erzeugten.

Abg. **Christoph Eilers** (CDU) erkundigt sich - unter Verweis auf die EU-Verordnung über die Transparenz politischer Werbung als Beispiel fraglicher Regulierung -, ob Fachverbände konstruktive Einigungsvorschläge einbrächten oder ob das eigentliche Problem im anschließenden Gold Plating liege.

Als grundsätzliche Einordnung teilt Frau **Parthie** ihre Einschätzung mit, dass die Verantwortung auf alle Beteiligten verteilt sei; eine eindeutige Schuldzuweisung sei somit nicht möglich. Bereits die Identifikation der eigentlichen Ursache eines Problems erfordere erheblichen Aufwand. Am Beispiel Windkraft zeige sich: Zunächst müsse festgestellt werden, warum es so schwierig sei,

geeignete Fachkräfte zu finden, bevor das zugrundeliegende Lizenz- und Zertifizierungsproblem sichtbar werde.

Umsetzungshürden

- Betroffene Unternehmen bräuchten durchaus konkrete Vereinfachungsvorschläge ein.
- Die Umsetzung scheitere jedoch häufig an mehreren Hürden:
 - o Es sei oft unklar, welches Gremium oder welche Einheit für den jeweiligen Sachverhalt zuständig sei.
 - o Die Bereitschaft, bestehende nationale Zertifizierungsregelungen zugunsten anderer anzuerkennen, stoße auf Widerstände, da solche Regelungen bestimmten Interessen und Empfindlichkeiten berührten und zusätzlich häufig auch für andere Sachverhalte gälten.

Akteursvielfalt als Hemmnis

- Vorschläge aus der Praxis existierten, würden aber durch die Beteiligung zu vieler Akteure zunehmend komplexer.
 - o Akteure ohne primären Sachbezug ergänzten den Prozess um eigene Interessen, was zu weiterer Verkomplizierung führe.
 - o Deren Zurückhaltung würde zu einer erheblichen Vereinfachung führen, sei in der Praxis aber nicht zu erwarten.

Abg. **Tamina Reinecke** (GRÜNE) erkundigt sich, ob das Vertrauen in die EU, geprägt durch aktuelle politische Debatten und mediale Berichterstattung, sich in den vergangenen Jahren verändert habe und ob dies die Gestaltung eines funktionierenden Binnenmarkts tendenziell eher erleichtere oder erschwere.

Frau **Parthie** sagt:

Grundsätzliche Zustimmung zur EU

- Die EU als solche genieße nach wie vor breite Unterstützung in der Bevölkerung; die europäische Zusammenarbeit werde grundsätzlich positiv bewertet.
- Die Skepsis beziehe sich nicht auf Europa als Idee, sondern auf die Art und Weise der Umsetzung und Verwaltung europäischen Wirkens.

Wachsende Komplexität durch Erweiterung

- Mit 6 Gründungsmitgliedern sei gegenseitiges Vertrauen und Kenntnis der jeweiligen Positionen noch gut möglich gewesen. Bei 27 Mitgliedstaaten erweise sich dies strukturell als erheblich schwieriger.
- Personalwechsel durch Wahlen und Koalitionswechsel erschweren den Aufbau stabiler Arbeitsbeziehungen im Rat erheblich.
 - o Dies erzeuge Unsicherheit darüber, ob getroffene Vereinbarungen tatsächlich umgesetzt würden.
 - o Ein konkretes Beispiel seien Erfahrungen aus dem Rat: Zuständige Minister seien mitunter schwer erreichbar oder politisch nicht verlässlich einzubinden.

Verhandlungsgewicht und politisches Kapital

- Große Mitgliedstaaten wie Deutschland befänden sich in einer anderen Verhandlungsposition als kleine; die sich in Verhandlungen inhaltlich häufig an größeren orientierten bzw. ihre Positionen mit diesen koordinierten.
- Es sei jedoch Vorsicht geboten, für welche Themen politisches Kapital eingesetzt werde. Die Verbrenner-Debatte sei ein Beispiel für einen Konflikt mit eher fraglichem Ertrag.

