

N i e d e r s c h r i f t
über die 57. - öffentliche - Sitzung
des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen
und Digitalisierung
am 25. Oktober 2024
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung: Seite:

1. **Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies zur aktuellen Lage des VW-Konzerns**

Unterrichtung 5

Aussprache 31

2. a) **Die NBank als zentrales Förderinstitut stärken und neu ausrichten**

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3983](#)

Unterrichtung durch die Landesregierung..... 41

Aussprache 48

- b) **Vorstellung der Geschäftsführerin der WohnRaum Niedersachsen Frau Sylva Viebach durch Herrn Staatssekretär Doods**

Vorstellung..... 53

3. **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes**

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen -
[Drs. 19/4577](#)

Fortsetzung der Beratung..... 59

Beschluss..... 62

4. Entwurf eines Haushaltsbegleitgesetzes 2025

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen -

[Drs. 19/5319](#)*Mitberatung* 64*Beschluss*..... 65**5. Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zum „Masterplan Brücke“***Beschluss über den Antrag* 66**6. Resolution des Niedersächsischen Landtages zur aktuellen Krise bei Volkswagen**Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/5323](#)*Beratung* 67*Beschluss*..... 67**7. Resolution: Kurswechsel in der Automobilstrategie - gemeinsam Volkswagens Zukunft, Arbeitsplätze und Standorte in Niedersachsen sichern**Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/5393](#)*Beratung* 68*Beschluss*..... 68**8. Initiative des Landes zur Magnetschwebbahn und zu entsprechender technologischer Forschung und Industrieansiedlung**Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 19/4573](#)*(vertagt)*..... 69**9. De-Industrialisierung stoppen - Wettbewerbsfähigkeit erhalten und ausbauen**Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/5309](#)*Beginn der Beratung mit Verfahrensfragen* 70**10. Glasindustrie in der Zukunftsregion Weserbergland+ fördern - die energieintensive Industrie auf dem Weg zur Klimaneutralität unterstützen**Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/5320](#)*Beginn der Beratung mit Verfahrensfragen* 71**11. ÖPNV stärken - barrierefreie Bushaltestellen schaffen**Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/5392](#)*(vertagt)*..... 72

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Stefan Klein (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Dr. Dörte Liebetruth (in Vertretung des Abg. Matthias Arends) (SPD)
3. Abg. Christoph Bratmann (SPD)
4. Abg. Andrea Prell (in Vertretung des Abg. Oliver Ebken) (SPD)
5. Abg. Marten Gäde (in Vertretung des Abg. Frank Henning) (SPD)
6. Abg. Sabine Tippelt (SPD)
7. Abg. Hartmut Moorkamp (in Vertretung des Abg. Uwe Dorendorf) (CDU)
8. Abg. Axel Miesner (in Vertretung des Abg. Christian Frölich) (CDU)
9. Abg. Reinhold Hilbers (CDU)
10. Abg. Marcel Scharrelmann (CDU)
11. Abg. Colette Thiemann (CDU)
12. Abg. Stephan Christ (GRÜNE)
13. Abg. Heiko Sachtleben (GRÜNE)
14. Abg. Omid Najafi (AfD)

Von der Landesregierung:

Minister Lies (MW),
Staatssekretär Doods (MW).

Vom Gesetzgebungs- und Beratungsdienst:

Parlamentsrat Dr. Oppenborn-Reccius (Mitglied),
Ministerialrat Dr. Müller-Rüster,
Ministerialrätin Dr. Schröder.

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10.00 Uhr bis 13.23 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:

Billigung von Niederschriften

Der **Ausschuss** billigt die Niederschriften über die 51. Sitzung - öffentlicher Teil -, die 52. Sitzung, die 53. Sitzung, die 54. Sitzung - öffentlicher Teil - und die 55. Sitzung.

Tagesordnungspunkt 1:

Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies zur aktuellen Lage des VW-Konzerns

Angebot des MW zu einer Unterrichtung des Ausschusses, E-Mail vom 16. Oktober 2024

Unterrichtung

Minister **Lies** (MW): Herr Vorsitzender! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meines Erachtens ist der Weg der kontinuierlichen Informationsweitergabe sachgerecht, auch dann, wenn der Informationsgehalt vorher nicht planbar ist, weil wir natürlich nicht wissen, wie die Verhandlungen voranschreiten. Ich meine, es ist trotzdem gut, dass ich regelmäßig für Fragen und Aktualisierungen zur Verfügung stehe.

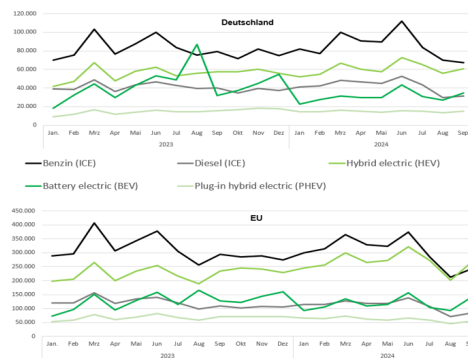
Ich werde Sie durch die Präsentation führen, die daraus ersichtlichen Informationen dort, wo es nötig ist, noch ergänzen, und Ihnen die Präsentation nach der Sitzung zur Verfügung stellen, sodass Sie, wenn Sie später Nachfragen haben sollten, auf uns zukommen können.



Gestatten Sie mir, zunächst auf die Situation der Neuzulassungen einzugehen - ein Thema, das uns schon intensiv beschäftigt hat.

Markt BEV, HEV, PHEV und Verbrenner (ICE)

Neuzulassungen Deutschland und Europa (absolute Zulassungszahlen)



Neuzulassungen aller Antriebsformen in Deutschland und Europa bis August rückläufig!

September wieder Anstieg

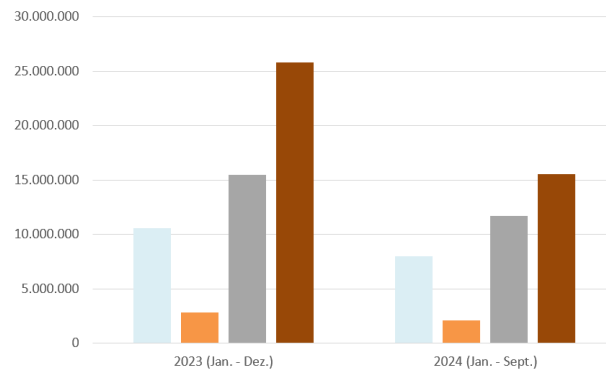
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung

2

Niedersachsen. Klar.

Wir haben diese Grafik der Neuzulassungen Deutschland und Europa um die Zahlen des Monats September aktualisiert. Der jüngste Verlauf der Kurven kann als positive Entwicklung insoweit interpretiert werden, als die Zahl der Neuzulassungen im September wieder etwas angestiegen ist. Die Grafik zeigt aber auch, dass die Sorge um einen Rückgang der Zulassungszahlen nicht nur den BEV, sondern auch den Verbrennerfahrzeugen gilt. Die Kunden neigen zu Kaufverzicht, der beide Antriebsarten betrifft, es gibt aber auch den besagten Hoffnungsschimmer.

PKW-Neuzulassungen alle Antriebsformen EU, DE, USA, China



Quelle: VDA / acea

■ EU ■ DE ■ USA ■ China

- Vergleich Gesamtjahr 2023 mit Q1-Q3 2024,
- China in 2024 (gesamt) voraussichtlich unter Vorjahreswert

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung

3

Niedersachsen. Klar.

Wir gehen davon aus, dass die Anzahl der Pkw-Neuzulassungen in den USA, in Europa und in Deutschland in etwa der Größenordnung der Neuzulassungszahlen in 2023 entsprechen wird. Die Anzahl der Pkw-Neuzulassungen in China, einem sehr großen Markt, dagegen wird rapide unter den Vorjahreswert absinken. Bei der ausgewiesenen Anzahl der Pkw-Neuzulassungen für das Kalenderjahr 2024 handelt es sich naturgemäß nur um eine vereinfachte Hochrechnung, weil die Berechnungen für das Jahr 2024 bisher nur die ersten drei Quartale umfassen.

Chronologie seit letzter Unterrichtung

- 21.09.2024 Bundesminister Dr. Habeck besucht VW Emden
- 23.09.2024 „Autogipfel“ bei Bundesminister Dr. Habeck
- 17. und 24.09.2024 zwei Resolutionen zu Volkswagen in den Landtag eingebracht
- 01.10.2024 VW senkt den Preis des ID.3 Pure
- 10.10.2024 Positionspapier der Wirtschaftsministerien der Bundesländer mit VW-Standorten
- 18.10.2024 BR-Entschließung zur Sicherung der Autoindustrie

MW hat Taskforce VW eingerichtet!

Was ist seit der letzten Unterrichtung des Ausschusses am 10. September 2024 passiert? Am 21. September 2024 hat Bundeswirtschaftsminister Dr. Habeck VW in Emden besucht. Am 23. September 2024 fand der „Autogipfel“ statt, am 17. und 24. September 2024 wurden zwei Resolutionen zu Volkswagen in den Landtag eingebracht. Am 1. Oktober hat VW den Preis des ID.3 Pure gesenkt. Am 10. Oktober 2024 haben die Wirtschaftsministerien der Bundesländer mit VW-Standorten ein Positionspapier verabschiedet. Ich hatte berichtet, dass sich die Bundesländer mit VW-Standorten eingehend ausgetauscht und sich auf gemeinsame Positionen verständigt haben. Diese gemeinsamen Positionen werden jetzt natürlich auf die gesamte Automobilindustrie ausgeweitet, weil jeder merkt, dass die Absatzkrise nicht nur ein VW-Marken-Thema, sondern ein alle Hersteller betreffendes Problem ist. Am 18. Oktober 2024 wurde im Bundesrat die gemeinsam mit dem Saarland initiierte Entschließung zur Sicherung der Autoindustrie gefasst.