Ankündigungspolitik und Vertrauensverlust

- Die Europäische Kommission neige dazu, übermäßig viele Initiativen anzukündigen - bezahlbares Wohnen, bezahlbare Energie, bezahlbare Mobilität -, die Erwartungen weckten, welche anschließend nicht erfüllt werden könnten.
- Nicht eingelöste Versprechen führten zu Misstrauen und Ablehnung gegenüber der EU.
- Zielführender wäre es, wenn die EU sich auf ihre tatsächlichen zentralen Prioritäten konzentrierte und andere Themen den zuständigen nachgeordneten Ebenen überließe.

Abg. **Christoph Eilers** (CDU) fragt erstens, ob die Mitgliedstaaten EU-Regelungen hinreichend konsequent umsetzten und kontrollierten - unterschiedliche Kontrollintensität etwa bei Futterzusatzstoffen in Spanien erzeuge Wettbewerbsverzerrungen -, und zweitens, ob ein „Europa der Willigen“ ein gangbarer Weg sei, um ohne Einstimmigkeitserfordernis voranzukommen.

Frau **Parthie** führt aus:

Nationale Interessen

- Moralische Überlegenheit einzelner Länder sei nicht festzustellen; vielmehr wiederholten sich bestimmte nationale Interessenmuster regelmäßig.
- Beispiel Atomkraftdebatte: Frankreich nutze jeden entsprechenden Anlass, um Atomkraft als unverzichtbaren Bestandteil des Energiemix zu verteidigen; Österreich widerspreche dem routiniert mit der Forderung, hierfür keine EU-Mittel einsetzen zu wollen.
- Solche Dynamiken seien ritualisiert und dienten der Bestätigung bekannter Positionen, weniger der sachlichen Problemlösung.

Europa der Willigen

- Das Konzept „Europa der Willigen“ sei aus ihrer Sicht der einzig realistische Weg, europäische Projekte voranzubringen.
- Dies entspreche dem historischen Muster der europäischen Integration: Stets habe eine Gruppe von Staaten ein Projekt initiiert, dem sich andere nach und nach angeschlossen hätten, sobald sie es für sinnvoll erachteten.

Gespräch mit MdEP Bernd Lange (S&D/SPD)

MdEP Lange (S&D/SPD) führt aus zu folgenden Punkten:

Niedersachsens Exportabhängigkeit und Betroffenheit durch US-Zölle

- Niedersachsen unterhalte intensive Wirtschaftsbeziehungen zu den USA. 45 % der Exporte hätten Ziele außerhalb der EU, mit Schwerpunkten in Automobilen, Maschinenbau sowie Chemie und Pharma.
- Die derzeitigen US-Zölle betreffen Niedersachsen daher erheblich. Stabilität in den Handelsbeziehungen sei insbesondere für Investitionsentscheidungen zentral, welche sich wegen der aktuellen Unsicherheit bereits negativ entwickelten.

US-Zollabkommen

- Im Juli 2025 sei ein Abkommen mit den USA geschlossen worden, demzufolge die USA 15 % Zölle auf alle Waren sowie 50 % auf Stahl, Aluminium und Kupfer erhöhen, während die EU im Gegenzug Zölle auf US-Produkte senke.
- Die USA hätten sich jedoch bereits kurz nach Abschluss nicht an den Deal gehalten: Über 400 Produkte seien von 15 % auf 50 % mit der Begründung hochgesetzt worden, sie enthielten Stahl und Aluminium.
 - o Für niedersächsische Unternehmen habe dies gravierende Folgen: Maschinenbauunternehmen im Raum Hameln und die Kannegiesser GmbH in Minden, die professionelle Waschmaschinen herstellten, müssten nun 50 % Zölle entrichten.
 - o Problematisch sei, dass der Stahlanteil in komplexen Wertschöpfungsketten nicht nachweisbar sei; denn ohne Nachweis gelte automatisch der 50-Prozent-Satz.
- Aktueller Verhandlungsstand: Die EU setze US-Industrieprodukte und einige Agrargüter auf null, erwarte im Gegenzug aber eine Rückkehr der USA von 50 % auf 15 %.