Produktportfolio (BEV) VW



Produktportfolio (BEV) inkl. ID.1 und ID.2 all mit Endverbraucherpreisen

- ID.1 – Ankündigung unter 20.000,- (ab 2027)
- ID.2 all – Ankündigung rund 25.000,- (ab 2025)
- ID.3 – ab 33.330,- abzgl. VW-eigener Mobilitätsbonus 3.570,- = 29.760,- (Dresden, Zwickau)
- ID.4 – ab 40.335,- abzgl. 3.570,- = 36.765,- (Emden, Zwickau)
- ID.5 – ab 42.970,- abzgl. 3.570,- = 39.400,- (Zwickau)
- ID.7 – ab 53.995,- abzgl. 3.570,- = 50.425,- (Emden)
- ID.7 Tourer – ab 54.795,- abzgl. 3.570,- = 51.225,- (Emden)
- ID.Buzz – ab 49.998,- (Hannover)

In der Aussprache nach der letzten Unterrichtung des Ausschusses wurden auch die Endverbraucherpreise thematisiert. Ich habe schon berichtet, dass in 2025 und 2027 der ID.1 und der ID.2 auf den Markt kommen werden. Der Endverbraucherpreis für den ID.3 ist um den VW-eigenen Mobilitätsbonus auf unter 30 000 Euro gesenkt worden. Zum Vergleich dazu sei darauf hingewiesen: Der Endverbraucherpreis für den VW Golf in ID.-entsprechender Ausstattung liegt bei

28 000 Euro. Nun könnte man meinen, dass der Preis für den ID.3 nicht immens weit entfernt ist von dem Preis für den VW Golf - wenn elektrischer Strom günstiger wäre als das Tanken von Benzin. Wenn das Laden der Autobatterie mit elektrischem Strom günstiger wäre als das Betanken des Fahrzeugs mit Benzin, wäre die Stromer-Alternative tatsächlich für viele interessant. Wenn das Laden des Fahrzeugs mit elektrischem Strom aber teurer ist als das Betanken des Fahrzeugs mit Benzin, ist die Stromer-Alternative uninteressant. Der Hebel für die Entscheidung über die Antriebsalternative sind insofern nicht nur die Anschaffungskosten, sondern mit Sicherheit auch die Betriebskosten.

Der Endverbraucherpreis für den ID.7, des Pendantes des VW Passat, liegt bei 50 000 Euro. Der „normale“ VW Passat ist allerdings schon ab 42 000 Euro erhältlich. Insofern ist der Preisunterschied in diesem Fahrzeugsegment noch größer.

Wir haben Ihnen diese Endverbraucherpreise zusammengestellt, damit Sie ein Gefühl für das Preisniveau bekommen. In der öffentlichen Diskussion heißt es immer, dass Elektroautos zu teuer seien. Es gilt aber, das Elektroauto mit dem entsprechenden Verbrenner zu vergleichen, denn andernfalls ist ein Vergleich nicht sinnvoll. An dem Zahlenwerk wird erkennbar, dass sich zumindest der ID.3, die „elektrische Golf-Klasse“, und später auch der kleinere ID.1 und ID.2, im Preissegment des vergleichbaren Verbrenner-Modells bewegen werden.

**Produktportfolio VW (BEV; Golf, Passat)
aktuelle Leasingraten**



Produktportfolio (BEV) Leasingraten:
4 Jahre, 10.000km/Jahr, 0 € Anzahlung, Privatkunde

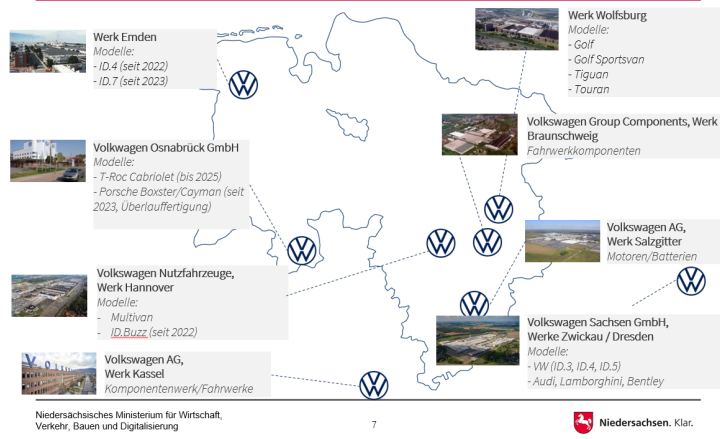
- ID.3 – ab 350,- monatliche Gesamtrate
- ID.4 – ab 390,- monatliche Gesamtrate
- ID.5 – ab 408,- monatliche Gesamtrate
- ID.7 – ab 572,- monatliche Gesamtrate
- ID.7 Tourer – ab 582,- monatliche Gesamtrate
- ID.Buzz – ab 699,59,- monatliche Gesamtrate
- Golf – ab 295,- monatliche Gesamtrate
- Passat – ab 595,- monatliche Gesamtrate

• Quelle: Volkswagen Konfigurator

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr, Bauen und Digitalisierung6Niedersachsen. Klar.

Ich habe den Eindruck, dass es beim Elektrofahrzeug in erster Linie eine *Kaufzurückhaltung* und erst in zweiter oder dritter Linie eine *Fahrzurückhaltung* gibt. Die Unsicherheit um den erhofften Rückkauf- bzw. Wiederverkaufswert des E-Mobils führt sicherlich zu Kaufskepsis. Deswegen sind Leasing-Angebote sicherlich gerade für Privatkunden interessant. Der ID.3 liegt bei 350 Euro/Monat, der VW Golf liegt bei 295 Euro/Monat. Die Leasingrate für den elektrischen ID.7 ist sogar etwas günstiger als die des entsprechenden Verbrenners, des VW Passat. Ohne solche harten Fakten und passgenauen Vergleiche verselbständigt sich die Diskussion mit dem Tenor, dass alles viel zu teuer und ohnehin für niemanden leistbar ist.

Modellproduktion Volkswagen PKW in Niedersachsen mit Kassel und Zwickau/Dresden



Diese Grafik liefert Ihnen einen Überblick über die Standorte und einen Eindruck von der Komplexität des Konzerns. Die Diskussion um den Standort Osnabrück hat für Niedersachsen eine ganz besondere Bedeutung.



Pfad Richtung E-Mobilität

- Volkswagen als Konzern hat sich klar **für den Pfad in Richtung E-Mobilität** entschieden, um die CO₂-Flottenziele der EU zu erreichen.
- Die Volkswagen Group führt in 2024 mehr als **30 neue Modelle** ein, etwa **die Hälfte davon vollelektrisch**.
- Neue **zweite Generation von Plug-In-Hybrid-Antrieben** mit deutlich erhöhten elektrischen Reichweiten
- ID.3 Pure in Europa **Startpreis unter 30.000 €** gesenkt (vorher ab 36.900 €)
- Damit sind auch die **VW-Zulieferer gefordert**, diesen Weg mitzugehen.
- **China als weltweit größter Absatzmarkt** hat für die nächsten 11 Jahre klare Vorgaben für den Elektrofahrzeuganteil an Neuzulassungen und plant Klimaneutralität bis 2060.

Der Volkswagen-Konzern hat sich klar entschieden für den Pfad in Richtung E-Mobilität und bestätigt, dass er ihn weiter beschreiten wird.

Ich habe den Eindruck, dass beim größten Teil des Parlaments nicht zur Debatte steht, dass es richtig ist, dass auf diesem Pfad weiter in die Zukunft geschritten wird. Sofern ich irre, bitte ich, mir zu widersprechen.

Die Volkswagen-Gruppe führt in 2024 mehr als 30 neue Modelle ein, etwa die Hälfte davon ist vollelektrisch. Neu ist eine zweite Generation von Plug-In-Hybrid-Antrieben mit deutlich erhöhten elektrischen Reichweiten. Das ist ein Marktsegment, eine Kombination aus elektrischem Antrieb und Verbrenner-Antrieb, den viele präferieren. Auf den neuen, abgesenkten Verkaufspreis des ID.3 Pure habe ich schon hingewiesen. Die VW-Zulieferer sind gefordert, diesen Weg mitzugehen. Die Zulieferer müssen eine verlässliche Perspektive bekommen. Denn die Zulieferer, die sich bereit erklären, den Weg der E-Mobilität mitzugehen, stehen vor riesigen Herausforderungen, wenn die Automobilhersteller die vereinbarten Stückzahlen nicht abnehmen.

China ist der weltweit größte Absatzmarkt, hat aber mit Absatzschwäche zu kämpfen. China hat für die nächsten elf Jahre klare Vorgaben für den Elektrofahrzeuganteil an Neuzulassungen und plant Klimaneutralität bis 2060. Der chinesische Markt ist nicht nur für in China produzierte Fahrzeuge, sondern vor allem auch für höherpreisige Fahrzeuge, die dorthin exportiert werden, von großer Bedeutung.

Vom 22. bis 24. Oktober hat in Wolfsburg die Internationale Zuliefererbörse stattgefunden. Es waren Unternehmen, Clusterinitiativen und weitere Akteure, die zur sich verändernden automobilen Wertschöpfungskette beitragen, vertreten. Über Bayern, wo relativ hochpreisige Fahrzeuge produziert werden, wurde von einem extrem hohen Exportanteil von mehr als 60 % berichtet. Der Export wird daher auch weiterhin eine zentrale Rolle spielen.

Exkurs China: Faktenvergleich

Faktenvergleich zwischen China und Deutschland (Referenzjahr 2022)

	China	Deutschland
Einwohner	1,426 Mrd. ^[14]	83,2 Mio. ^[14] (Jahr 2021)
Fläche	9.562.910 km ² ^[16]	357.596 km ² ^[16]
Anzahl Pkw	ca. 260,16 Mio. ^[17] (Stand 2021)	48,76 Mio. ^[18]
Anzahl BEV-Pkw	ca. 10,5 Mio. ^[19]	1,01 Mio. ^[20]
Anzahl Fahrzeuge (Gesamt)	ca. 319 Mio. ^[21]	60,13 Mio. ^[22]
Besonderheiten	• Größter Fahrzeugmarkt weltweit • Größter Elektrofahrzeugmarkt weltweit (über alle Fahrzeugklassen hinweg) • Hohe Anzahl an nationalen und internationalen Herstellern von Elektrofahrzeugen mit Produktionsstandort in China (Pkw und Nutzfahrzeuge) • Wichtiger Standort für Elektro- und Erneuerbare-Energien-Industrie • Weltweit größte Hersteller von Batterien kommen aus China (CATL, BYD, CALB, Gotion) mit einem Weltmarktanteil von ca. 47 % ^[23] (u. a. CATL 35 %, BYD 11 %) ^[24] • China hat für den heimischen Markt einen eigenen Ladestandard (GB/T 20234)	• Transitland in Mitteleuropa mit Grenzen zu 9 Nachbarstaaten • Fahrzeugindustrie (Pkw, Nutzfahrzeuge und Busse) als einer der wichtigsten Wirtschaftsbereiche • Deutschland als weltweit bedeutender Standort für die Elektroindustrie und damit auch Sitz von zahlreichen namhaften Herstellern von Ladesystemen • Bei der europaweiten Standardisierung von Steckersystemen setzten sich die deutschen Lösungen durch • Elektromobilität rückte mit dem Modellregionenprogramm Elektromobilität des Bundesverkehrsministeriums (2009) und der Gründung der nationalen Plattform Elektromobilität (2010) auf die politische Agenda und ins Bewusstsein der Bevölkerung

Quelle: „Elektromobilität International – Länderdossier China“ der NOW GmbH

In China leben 1,4 Mrd. Einwohner, die rund 260 Mio. Pkw fahren, davon 10 Mio. BEV. Deutschland hat 83 Mio. Einwohner, die knapp 50 Mio. Fahrzeuge halten, davon 1 Mio. BEV. Die Anzahl der BEV ist also in China jetzt schon höher als in Deutschland.