Europäische Einigkeit und Sicherheitsmechanismus

- Gegenüber den USA müsse Europa geeint auftreten; hierüber herrsche fraktionsübergreifend weitgehende Einigkeit.
- In die Gesetzgebung sei ein Sicherheitsmechanismus eingebaut worden: Bei erneuten Verletzungen durch die USA - sei es durch Zölle oder geopolitische Drohungen wie im Fall Grönland - werde die Gesetzgebung sofort gestoppt und alte Zölle würden wieder eingesetzt.
- Eine Studie des US-Justizministeriums werfe der EU vor, US-Technologieunternehmen zu zensieren, was mit weiteren Zolldrohungen bezüglich europäischer Digitalgesetzgebung verbunden werden könnte.

Mercosur-Abkommen

- Das Mercosur-Abkommen sei für Niedersachsen bedeutsam - unter anderem für Automobile und den Likörexport; Jägermeister zahle derzeit 35 % Zölle auf Mercosur-Märkte, die mit dem Abkommen entfielen.
- Das Parlament habe mit knapper Mehrheit von zehn Stimmen ein Gutachtenverfahren vor dem EuGH beantragt, was den Ratifizierungsprozess verzögere. Eine rasche Entscheidung sei jedoch zu erwarten, da die grundlegenden Rechtsfragen bereits durch frühere Urteile geklärt seien.

- Der große Handelsteil des Abkommens, der nur durch das Parlament entschieden werde, solle vorläufig angewendet werden; vor der Sommerpause sei dies realistisch. Als Präzedenzfall könne das Handels- und Kooperationsabkommen mit dem Vereinigten Königreich angeführt werden, das ebenfalls zunächst vorläufig angewendet und erst später ratifiziert worden sei.

Weitere Handelsabkommen

- Das Abkommen mit Indien sei nach Verhandlungsunterbrechungen zwischen 2013 und 2021 abgeschlossen worden und beinhalte unter anderem Arbeitnehmerrechte, Umweltstandards und Marktöffnung. Die Zölle auf Automobile seien von 110 % auf durchschnittlich 40 % gesenkt worden; für ein Kontingent von 250 000 Fahrzeugen gelte ein Vorzugszollsatz von 10 %.
- Weitere Abkommen etwa mit Indonesien, Australien, Thailand und den Philippinen seien abgeschlossen worden bzw. stünden kurz vor dem Abschluss. Niedersachsen profitiere etwa durch Halal-Zertifizierungen für den indonesischen Markt.

Industriepolitik und Automobilsektor

- Am 24. Februar 2026 solle der Industriebeschleunigungsakt als neuer Gesetzgebungsvorschlag der Kommission vorgelegt werden; dieser werde erhebliche Diskussionen über Marktoffenheit und Investitionsbeschränkungen auslösen.
- Im Automobilbereich lägen vier Gesetzgebungen auf dem Tisch, darunter:
 - o CO₂-Grenzwerte für 2035 mit mehr Flexibilität bei Beibehaltung der Klimaziele,
 - o Organisation des Umstiegs auf Elektromobilität bei Dienstwagen und
 - o Vereinfachung von Zulassungs- und Prüfverfahren zur Kostenreduktion.

Batterieproduktion und Rohstoffabhängigkeit

- 40 % der in Europa verkauften Elektroautos enthielten Batterien aus China, Südkorea oder Japan; Europa müsse hier Technologieführerschaft anstreben.
- Die Recyclingquote für Smartphone-Batterien liege bei 10 %, für Lithium insgesamt bei 30 % - hier bestehe erheblicher Verbesserungsbedarf.
- Kobalt, ein zentraler Batterierohstoff, stamme zu 60 % bis 70 % aus dem Kongo und werde dort unter menschenrechtlich problematischen Bedingungen abgebaut; Technologien, die auf solche kritischen Rohstoffe verzichteten, seien daher prioritär zu fördern.

Abg. **Thorsten Paul Moriß** (AfD) erkundigt sich, ob an den europäischen Grenzkontrollstellen tatsächlich intensive - und nicht lediglich stichprobenartige - Kontrollen stattfänden, die sicherstellten, dass Agrarprodukte aus Mercosur-Staaten den europäischen Standards hinsichtlich Landwirtschaft, Umwelt und Tierwohl entsprächen, oder ob man sich de facto auf die Eigenkontrollen der Ausfuhrländer verlasse.