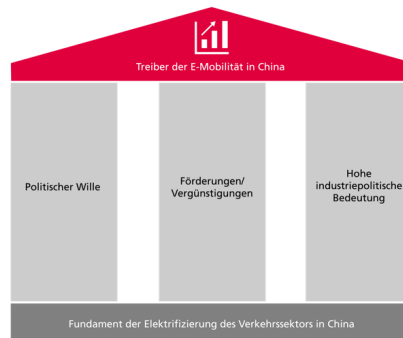
Exkurs China: Ziele E-Mobilität

- **Zielvorgaben China** zur Klimaneutralität:
 - Klimaneutralität bis 2060
 - 2025: 20 % Elektrofahrzeug-Anteil an Neuzulassungen
 - 2035: 50 % Elektrofahrzeug-Anteil an Neuzulassungen, davon 95% BEV und öffentliche Flotten zu 100% elektrifiziert

China setzt auf Klimaneutralität bis 2060, erklärt aber nicht, was es darunter im Einzelnen versteht, sondern sagt nur, dass der Elektrofahrzeug-Anteil an Neuzulassungen bis 2025 25 % betragen muss und bis 2035 bei 50 % liegen muss. Und weil in der Diskussion immer wieder eingeworfen wird, dass China auf Hybride setze, will ich Folgendes betonen: China setzt darauf, dass 95 % der Fahrzeuge bis dahin rein batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge sein sollen, also nicht Hybrid-Fahrzeuge. China setzt nur im Übergang auf Hybride. Es zeigt sich aber mit Blick auf das Jahr 2035, dass dort als anerkannte Elektrofahrzeug-Neuzulassungen nur reine BEV-Fahrzeuge gelten.

Exkurs China: Treiber E-Mobilität

Treiber bei der Elektrifizierung des Verkehrssektors in China



Quelle: „Elektromobilität International – Länderossier China“ der IVÖ GmbH

Die Treiber bei der Elektrifizierung des Verkehrssektors in China sind die folgenden drei Säulen: Politischer Wille, Förderungen/Vergünstigungen und hohe industriepolitische Bedeutung. Letzteres ist ganz klar: China sieht natürlich eine Chance, einen internationalen Markt mit Fahrzeugen zu erreichen, den es bisher nie erreichen konnte und - hierüber besteht zwischen uns wohl Einvernehmen - den es mit Verbrennern nicht wird erreichen können. Deswegen, um die Elektromobilität im Sinne nicht nur der eigenen Mobilität im Land, sondern auch im Sinne der Stärkung des Exports voranzutreiben, ist die industriepolitische Bedeutung hoch. China ist sich aber

auch darüber im Klaren, dass Elektromobilität dann, wenn sie im eigenen Land nicht praktiziert wird, auch im Ausland nicht verkauft werden kann.

Pfad Richtung E-Mobilität

- **VW Konzern CEO Blume in der FAZ vom 05.04.2024:**
„Der Wechsel zum Elektroauto dauert in Europa länger als viele Experten und wir das vor einigen Jahren unterstellt haben. Gleichzeitig halte ich wenig davon, bei Gegenwind die Flinte gleich ins Korn zu schmeißen.“
- Volkswagen setzt bei E-Fahrzeugen **vorrangig auf BEV**.
- Preissenkung bei E-Autos (VW-eigener Mobilitätsbonus)
- Modelloffensive E-Autos:
 - 2024 von etwas mehr als 30 neuen Modellen ist etwa die Hälfte vollelektrisch
 - Bei wichtigen Modellen zweite Generation von Plug-In-Hybrid-Antrieben (PHEV) mit deutlich erhöhten elektrischen Reichweiten
- Bei den Hybrid-Fahrzeugen werden **Plug-In-Hybride** angeboten, bei denen ein Verbrenner die Räder klassisch antreibt.

VW-CEO Blume wird in der *FAZ* vom 5. August 2024 mit folgenden Worten wiedergegeben:

„Der Wechsel zum Elektroauto dauert in Europa länger, als viele Experten und wir das vor einigen Jahren unterstellt haben. Gleichzeitig halte ich wenig davon, bei Gegenwind die Flinte gleich ins Korn zu schmeißen“.

Es stellt sich also die Frage: Muss man aus der Tatsache, dass die Geschwindigkeit eine andere als die angenommene ist, ableiten, dass man die Eckwerte, die man gesetzt hat, beispielsweise das Jahr 2035, infrage stellen muss? - Die Phase des Wechsels zum Elektroauto wird also länger dauern. „Länger dauern“ heißt aber nicht, dass das Ziel bis 2035 nicht erreichbar sein wird. „Länger dauern“ heißt, dass sich der Pfad, der gewählt wurde, bisher als nicht umsetzungsfähig erwiesen hat.

Wir haben in den vergangenen Tagen eine Reihe von interessanten Aussagen lesen und hören können. Demnach nimmt der Erkenntnisgewinn, dass das batterieelektrische Auto günstiger und attraktiver wird - also die Idee der bezahlbaren Mobilität und weniger die Idee, ein Auto zu haben, bei dem der Spaß im Vordergrund steht -, anscheinend Fahrt auf.

Die im folgenden Sheet dargestellten Informationen sind bekannt: Volkswagen setzt bei E-Fahrzeugen vorrangig auf BEV. Die Modelloffensive habe ich gerade beschrieben. Bei wichtigen Modellen aber wird es auch eine zweite Generation von Plug-In-Hybrid-Antrieben geben; in der Aussprache zur letzten Unterrichtung wurde danach gefragt, wie Volkswagen die Weiterentwicklung von Plug-In-Hybriden einschätzt.

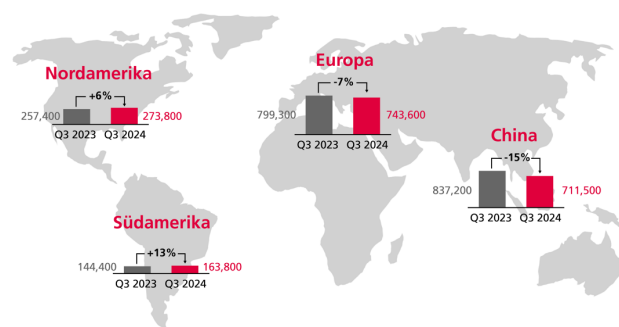
Pfad Richtung E-Mobilität

- **Deutschland bisher kein Markt für Range Extender:**
Produktion vom BMW i3, Opel Ampera und Chevrolet Volt wurde eingestellt. Aktuell **in Deutschland nur der Mazda MX-30 R-EV** seit 2023 mit Range Extender erhältlich.
- Hybrid-Fahrzeuge **mit Range Extender**, bei der Verbrenner nur Strom für die Fahrbatterie erzeugt, hat VW **aktuell nicht im Programm**.

Ebenfalls wurde bei der letzten Unterrichtung gefragt, ob es auch einen Markt für Range-Extender gäbe. Dahinter steckt die folgende Idee bzw. der Gedanke des Range-Extenders: Es gibt ein rein elektrisches Fahrzeug mit einem rein elektrischen Antrieb, das über eine Batterie verfügt, aus dem es die Energie speist. Das dahinterliegende Powerpack aber ist entweder eine verbaute noch größere Batterie oder eine Wasserstoff-/Brennstoffzelle oder ist fossiler oder nicht fossiler Kraftstoff mit einem Verbrennungsmotor. - Fahrzeuge mit Range-Extender zeichnen sich derzeit aus Sicht von VW als nicht marktfähig ab. Diese Einschätzung gilt auch in Bezug auf andere Hersteller.

Heute Morgen haben wir noch das Thema „Wasserstoff und Lkw“ diskutiert. Es kann sein, dass sich die Frage des Range-Extenders in Bezug auf Lkw anders stellt. Ein rein elektrisch angetriebener Lkw könnte zur Bewältigung auch größerer Strecken über einen Range-Extender verfügen, der über Wasserstoff-/Brennstoffzelle angetrieben wird. Entscheidendes Stichwort ist in diesem Zusammenhang der „Coradia iLint“, der Brennstoffzellen-Zug, der mithilfe einer Wasserstoff-Brennstoffzelle betrieben wird, die elektrische Energie für den Antrieb erzeugt.

VW Auslieferungen – alle Antriebsformen



Diesem Sheet entnehmen Sie der Vollständigkeit der Information halber die Auslieferungssituation in den Absatzregionen. Im Ergebnis erkennen Sie den deutlichen Absatzrückgang bei VW in Europa und - auf einem anderen Niveau - den Anstieg der Auslieferungszahlen in Nord- und Südamerika.

VW Auslieferungen von E-Autos

Deliveries to customers by markets	Jul. - Sep. 2024	Jul. - Sep. 2023	Delta (%)	Jan. - Sep. 2024	Jan. - Sep. 2023	Delta (%)
Europe	109,200	124,000	-11.9	293,300	341,100	-14.0
USA	11,900	20,500	-41.7	37,100	50,300	-26.2
China	57,500	54,700	+5.2	148,100	117,100	+26.5
Rest of world	10,700	10,800	-0.7	28,100	23,100	+21.4
Worldwide	189,400	209,900	-9.8	506,500	531,500	-4.7

- Tabelle zeigt Absatz des gesamten VW-Konzerns
- **Deutlicher Absatzrückgang bei Volkswagen in Europa und den USA.**

Wie Sie diesem Sheet entnehmen können, ist die Auslieferung von Elektroautos in China im dritten Quartal nicht rückläufig gewesen, sondern leicht angewachsen. Allerdings muss dabei das Niveau, auf dem sich VW bei E-Fahrzeugen im Vergleich zur Gesamtproduktion bewegt, berücksichtigt werden.