MdEP **Lange** (S&D/SPD) erläutert dazu folgende Punkte:

Mercosur-Abkommen: Zolländerungen und Sicherheitsnetz

- Der wesentliche Unterschied durch Mercosur bestehe bei Rindfleisch darin, dass für ein Kontingent von 99 000 t der Zollsatz von 52 % auf 9,5 % sinke.
- Eine massive Ausweitung des Imports über die bestehenden 200 000 t hinaus sei nicht zwingend zu erwarten.
- Ein Sicherheitsmechanismus sei vorgesehen: Überstiegen die Importvolumina das historische Niveau um mehr als 5 % jährlich, würden die Zölle ganz oder teilweise wieder eingesetzt.

Regionalisierungsprinzip

- Innerhalb der EU gelte das Regionalisierungsprinzip: Bei einem Tierseuchenausbruch - etwa die Schweinepest in Niedersachsen - dürften Produkte aus nicht betroffenen Regionen weiterhin gehandelt werden.
- Gegenüber Drittstaaten gelte dies bislang nicht: Ein regionaler Ausbruch führe zum vollständigen Exportstopp für die gesamte EU.
- Das Mercosur-Abkommen integriere das Regionalisierungsprinzip nun erstmals gegenüber einem Drittstaatenblock, was die niedersächsische Landwirtschaft im Seuchenfall erheblich entlaste.

Wertschöpfungsverteilung in der Landwirtschaft

- Ein strukturelles Problem bestehe in der ungerechten Wertschöpfungsverteilung entlang der Lieferkette: Milchbauern erhielten oft keinen verlässlichen Erlös; 40 % des Produktgewinns entfielen auf den Verarbeiter, weitere 50 % auf den Handel.
- Dies betreffe besonders Frankreich, wo kleine Betriebe trotz hoher Exportvolumina bei Käse und Champagner kaum profitierten.
- Bei der nächsten Agrarreform müsse dieses Ungleichgewicht prioritär adressiert werden.

Gesamtbilanz des EU-Agrarhandels

- Insgesamt exportiere die europäische Landwirtschaft deutlich mehr als sie importiere; der Exportüberschuss der Landwirte und Hersteller habe im vergangenen Jahr 64 Mrd. Euro betragen.
- Handel mit Drittstaaten sei daher per se nicht negativ für europäische Erzeuger.

Abg. **Christoph Eilers** (CDU) nimmt die Eröffnung eines KI-Rechenzentrums der Telekom in München zum Anlass, um zu erfragen, ob es vergleichbare Initiativen auf europäischer Ebene gebe, um den Markt für KI-Infrastruktur und Datenspeicherung europäisch zu bedienen.

MdEP **Lange** (S&D/SPD) führt aus, Europa weise gegenüber den USA zwei zentrale Schwächen auf: in der Sicherheitspolitik und im digitalen Bereich; in beiden sei Handlungsbedarf gegeben.

Europäische Initiativen zur digitalen Infrastruktur

- Cloud-Server und Speichereinrichtungen würden stark unterstützt, und eine explizite Gesetzgebung hierzu befände sich in Vorbereitung.

- Im neuen EU-Haushalt seien erhebliche Mittel für den Aufbau eigener digitaler Infrastruktur vorgesehen.
- KMU sollten flächendeckend Zugang zu Cloud-Systemen erhalten.
- Datensouveränität sei ein zentrales Ziel: Europäische Daten sollten in Europa gespeichert bleiben und nicht dem Zugriff Dritter außerhalb der EU ausgesetzt sein; innerhalb der nächsten drei Jahre solle Europa hier deutlich souveräner werden.

Technische Anforderungen und innovative Unternehmen

- Hochleistungsrechenzentren stellten präzise technische Anforderungen - unter anderem müsse die Betriebstemperatur der Chips konstant bei 25 °C gehalten werden, was eine aufwendige Kühltechnik erfordere.
- Hochinnovativen Unternehmen wie etwa die Stulz GmbH in Hamburg, die weltweit Klimatisierungslösungen für Rechenzentren liefere, müssten stärker gefördert und vernetzt werden, um die europäische IT-Infrastruktur aufzubauen.