Vergleich EU-Länder Zulassungszahlen

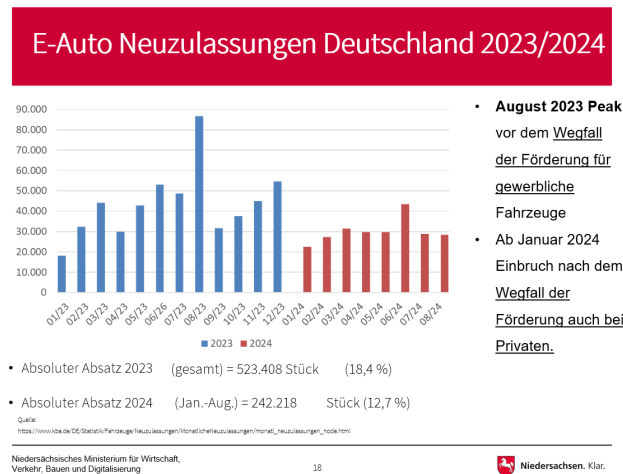
Neuzulassungen in % (Januar bis August 2024)

Land	Benzin und Diesel (ICE)	HEV	PHEV	BEV	andere
Norwegen	3,4	6,7	3,1	86,8	0
Dänemark	30,6	18,3	4,2	46,9	0
Schweden	31,6	10,2	23,3	32,4	2,5
Niederlande	24,1	29,6	14,3	31,4	0,6
Luxemburg	43,9	21,4	8,1	26,5	0
Belgien	47,8	9,1	16,5	25,9	0,8
UK	39,5	35,1	8,1	17,2	0
Frankreich	39,6	31,9	7,9	16,7	3,9
EU+EFTA+UK	45,8	30,4	7,1	14	2,6
Deutschland	55,2	25,4	6,2	12,7	0,5
Spanien	49,7	36,8	5,7	4,7	3,1
Italien	44,3	30	3,9	3,3	9,5

➔ Deutschland zieht den Schnitt EU+EFTA+UK bei den BEV-Fahrzeugen und den anderen elektrifizierten Fahrzeugen nach unten!

Spannend ist der Vergleich sicherlich mit Blick auf die Zulassungszahlen in anderen europäischen Ländern. Erwartungsgemäß führt Norwegen die Zulassungszahlen an, wo 86,8 % der Fahrzeuge rein elektrisch angetrieben werden. Norwegen zeichnet sich vor allem durch erneuerbare Energien aus Wasserkraft aus. Daneben gibt es nur wenige Produktionsstätten anderer erneuerbarer Energien. Auch ein Land wie Dänemark ist in der Spitzengruppe vertreten. Dass Norwegen die Liste anführt, liegt nicht nur an günstigem elektrischem Strom - so günstig ist elektrischer Strom in Norwegen auch nicht. Dänemark zeichnet sich durch eine hohe Sichtbarkeit aus, das heißt, Ladeinfrastruktur fällt dort sofort ins Auge. In Dänemark wird die Ladeinfrastruktur nicht am unbeleuchteten Rand eines Parkplatzes ungeschützt vor Regen quasi versteckt, sondern dort wird dem Thema eine Sichtbarkeit gegeben, sodass die Menschen wahrnehmen, dass die Infrastruktur zum Betreiben eines E-Autos gesichert ist. In den Niederlanden besteht ebenfalls eine sehr hohe Dichte an Ladeinfrastruktur. Deutschland befindet sich noch ein Stück weit unterhalb des Mittelwertes der Zulassungszahlen. Umgekehrt kann aber auch festgestellt werden: Je

schlechter die Zulassungszahlen von E-Autos in Europa sind, desto schlechter ist der Mittelwert, weil Deutschland natürlich einen sehr hohen Anteil an den Zulassungszahlen hat.



Sie erkennen hier den harten Bruch im Sommer des vergangenen Jahres, den der Wegfall der Förderung verursacht hat, und den Einbruch der Zulassungszahlen für das Gesamtjahr 2023. Sie erkennen auch den sehr schwachen Markt im Jahre 2024. Wir haben vorhin gesehen, dass die Zulassungszahlen im September wieder leicht angestiegen sind. Aber wir bewegen uns natürlich auf einem deutlich niedrigeren Niveau als bisher.



Die Wettbewerbsfähigkeit ist ein Punkt, der jetzt in der Verantwortlichkeit aller Beteiligten liegt.

Tarifrunde VW - Aktueller Sachstand

- **VW kündigte Beschäftigungssicherung am 10.09.2024**
- Vertrag läuft **Ende des Jahres** aus
- Betriebsbedingte Kündigungen ab Juli 2025 möglich
- Erste Verhandlungsrunde 25.09.2024
- IG Metall-Forderungen Entgelterhöhung 7 Prozent und Sockelbetrag für Auszubildende und Dual Studierende von 170 Euro abgelehnt
- VW-Ziel: Nachhaltige Kostenentlastung

Die Beschäftigungssicherung ist am 10. September 2024 geendet. Der Vertrag läuft Ende des Jahres aus. Dadurch sind theoretisch ab Juli 2025 betriebsbedingte Kündigungen möglich. Das ist ein Szenario, das sich in den vergangenen Wochen leider verstärkt hat. Ich hatte nicht das Gefühl, dass gemeinsam an einer Ziel- und Lösungsorientierung gearbeitet wurde, sondern erlebe eine wahrnehmbare, eher öffentlich ausgetragene Kommunikation, um entsprechend Druck aufzubauen. Ich hoffe, dass es den Beteiligten in den Verhandlungsrunden gelingt, für Lösungen zu sorgen.

Zur Debatte stehen drei Themen: Erstens die Verhandlungsrunde zur Beschäftigungssituation bei Volkswagen, zweitens die Tarifverhandlungen und drittens die Planungsrunde, in der die Frage geklärt werden soll, wie die Werke in Zukunft mit Fahrzeugproduktion belegt werden sollen. - Diese drei Themen werden im Grunde genommen zeitgleich bearbeitet. Ich meine, dass die Klärung dieser drei Themen eine Perspektive ergeben kann. Die Forderungen der Parteien sind bekannt: Die IG Metall fordert eine Entgelterhöhung um 7 %. Der VW-Konzern verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Kostenentlastung.

Tarifrunde VW - Aktueller Sachstand

- **28.10.2024: Infoveranstaltung des Gesamtbetriebsrats** an allen deutschen Standorten
- **30.10.2024: Zweite Verhandlungsrunde startet**

Am 28. Oktober 2024 wird eine Infoveranstaltung des Gesamtbetriebsrates an allen deutschen Standorten stattfinden. Sie dient auch der Vorbereitung auf die zweite Verhandlungsrunde am 30. Oktober 2024, mit der Zielsetzung, dass Verhandelbares auf dem Tisch liegt.

Gestatten Sie, dass ich meine Erwartungshaltung beschreibe: Verhandlungen werden nur geführt werden können, wenn sich darüber verständigt wird, worüber verhandelt werden soll. Ich

halte es für extrem schwierig, wenn Verhandlungen über Standortschließungen und Verhandlungen über Beitragsleistungen der Arbeitnehmerschaft parallel geführt werden. Deswegen haben wir betont: Es muss uns als Erstes um den Erhalt der Standorte gehen, sodass nach der Festlegung, dass die Standorte gesichert sein müssen, Entgeltverhandlungen geführt werden können. Ich stelle es mir aber sehr schwierig vor, wie es möglich sein soll, Verhandlungen zu führen, wenn Beides in den Topf gepackt wird, um über Beides gleichzeitig zu verhandeln. Ich hoffe, dass sich die Parteien darauf verständigen, dass zunächst einmal klar ist, dass die Standorte gesichert sind, und danach die Verhandlungen auf Sozialpartnerebene geführt werden.

VW-Werk Osnabrück

- **2026** Auslaufen der bisher in Osnabrück gebauten Porsche-Modelle
- **Wegfall des Porsche-Folgeauftrags**, der ab Frühjahr 2026 für den Standort vorgesehen war (VW Konzern lt. NDR, 01.10.2024)
- **Konzernvorstand muss Entscheidung für Fertigung in Osnabrück treffen („Planungsrunde“ voraussichtlich November 2024)**
- **Appell:**
 - **keine voreiligen Standortentscheidungen**,
 - Vorstand und Arbeitnehmerseite müssen **Lösungen finden**, die ohne Standortschließungen auskommen,
 - **Sicherheit für die Belegschaft vor Weihnachten** wichtig.

Uns beschäftigt im Moment die Marke VW-Pkw. Besonders im Blick sind natürlich auch die Standorte mit Elektro-Auto-Produktion. Ich denke in dem Zusammenhang an Emden, aber auch an den Standort Osnabrück.

Gestatten Sie mir ein paar Details zum Standort Osnabrück. 2026 ist das Auslaufen der bisher in Osnabrück gebauten Porsche-Modelle vorgesehen. Der Wegfall des Porsche-Folgeauftrags, der eine Absicherung für den Standort sein sollte, ist kommuniziert worden. Es ist wichtig, dass im Rahmen der Planungsrunde - die keine tarifliche Runde ist - über die Folgesituation für den Standort Osnabrück entschieden wird. Osnabrück ist in der Gesamtbetrachtung der Volkswagen-Standorte sicherlich ein besonderer Standort - ein Standort mit besonderen Fähigkeiten und Kompetenzen und nicht nur ein klassischer Standort für Produktion im Volumensegment. Planungsrunde, Tarifverhandlungen und Verhandlungen über die Verständigung des Betriebsrats mit dem Vorstand müssen gemeinsam geführt werden, um zu vermeiden, dass voreilig Standortentscheidungen getroffen werden. Es müssen vielmehr Lösungen gefunden werden, um Standortschließungen zu verhindern. Ich hoffe, dass sich die Verhandlungen nicht zu einem Prozess auswachsen, der weit ins nächste Jahr hineinreicht. Nach meinem Eindruck haben alle ein großes Interesse daran, dass noch vor Weihnachten Sicherheit geschaffen und Lösungen gefunden werden.

Argumente für den Standort Osnabrück

- Aktueller Produktmix aus Porsche, komplexem Cabrio (T-Roc) und der Manufaktur der MOIA-Busse passend und liefert Gewinnbeitrag
- Auch bei Auslastung von unter 100 % ist die Stammebelegschaft abgesichert
- Flexibilität durch Erfahrung in Fertigung von Kleinserien muss weiter genutzt werden
- Wissensmanagement: Kompetenzen am Standort erhalten

Gestatten Sie mir noch eine Ergänzung zum Standort Osnabrück. Der Standort Osnabrück hat einen großen Mix an Produkten. Am Standort wird für Porsche produziert. Dort wird das komplexe Cabrio T-Roc gefertigt - ein Cabrio, das in einem relativ hohen Volumen produziert wird. Außerdem ist dort die Manufaktur der Moia-Busse angesiedelt. Das ist wirklich etwas anderes als das, was an den anderen Standorten vorzufinden ist. Da wird angesichts der Stückzahl und der Herausforderungen natürlich anders produziert, der Standort liefert aber trotzdem einen Gewinnbeitrag. Das muss betont werden, um zu vermeiden, in der Debatte auf einen falschen Weg zu geraten. In der Öffentlichkeit wird häufig darüber gesprochen, wie dieser Standort ausgelastet ist. Die statistische Betrachtung einer Auslastung aber liefert keine Antwort auf die Frage, welchen Beitrag ein Produktionsstandort für ein Unternehmen leistet. Der Standort Osnabrück leistet, obwohl dort weniger Autos gebaut werden, einen Gewinnbeitrag. Die Botschaft ist, ohne in die Details einzusteigen: In dieser Form ist die Stammebelegschaft des Standorts auch bei einer Auslastung von weniger als 100 % abgesichert, weil Arbeit vorhanden ist und die Arbeit, die dort geleistet wird, auch zu einem positiven Ergebnisbeitrag führt.

Die Besonderheit des Standortes ist die Flexibilität durch Erfahrung in der Fertigung von Kleinserien. Das ist eine Chance, um weiterhin Modellentwicklungen zu betreiben. Der Standort Osnabrück war auch schon sehr intensiv an der Entwicklung des ID.Buzz beteiligt, hat also mit seiner Kompetenz dazu einen Beitrag geleistet. Das ist meines Erachtens ein Beitrag, der nicht nur der Marke, sondern sicherlich auch dem Konzern zugeschrieben werden kann. Dort ist natürlich auch Wissensmanagement vorhanden - Kompetenzen, die am Standort Osnabrück benötigt werden, die wir sichern und erhalten wollen. Meines Erachtens entspricht die Debatte, die über VW Osnabrück öffentlich geführt hat, nicht der Realität dessen, was am Standort Osnabrück vorzufinden ist.

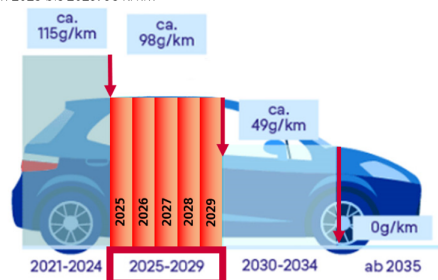
Herausforderungen

- Einige europäische Hersteller laufen Gefahr, die **Grenzwerte zu verfehlen**.
- Der Präsident des europäischen Automobilverbands ACEA, Luca de Meo, indes hat wiederholt erklärt, dass der **Branche insgesamt Abgaben von bis zu 15 Mrd. EUR drohen**, wenn die Ziele nicht geändert werden.
- **BMW und Stellantis** haben erklärt, dass sie davon ausgehen, die **Grenzwerte 2025 einzuhalten**.
Für VW stellen die Zielwerte für 2025 eine besonders **große Herausforderung** dar, da der Absatz von Elektrofahrzeugen weit hinter den Erwartungen zurückbleibt.
- Volkswagen arbeitet intensiv daran, eine **mögliche Ziellücke** für das Jahr 2025 zu schließen.
- Landesregierung plant Gespräche mit EU-Kommission

Wir haben in der Aussprache über die letzte Unterrichtung sehr eingehend über die Herausforderungen gesprochen. Ich will es betonen, weil die Debatte immer wieder darauf reduziert wird, dass es nur ein Problem bei der Marke VW-Pkw gibt: Es gibt kein Problem ausschließlich bei der Marke VW-Pkw, sondern das Problem betrifft die gesamte europäische Automobilindustrie! Diese resultieren auch aus den drohenden Strafzahlungen in Höhe von 15 Mrd. Euro. BMW und Stellantis erklären, sie hielten die Grenzwerte ein. Der eine Hersteller - BMW und Mercedes, -betreibt eine Modellpolitik, bei der nicht nur das Volumen zählt. Der andere Hersteller, wie Stellantis, hat größere Fahrzeuge, die höhere Emissionen erzeugen, aus dem Modellprogramm herausgenommen. Automobilhersteller haben insofern verschiedene Wege gewählt.

Flottenemissionsziele – aktuelle Vorgaben

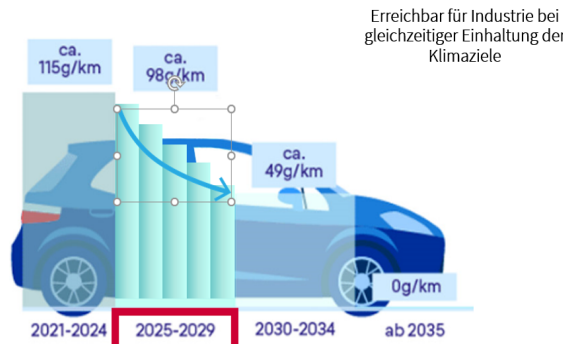
Bisher gelten diese Flottenemissionsziele
Fokuszeitraum 2025 bis 2029: 98 g/km



Wir haben schon bei der letzten Unterrichtung darüber gesprochen, dass eine Lösung herbeigeführt werden muss, die dafür sorgt, dass der harte Cut im Jahre 2025 mit dem Wechsel von 115 zu 95 g CO₂/km vermieden wird. Es muss ein Weg gefunden werden, der nicht zulasten des Klimaschutzes geht, sondern eine Übergangsperspektive schafft. Landesregierung ebenso wie Bundesregierung planen hierzu Gespräche mit der Kommission. Wir hatten ein Gespräch mit Mitgliedern des EU-Parlaments, die mit Frau von der Leyen eine Struktur geschaffen haben, mit der sie in sehr kurzer Zeit eine Antwort auf die Frage geben wollen, wie mit dem Fahrplan zur Reduzierung der Flottenemissionen umgegangen werden sollte.

Vorschlag: Flottenemissionsziele – Kurve statt Stufe

Vorschlag:
Flottenemissionsziele – Kurve statt Stufe



Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr, Bauen und Digitalisierung

26

Niedersachsen. Klar.

Die Zeit drängt, denn die Antwort kann nicht bis ins Jahr 2026 verschoben werden. Wir brauchen jetzt die Antwort auf die Frage, ob es eine vorgezogene Revision, eine Abschwächung gibt, ja oder nein?

Die anderen Beispiele kennen Sie; ich will sie hier nicht noch einmal erläutern.

Positionspapier Wirtschaftsministerien

AUTOINDUSTRIE UNTER DRUCK

„Die CO₂-Flottenziele der EU müssen modifiziert werden“

GASTBEITRAG von Franziska Giffey, Martin Dulig, Olaf Lies, Karsten Mannsperger
13.10.2024, 12.30 Uhr | 4 Min.



Neben „Flat-Curve-Modell“ u.a. auch gefordert:

- Zukunftsfähigkeit und Marktanreize für die E-Mobilität
- Ladeinfrastruktur ausbauen
- Wettbewerbsfähigkeit durch dauerhaft niedrige Energiekosten
- Neue Verlässlichkeit in den Rahmenbedingungen

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr, Bauen und Digitalisierung

27

Niedersachsen. Klar.

Flotten- bzw. CO₂-Emissionsziele würden auch erreicht, wenn auf harte Stufen verzichtet und stattdessen mit einer kurvenförmigen Perspektive verfahren würde. Auf diese Weise würde in den nächsten Jahren der harte Bruch auf 98 g/km vermieden. Wir gehen davon aus, dass Volkswagen im Rahmen seiner Modellpolitik, dem ID.1 und dem ID.2, Volumenfahrzeuge auf den Markt bringt, die erheblich zur Reduzierung der Flottenemissionen beitragen können.

Weitere notwendige Maßnahmen

- Es dürfte **schwer werden die EU-KOM von der Notwendigkeit zu überzeugen**, bzgl. des 2025er-Ziels zu handeln, da die Positionen der Hersteller verschieden sind.
- Grund: Unterschiedliche Produktportfolios der Hersteller und spezifisches Nachfrageverhalten der Kunden
- Volkswagen begrüßt den von EU-Kommissionspräsidentin von der Leyen angekündigten **strategischen Dialog zur Zukunft der Automobilindustrie**.
- Notwendig: **Wiedereinführung der E-Auto-Prämie** oder eines gleichgelagerten Förderinstrumentes auch für **Leasingfahrzeuge**
- **Ausbau der Ladeinfrastruktur** und der Stromnetze
- **Attraktiver Ladestrompreis** für Marktakzeptanz (BR-Initiative)

Natürlich bedarf es neben der Idee, ein veränderten Modells der Flottenvorgaben, auch Markt-anreize wie den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bisher gibt es pro 13,3 Elektroautos nur einen Ladepunkt. Dass die Ladeinfrastruktur weiter ausgebaut werden muss, ist klar.

Auch ein attraktiver Ladestrompreis würde für mehr Marktakzeptanz sorgen. Wenn man sich an den Schnellladesäulen auf Strompreise verlassen könnte, die dem Strompreis am heimischen Stromanschlusss entsprächen, wäre ein weiterer Marktanzreiz gesetzt. 60 Ct/kWH aber sind kein attraktiver Ladestrompreis. Verlässlichkeit ist für alle Marktteilnehmer wichtig.

Die Herausforderung, die EU-Kommission zu überzeugen, wird kein Selbstläufer. Das wird nur gelingen, wenn alle gemeinsam dazu beitragen, die Kommission zu überzeugen. Insofern ist es gut, wenn wir gemeinsam eine entsprechende politische Initiative ergreifen. Der europäische Automobilverband hat die wichtige Botschaft verkündet, dass das kein nationales oder nur eine Automarke betreffendes, sondern ein Thema der gesamten Automobilindustrie ist.

Bundesregierung und Länder müssen attraktive Ideen entwickeln, wie durch attraktive Lades-trompreise mehr Marktakzeptanz geschaffen werden kann. Wenn ich über attraktive Lades-trompreise rede, dann meine ich damit natürlich die öffentlich zugänglichen Ladesäulen. Denn schwierig wird es mit der Marktakzeptanz dann, wenn der Verbraucher nicht einmal weiß, wie viel ihn der Ladestrom an der öffentlichen Ladesäule kostet. Die Infrastruktur ist sehr digital aus-gestaltet. Die Handy-App gibt zwar ebenso wie das Display des eigenen E-Autos erschöpfend Auskunft. Es wäre aber klüger, wenn der Preis des Ladestroms ebenso wie bei den fossilen Ener-gieträgern schon von Weitem sichtbar wäre. Es wird eine Herausforderung sein, diese von Wei-tem sichtbare Preisanzeige zu schaffen, ich halte diesen Lösungsansatz aber für elementar und entscheidender als die Frage des Leasing-Preises des Fahrzeuges; denn letztlich sind es die Be-triebskosten, die die Gesamtinvestition eines Fahrzeugs bestimmen.

Bundesrats-Entschließung vom 18.10.2024

- **Niedersachsen** und das **Saarland** haben im **Bundesrat** einen **Entschließungsantrag für die Sicherung von Arbeitsplätzen und Investitionen in der Automobilindustrie** eingebracht
- Entschließung wurde **am 18.10.2024 gefasst** [Drucksache 452/24 (Beschluss)]
- u. a. bitten die Länder die Bundesregierung
 - **Wiedereinführung der E-Auto-Prämie** oder eines gleichgelagerten Förderinstrumentes
 - **Ausbau der Ladeinfrastruktur** und der Stromnetze
- Aspekt „Rampe statt Treppe“ zu CO₂-Flottenemissionszielen leider nicht mehrheitsfähig

Niedersachsen und das Saarland haben am 18. Oktober 2024 eine Entschließung in den Bundesrat eingebracht mit dem Ziel der Sicherung von Arbeitsplätzen und von Investitionen in der Automobilindustrie. Inzwischen haben auch im Saarland alle verstanden, dass der Transformationsprozess schwierig ist. Ich nenne in diesem Zusammenhang nur die Stichpunkte „Chipfabrik/Entscheidung von ZF“. Für das Saarland, das mit seinem Transformationsfonds sehr zielgerichtet unterwegs war, war die Unternehmensentscheidung, auf den Bau der Fabrik zu verzichten, wirklich ein harter Schlag. Dieses Beispiel zeigt, dass Ungewissheit dazu führt, dass Unternehmensinvestitionsentscheidungen nicht getroffen werden. Mit der Bundesratsinitiative wird das Ziel verfolgt, Stabilität zu schaffen. Völlig unabhängig von der Frage des Antriebskonzeptes wird Digitalisierung eine der ganz großen Herausforderungen sein.

In der Bundesratsinitiative bitten die Länder die Bundesregierung, entweder die E-Auto-Prämie wieder einzuführen oder ein gleichgelagertes Förderinstrument anzubieten, sowie die Ladeinfrastruktur und die Stromnetze auszubauen. Der Aspekt „Rampe statt Treppe“ zu CO₂-Flottenemissionszielen ist unter den Bundesländern leider nicht mehrheitsfähig. Wir werden sehr viel klarer als in der Vergangenheit verdeutlichen müssen, dass Akzeptanz für Klimaschutz nur mit Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen ist und Klimaschutz ohne Wettbewerbsfähigkeit zu Produktionsstättenschließungen führt.

Schwere Nutzfahrzeuge

- Die CO₂-Flottenziele für Nutzfahrzeuge müssen im Blick behalten werden.
- **Doppelbelastung durch CO₂-Anteil der Maut und CO₂-Bepreisung** belasten die Logistikbranche.
- **Mittel für notwendige Investitionen in die spezifische Ladeinfrastruktur** sind knapp. Die **Förderung klimaschonender Nutzfahrzeuge** wurde **eingestellt**.
- Mit der Transformation der Nutzfahrzeugbranche dürfen die **Transportbranche und Hersteller nicht allein gelassen** werden.
- **Schreiben an Bundesverkehrsminister am 7. Oktober 2024** wegen **Entlastung der Transportbranche** und **Wiederaufnahme der Förderung** von emissionsarmen Nutzfahrzeugen und Beschleunigung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur.

Als Logistikland stehen wir im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge vor einer wirklich großen Herausforderung. Transporte sind das wesentliche Element der wirtschaftlichen Entwicklung. Wir haben hier viel über die Doppelbelastung der Logistikbranche durch den CO₂-Anteil an der Maut und die CO₂-Bepreisung diskutiert.

Wir haben dem Bundesverkehrsminister am 7. Oktober 2024 erstens wegen der Entlastung der Transportbranche und zweitens wegen der noch viel wichtigeren Wiederaufnahme der Förderung von emissionsarmen Nutzfahrzeugen und der Beschleunigung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur einen Brief geschrieben. Denn wenn wir bei den schweren Nutzfahrzeugen nicht vorankommen, werden wir ein Riesenproblem bekommen. Wir müssen aufpassen, dass wir aus den Herausforderungen, die sich im Bereich des Pkw ergeben, nicht die falschen Schlüsse ziehen und den gleichen Fehler begehen wie im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge. Es gibt Entscheidungen: 4 300 Sehr-schnell-Ladepunkte werden von der Bundesregierung an rund 400 Autobahnrastplätzen errichtet. Das ist ein Riesenschritt. Dabei wird es sich nicht nur um Ladesäulen mit 50 oder 100 kW handeln, sondern um Ladesäulen mit einer Leistung von 1 MW oder sogar von 1,5 MW.

Batteriefabriken

Forderungen:

- **Standortbedingungen** für die Batteriezellherstellung **verbessern**
- **Energiekosten** Standort Deutschland **senken**
- **Industriestrompreis**
- **EU-Einstufung der Batteriezellherstellung als energieintensive Industrie**

Status Quo:

- **SalzGiGa** (VW-Tochter PowerCo) in Salzgitter im Aufbau
- **Batteriepackfertigung MAN Salzgitter** in Planung (Förderantrag beim Bund)

Die Wertschöpfung darf nicht außer Acht gelassen werden. Dieser Aspekt hat uns schon beim Transformationsprozess umgetrieben. Wir waren uns darüber einig, dass auf dem Weg in die Elektromobilität bestimmte Produktionszweige nicht mehr zu erhalten sein werden. Das heißt, wir müssen die Wertschöpfung im Land sichern. Ein ganz wesentlicher Block der Wertschöpfung betrifft die Batteriezellproduktion und im Hinblick darauf die Forderung, die Standortbedingungen für die Batteriezellproduktion zu verbessern. Die Senkung der Energiekosten ist auch in diesem Zusammenhang ein Topthema. Auf meiner Delegationsreise in die USA habe ich den Blick auch nach Kanada gerichtet, wo ein große Anzahl an Investitionsvorhaben im Bereich der Batterieproduktion zu verzeichnen ist. Das hat viel mit den Förderbedingungen - Inflation Reduction Act - zu tun, der in Kanada quasi 1 : 1 übernommen worden ist, aber auch mit verlässlichen, garantierten, niedrigen Energiepreisen. Niedrige Energiepreise sind momentan ein sehr entscheidender Faktor, vielleicht sogar der ausschlaggebende Faktor für Investitionsentscheidungen. Dabei spielen auch die Themen „Industriestrompreis“ und „Senkung der Netzentgelte“ eine Rolle. Sie können für die Branchen der Industrie, des Handwerks und des Mittelstands getrennt

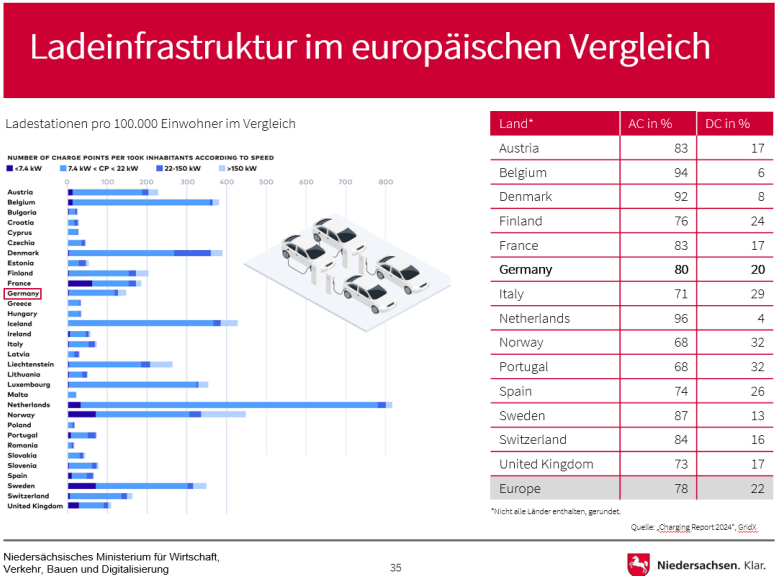
betrachtet werden. Das Mindestziel ist, dass die Batteriezellherstellung in der EU als energieintensive Industrie betrachtet wird, um die daraus resultierenden Kostenvorteile nutzen zu können.

Lassen Sie mich einen kurzen Blick auf den Status quo: Die SalzGiga ist in Salzgitter im Aufbau. Noch in Planung ist das Projekt der Batteriepackfertigung bei MAN Salzgitter. Der Förderantrag liegt dem Bund vor. Die endgültige Entscheidung darüber steht noch aus.

Zölle sind nicht die Antwort!

- Deutsche Autoindustrie hat **2023 Fahrzeuge im Wert von 23,8 Mrd. Euro nach China exportiert**. Aus China wurden Autos in Höhe von 7,8 Milliarden Euro importiert (StBuA).
- Volkswagen Konzern sieht die **Untersuchung der EU-Kommission grundsätzlich kritisch**
- NI steht hinter deutscher Position in Brüssel bei dem Versuch, die Zölle abzuwenden.
- **Gegenmaßnahmen** würde voraussichtlich **auch den Automobilstandort NI treffen**.
- Werden die **Ausgleichszölle** in ihrer derzeitigen Ausgestaltung eingeführt, bedeuten sie **erhebliche negative Auswirkungen auf den Volkswagen Konzern!**
- Konzern produziert seit Kurzem CUPRA Tavascan (BEV) durch Joint Venture in China.
- **Ausgleichszölle bedeuten Mehrbelastung in Milliardenhöhe**, die nicht nur das Modell unwirtschaftlich machen, sondern grundsätzlich die Existenz der spanischen Volkswagen-Tochter erheblich gefährden!
- **Mögliche chin. Gegenmaßnahmen könnten weitere Auswirkungen auf den Konzern** haben: Zollerhöhungen auf Verbrennerfahrzeuge über 2,5l (Porsche, Audi und Bentley)

Nach meinem Eindruck sind wir uns darin einig, dass Zölle mehr ein Problem als eine Lösung sind. Zölle scheinen kurzfristig interessant zu sein für Fahrzeuge, die in den Markt gebracht werden. Wir müssen aber auch die Folgen berücksichtigen. Wir müssen mit Fahrzeugen im Wettbewerb letztlich deutlich schneller, deutlich besser und vergleichbar günstiger sein und dürfen nicht darauf hoffen, Fahrzeuge, die von außen in die EU eingeführt werden, dadurch uninteressant zu machen, dass wir sie durch Zölle verteuern. Zur Wahrheit gehört, dass Fahrzeuge aus China nicht zu fairen Wettbewerbspreisen eingeführt werden, sondern zu Preisen, die dazu dienen sollen, Märkte zu erobern. Ungeachtet dessen stehen wir der Einführung von Zöllen kritisch gegenüber, weil sie den Export verhindern. Ich erwähnte vorhin, dass 60 % der in Bayern produzierten Automobile exportiert werden. Zwar werden nicht alle diese Automobile, aber ein nicht unerheblicher Teil nach China exportiert. Durch die Einführung von Zöllen würde ein bisher stabiles Marktsegment gefährdet. Die Überlegungen der Einführung von Zöllen müssen wir weiterhin mit einer klaren Positionierung - die haben wir - begleiten.



Die Übersicht über die Ladeinfrastruktur im europäischen Vergleich lässt erkennen, dass wir in der Aufteilung von AC (Wechselstrom) und DC (Gleichstrom) für das Schnellladen ungefähr vergleichbar sind. In den Niederlanden entfallen 96 % der Ladesäulen auf AC; trotzdem herrscht dort eine hohe Zufriedenheit vor.

Wir müssen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur insbesondere die Möglichkeiten, Batteriespeicher von Automobilen beim Arbeitgeber laden zu können, in den Blick nehmen. Denn wenn Fahrzeuge irgendwo sehr lange stehen, dann tun sie das in der Regel am Arbeitsplatz des Arbeitnehmers. Ladeinfrastruktur beim Arbeitgeber ist ideal, weil dort nicht nur Firmenfahrzeuge aufgeladen werden, sondern dort auch ein verlässliches und gesichertes Angebot für Arbeitnehmer geschaffen werden kann.

Allerdings muss insbesondere auch im öffentlichen Raum die Schnellladeinfrastruktur ausgebaut werden. Denn niemand nutzt eine 22 kW-AC-Ladesäule auf einer öffentlichen Raststätte und wartet, bis der Autospeicher seines Kraftfahrzeugs gerade einmal halbvoll geladen ist. Wir benötigen also ganz dringend Schnellladeinfrastruktur im öffentlichen Raum.



Dieser Übersicht entnehmen Sie, welche Ladeinfrastrukturkonzepte in den niedersächsischen Kommunen verfolgt werden und in welchem Bearbeitungsstatus sie sich befinden. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und Elektromobilitätsmanager berät die Kommunen beim Aufbau der Ladeinfrastruktur. 25 kreisfreie Städte und Landkreise wurden bzw. werden bereits beraten. Der nächste Schritt wird in der Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung der Ladeinfrastruktur, insbesondere bei den Vergabemodalitäten, bestehen. Wir wollen es nicht wie beim Mobilfunk und wie beim Breitband dem Zufall überlassen, dass sich die Unternehmen, die die Ladeinfrastruktur umsetzen sollen, ein lukratives Gebiet aussuchen mit der Folge, dass Versorgungslücken verbleiben. Wir sind interessiert an einem strukturierten Prozess, der für einen sinnvollen flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur sorgt und nicht nur für einen Ausbau in den urbanen Räumen, sondern auch an den geografischen Rändern der urbanen Räume, weil eine gesicherte Ladeinfrastruktur für alle Menschen wichtig ist.

Weitere Maßnahmen zur Elektrifizierung

- **Elektrifizierung der Landesfahrzeuge sowie Errichtung der dazugehörigen Ladeinfrastruktur:**
 - **Über 200 Fahrzeuge** mit sauberen Antrieben konnten **bereits beschafft** werden.
 - **Mehr als 100 Landesliegenschaften sind bereits ausgerüstet**, 166 Landesliegenschaften sind zur Umsetzung vom MW beauftragt.
 - Ab dem **1. Januar 2030 sollen alle von der Landesverwaltung** als Dienstkraftfahrzeuge genutzten Straßenfahrzeuge **über saubere Antriebe verfügen**.

Ich habe die Elektrifizierung der Landesfahrzeuge schon in der letzten Unterrichtung erwähnt. Wir haben bereits mehr als 200 Fahrzeuge mit sauberen Antrieben beschafft. Mehr als 100 Landesliegenschaften sind bereits ausgerüstet. 166 Landesliegenschaften sind vom MW zur Umsetzung von Ladeinfrastruktur beauftragt. Das Ziel ist, dass ab dem 1. Januar 2030 alle von der Landesverwaltung als Dienstkraftfahrzeuge genutzten Straßenfahrzeuge über saubere Antriebe verfügen. Die Erneuerung aller Dienstkraftfahrzeuge ist eine ziemlich große finanzielle Herausforderung. Die Erneuerung soll aber alle Bereiche umfassen, auch die Landesgesellschaften. An dem Punkt aber sind wir aufgrund der zur Beschaffung von Kraftfahrzeugen geltenden Preisgrenzen Beschränkungen unterworfen.

Günstiger Ladestrom und Tankstellenverpflichtung

- Neben Anschaffungskosten müssen **Stromkosten sinken**:
 - **Reform der staatlich induzierten Energiepreisbestandteile**
 - **Dynamische Stromtarife**
 - **Bidirektionales Laden** und ein **Smart Grid**
 - **konsequente Ausbau erneuerbarer Energien**, unter Berücksichtigung einer sinnvollen Netz- und Systemintegration
 - **Verpflichtung von Tankstellen für Ladesäulen** (Tankstellen-versorgungsaufgabe nach GEIG) – ca. 80% der Tankstellen werden erreicht

Neben den Investitionskosten, also dem Kauf- bzw. Leasingpreis des Kraftfahrzeugs, spielen der Ladestrompreis und die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur eine entscheidende Rolle. Es bedarf einer Reform der staatlich induzierten Energiepreisbestandteile. Ich verweise auf die Stromsteuer und die Netzentgelte. Sie spielen eine große Rolle. Dynamische Stromtarife werden eine große Rolle spielen. Das gilt auch für die Möglichkeiten bidirektionalen Ladens. Diese Möglichkeiten bergen Perspektivchancen sowohl für die Verfügbarkeit als auch für einen günstigen Preis.

Günstiger Ladestrom und Tankstellenverpflichtung

- Neben Anschaffungskosten müssen **Stromkosten sinken**:
 - **Reform der staatlich induzierten Energiepreisbestandteile**
 - **Dynamische Stromtarife**
 - **Bidirektionales Laden** und ein **Smart Grid**
 - **konsequente Ausbau erneuerbarer Energien**, unter Berücksichtigung einer sinnvollen Netz- und Systemintegration
 - **Verpflichtung von Tankstellen für Ladesäulen** (Tankstellen-versorgungsaufgabe nach GEIG) – ca. 80% der Tankstellen werden erreicht

Wir müssen grüne Leitmärkte schaffen. Die Automobilindustrie kann hier eine Vorreiterrolle einnehmen. Grüner Stahl, der in Deutschland produziert wird, vornehmlich von der Salzgitter AG, wird heute schon der Automobilindustrie zur Verfügung gestellt. Die Salzgitter AG und VW haben in 2022 eine Absichtserklärung über die Abnahme von klimafreundlichem Stahl unterzeichnet. Der Schaffung von grünen Leitmärkten liegt die Vorstellung zugrunde, dass die Automobilindustrie den grünen Stahl der Salzgitter AG kauft und als Mehrwert ein nachhaltiges Produkt mit einem günstigen CO₂-Fußabdruck erhält.

Leider ist es nicht gelungen, grünen Stahl in der Renewable Energy Directive II (RED II) zu verankern, die unter anderem die Rahmenbedingungen der Nachhaltigkeitskriterien für den Strombezug zur Herstellung von grünem Wasserstoff konkretisiert. Wenn dies gelungen wäre, was

eigentlich hätte gelingen müssen, dann hätte sich aus grünem Stahl mit Blick auf die CO₂-Bepreisung auch ein wirtschaftlicher Vorteil ergeben.

Am Ende wird grüner Stahl eine Preisfrage sein. Grüner Stahl wird das Auto letztendlich um rund 300 Euro verteuern. Jeder Euro, den ein Auto teurer ist, ist aus Sicht des Käufers ein Problem. Allerdings kaufen sich Menschen auch gerne Autos mit Extras, die deutlich teurer als 300 Euro sind. Letztendlich also wird entscheidend sein, ob sich ein Auto aus grünem Stahl am Markt platzieren lässt und genügend Akzeptanz gegenüber diesem Produkt besteht. Die Stahlindustrie und die Automobilindustrie greifen eng ineinander. Gerade das Thema Leitmärkte war auf dem Nationalen Stahlgipfel in Duisburg vieldiskutiert - wirklich neu zu denken. Das Windrad würde, wenn grüner Stahl verwendet würde, etwa 5 000 Euro teurer werden. Angesichts der Tatsache, dass ein Windrad 1 Million Euro kostet, sollte grüner Stahl kein unüberwindbares Hindernis sein. Wir müssen überlegen, wie wir grüne Leitmärkte so schaffen, dass sie auch florieren. Durch Vorgaben für Ausschreibungen könnten wir hier wichtige, entscheidende Impulse setzen.

Staatliche Prämie für Kauf und Leasing

- **Forderung: Wiedereinführung der Kaufprämie aus 2022**
- **Eckpunkte** aus 2022:
 - Private und Unternehmen
 - Kauf und Leasing
- Kaufprämie hat zu einem **ersten Hochlauf der Elektromobilität** geführt
- Instrument **bekannt und wirkt unmittelbar** und **sozial gerecht**
- **Möglicherweise** sinnvoll:
 - **degressives Auslaufen bis 2030**
 - **Obergrenze in Bezug auf Listenpreis** (Anreiz für Kleinwagen und Mittelklassefahrzeuge)
 - Auch Effekt für **Leasingmarkt!**

Staatliche Prämien für Kauf und für Leasing werden überall intensiv diskutiert. Das Hemmnis, Autos zu kaufen, spüren wir gerade allerorten. Die Skepsis muss nicht auf dem Kaufpreis beruhen - wir haben gesehen, der Preis passt -, die Skepsis gilt vielmehr dem Wiederverkaufswert. Die Frage nach dem Wiederverkaufswert ist nicht zu beantworten. Niemand kann sagen, wie viel jemand, der sich heute einen VW Golf oder einen ID.3 kauft, in fünf Jahren als Wiederverkaufswert erhält. Die Unsicherheit ist groß. Es müssen Antworten gefunden werden, um diese Unsicherheit aufzulösen.

Vielleicht bietet es eine Chance, im Gebrauchtwagenleasing zu etablieren, um dafür zu sorgen, dass es einen etablierten Zweitmarkt gibt. Der Markt für Fahrzeuge mit Elektroantrieb, die bald das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben, unterscheidet sich von dem entsprechenden Markt für Verbrenner. Der Verbrenner nämlich ist irgendwann Schrott, das batterieelektrische Auto dagegen enthält noch die wertvolle Batterie. Autos mit Batterie werden aufgrund der Batterie immer einen Rückkaufwert von einigen Tausend Euro haben. Der Besitzer eines batteriebetriebenen Fahrzeugs wird also immer einen gesicherten Endrückkaufswert haben, der anders bemessen ist als beim Verbrenner. Der Weg bis dahin wird aber erfahrungsgemäß nicht in drei

oder vier Jahren beschritten sein, sondern bis dahin werden Autos noch über den Zweit- oder Drittmarkt an neue Nutzer veräußert werden.

Staatliche Prämie für Kauf und Leasing

- **Forderung: Wiedereinführung der Kaufprämie aus 2022**
- **Eckpunkte** aus 2022:
 - Private und Unternehmen
 - Kauf und Leasing
- Kaufprämie hat zu einem **ersten Hochlauf der Elektromobilität** geführt
- Instrument **bekannt und wirkt unmittelbar** und **sozial gerecht**
- **Möglicherweise** sinnvoll:
 - **degressives Auslaufen bis 2030**
 - **Obergrenze in Bezug auf Listenpreis** (Anreiz für Kleinwagen und Mittelklassefahrzeuge)
 - Auch Effekt für **Leasingmarkt!**

Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur hat die Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf“ erstellt. Der Grafik können Sie den Verlauf des Hochlaufs der E-Mobilität bei unterstellten Marktanreizen entnehmen. Ohne Anreize registrieren wir eine extreme Zurückhaltung. Diese Studie zeigt, dass bei BEV ein Bestand erzielt werden kann, der dem gewünschten Ziel recht nahekommt, wenn Anreize gegeben werden.

Staatliche Prämie für Kauf und Leasing

- **Forderung: Wiedereinführung der Kaufprämie aus 2022**
- **Eckpunkte** aus 2022:
 - Private und Unternehmen
 - Kauf und Leasing
- Kaufprämie hat zu einem **ersten Hochlauf der Elektromobilität** geführt
- Instrument **bekannt und wirkt unmittelbar** und **sozial gerecht**
- **Möglicherweise** sinnvoll:
 - **degressives Auslaufen bis 2030**
 - **Obergrenze in Bezug auf Listenpreis** (Anreiz für Kleinwagen und Mittelklassefahrzeuge)
 - Auch Effekt für **Leasingmarkt!**

Ein Gebrauchtwagenmarkt für E-Autos ist auch deshalb entscheidend, weil sich andernfalls der Wert des Fahrzeugs beim Verkauf nicht definieren lässt. Außerdem ist ein Gebrauchtwagenmarkt die Chance, der breiten Masse den Zugang zu Mobilität zu eröffnen. Auch heute kauft sich nicht jeder ein neues Auto. Heute ist der Gebrauchtwagenmarkt entscheidend, um Menschen den Zugang zur individuellen Verbrennermobilität zu eröffnen - ein Zugang, der ihnen sonst versperrt wäre.

Das gilt für die Elektromobilität natürlich genauso. Im ersten Halbjahr 2024 machten batterieelektrische Autos laut Kraftfahrtbundesamt 2,19 % der Besitzumschreibungen aus. Der Markt wird wachsen, weil es auf den Plattformen in zunehmendem Maße Angebote an gebrauchten elektrischen Autos gibt. Vertrauensbildung kann somit auch durch Leasing gelingen. Schon heute

gibt es Gebrauchtwagenleasing, insofern ist das keine Neuerfindung. Das Risiko, das dem Konsumenten genommen wird, muss dann aber jemand anderes tragen. Gebrauchtwagenleasing ist möglicherweise ein denkbarer Weg zur Integration in den Markt. Im Laufe der Zeit werden weniger Bedenken gegen elektrische Autos erhoben werden, weil die Akkus zuverlässiger und überprüfbarer und leistungsfähiger werden. Alle diese positiven Zukunftsprognosen haben aber den Nachteil, dass Menschen entscheiden, auf den Zeitpunkt zu warten, wenn Akkus zuverlässiger und leistungsfähiger werden. Das ist das Schlimmste, was uns passieren kann; denn dann werden überhaupt keine Autos mehr gekauft, sondern es wird mit dem Kauf gewartet. Weil die Menschen abwarten, befindet sich der Automarkt gerade in einer Krise. Insofern muss es Impulse geben, die dem entgegenwirken.

Käufersorgen bei gebrauchten E-Autos

- **Käufersorgen** in Bezug auf den Kauf eines gebrauchten E-Fahrzeugs:
 - **Leistung und Lebensdauer der Batterie** (75 Prozent)
 - **Infrastruktur/Ladestationen** (57 Prozent)
 - **Steigende Energiekosten** (50 Prozent)
 - **Sorge vor Gefahrenpotenzial** wie z.B. mögliche Brandgefahr (41 Prozent)
 - **Preisschwankungen und Marktentwicklung** (28 Prozent)
 - **Verfügbarkeit von Subventionen/finanziellen Anreizen** (25 Prozent)
 - Mit dem **Wegfall der Umweltprämie** im Dezember 2023 ist ein wichtiger Anreiz für den Kauf umweltfreundlicher Fahrzeuge verschwunden. 58 Prozent stimmen der Aussage zu, dass sie durch Subventionen eher für den Kauf eines gebrauchten Stromers offen wären.

Quelle: Innofact und AutoScout24, 2023

Die größten Käufersorgen in Bezug auf den Kauf eines gebrauchten E-Autos haben auch wir hier sehr intensiv diskutiert. Sie betreffen Leistung und Lebensdauer der Batterie. Da die Batterie ein wesentlicher Bestandteil des Autos ist, ist sie auch wesentlicher Teil des Wiederverkaufswerts. Damit ist die Batterie eine der größten Sorgen der Kunden.

Daneben sorgen sich die Käufer um die Infrastruktur/Ladestationen und die Energiekosten. Die weiteren dort aufgeführten Aspekte, um die sich Käufer sorgen, resultieren in erster Linie aus der öffentlichen Debatte. Den Wegfall der Umweltprämie habe ich erwähnt.

Es gilt, an den Blöcken Zukunftsfähigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Marktfähigkeit weiter zu arbeiten. Wir werden den Blick sehr intensiv darauf richten, dass die Diskussion nicht nur auf die Marke Volkswagen und deren Standorte in Niedersachsen reduziert wird, und darauf hinweisen, dass die Diskussion in grundsätzlicher Hinsicht geführt werden muss. Es geht um die Frage, wie die bezahlbare Mobilität der Zukunft aussieht und welchen Beitrag wir jetzt leisten müssen, um den Pfad in die Zukunft nicht zu verlieren und in Deutschland nicht den „Nokia-Effekt“ zu erleiden. Wir alle haben doch wahrgenommen, dass derjenige, der die Zeichen der Zeit verpasst, keine Heimatmärkte schafft und keine Entwicklungen voranbringt, die Erfahrung machen muss, dass Produkte in anderen Ländern produziert werden. Ich meine, dass dieses Risiko enorm groß ist und mit Blick auf die Automobilindustrie noch nie so groß war wie jetzt. Deswegen ist es wichtig, dass wir uns mit diesem Thema intensiv beschäftigen.

Aussprache

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): Herzlichen Dank, Herr Minister Lies. Ich habe die Information bekommen, dass Sie heute ungefähr eine Stunde Zeit für uns haben. Das bedeutet, dass ab jetzt noch 20 Minuten für Fragen zur Verfügung stehen. Das heißt, je kompakter und kürzer die Fragen gestellt und beantwortet werden, umso mehr Fragesteller können zu Wort kommen.

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU): Ich habe nur zwei konkrete Fragen.

Erstens. Wie geschildert wurde, betreffen die Überlegungen, die zu Werkschließungen angestellt werden, zum einen den Standort Osnabrück. Ob es dazu kommt, wird ja davon abhängen, wie sich die Niedersächsische Landesregierung in der Diskussion um die Standorte einbringt. Ich kenne die Position der Landesregierung zum Standort Osnabrück. Meines Erachtens braucht der Standort Osnabrück einen Auftrag zur Fertigung eines Modells. Im Moment besteht die Beschäftigung am Standort Osnabrück aus Überlauf oder Spezialaufträgen. Wird sich die Landesregierung für den Standort Osnabrück klar aussprechen? Die Landesregierung hat mit dem Einfluss des Landes als Anteilseigner die Möglichkeit, in den Gremien von VW dafür zu sorgen, dass Standorte nicht geschlossen werden. Ich möchte gerne wissen, wie weit die Landesregierung gehen will. Am Ende wird die Landesregierung bei bestimmten Rationalisierungsfragen mitmachen müssen. Bitte schärfen Sie im Vorfeld einer solchen Beschlussfassung die Positionierung der Landesregierung, die erfreulicherweise schon sehr deutlich positiv für Osnabrück ausgefallen ist, für alle niedersächsischen Standorte. Wir wollen die Standorte erhalten.

Zweitens. Wir sind uns darüber im Klaren, dass bei VW etwas passieren muss. Herr Minister, Sie haben gesagt, die geschilderten Probleme gälten für die gesamte Automobilindustrie. Das ist zutreffend. Meines Erachtens ist aber auch klar, dass VW zwar keine Verluste macht, aber eine unglaublich schwierige Renditesituation hat. VW muss besser werden. VW muss effizienter werden, um wettbewerbsfähig zu sein. Natürlich spielt auch die Auslastung eines Werkes eine Rolle. Denn es ist doch ein Unterschied, ob Fixkosten auf geringere oder größere Stückzahlen verteilt werden. Was soll in dieser Hinsicht konkret unternommen werden? Wie weit geht die Landesregierung bei Beschlüssen, die zu diesem Aspekt gefasst werden, mit? Ich meine, dass Rationalisierungen und Spezialisierungen und Kostensenkungen das Gebot der Stunde sein müssen, um wettbewerbsfähiger und ertragsreicher zu werden.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Auch von mir: Herzlichen Dank an Herrn Minister für die heutige Unterrichtung, in der er in Teilen neue Aspekte angesprochen hat, in Teilen aber auch Themen aus der letzten Unterrichtung wieder aufgegriffen hat.

In Ergänzung zu dem, was mein Kollege Reinhold Hilbers gesagt hat, interessiert mich Folgendes: Für die Renditesituation ist es sicherlich nicht irrelevant, dass es im Markt Überkapazitäten gibt, sodass zumindest theoretisch recht viel Personal für die Bewältigung der aktuellen Auftragslage zur Verfügung steht. Welche Informationen liegen der