Abg. **Tamina Reinecke** (GRÜNE) fragt, ob die derzeitige Distanz zu den USA als dauerhafter Zustand oder lediglich als vorübergehende Abkühlungsphase zu verstehen sei, von der aus eine konstruktive Annäherung weiterhin angestrebt werde.

MdEP **Lange** (S&D/SPD) führt zu den folgenden Punkten aus:

Strukturelle Unberechenbarkeit der US-Handelspolitik

- Es gebe keine Sicherheit und Vorausschaubarkeit in der aktuellen US-Handelspolitik.
- Er, Lange, pflege guten fachlichen Kontakt zu US-Beauftragten im Handelsbereich, die jedoch nichts von den angedrohten 10 % Strafzöllen im Zusammenhang mit Grönland gewusst hätten, was die mangelnde interne Koordination illustriere.
- Fachleute in der US-Verwaltung genossen offenbar nicht mehr das Vertrauen der politischen Führung; Vorschläge müssten stets mit Blick auf die Gunst des Präsidenten abgewogen werden.
- Allein im Januar seien gegenüber verschiedenen Staaten fünfmal Zölle ausgesprochen worden; die Entwicklung verlaufe nahezu täglich unvorhersehbar.

Auswirkungen auf Märkte und Investitionen

- Nicht alles, was der US-Präsident auf Truth Social veröffentliche, werde tatsächlich umgesetzt. Die Ankündigungen verunsicherten die Märkte jedoch erheblich.
- Die Investitionstätigkeit stagniere; lediglich einzelne große Akteure seien bereit, entsprechende Risiken einzugehen.
- Auch für Drittmärkte wie Mexiko und Kanada bestehe erhebliche Unsicherheit hinsichtlich der dortigen Exportbedingungen.
- Derzeit gebe es keine realistische Perspektive für eine Rückkehr zu stabilen Handelsbeziehungen mit den USA.

Abg. **Christoph Eilers** (CDU) bittet um Auskunft über den konkreten Inhalt des EU-Indien-Abkommens - insbesondere hinsichtlich Zollsenkungen im Agrarbereich - und fragt, ob Zahlen zu Indien als bevölkerungsreichem Wachstumsmarkt mit struktureller Importabhängigkeit vorlägen.

MdEP **Lange** (S&D/SPD) antwortet:

Einordnung des Abkommens

- Es handele sich um ein umfassendes Handelsabkommen; ohne eine solche Einigung wäre die WTO-Regelkonformität beider Seiten nicht gewährleistet gewesen.
- Auf beiden Seiten würden über 90 % der Zölle gesenkt; dieser Umfang sei nicht erwartet worden und hänge auch mit der aktuellen geopolitischen Lage zusammen.
- Indien habe zwar ca. 17 Handelsabkommen mit anderen Ländern geschlossen - unter anderem mit dem Vereinigten Königreich -, die im Vergleich allerdings deutlich weniger umfangreich sein.

Inhalte und öffentliche Beschaffung als Ausnahme

- Neben Zollsenkungen seien Standards vereinbart worden: Arbeitnehmerrechte, Umweltstandards sowie die Umsetzung des Pariser Klimaschutzabkommens.
- Ausgenommen seien lediglich Rindfleisch, Zucker und Reis; alkoholische Getränke seien nach langen Verhandlungen schließlich doch einbezogen worden.
- Die Lebensmittelversorgung von den ca. 1,4 Mrd. Menschen Indiens sei durchaus auf Importe angewiesen.
- Einziger wesentlicher Ausnahmebereich sei die öffentliche Beschaffung - europäische Unternehmen hätten keinen diskriminierungsfreien Zugang erhalten.
- Dies sei zwar bedauerlich, aber nachvollziehbar: Die indischen Provinzen seien in Beschaffungsfragen weitaus autonomer als deutsche Bundesländer, was eine einheitliche Regelung praktisch unmöglich gemacht habe.
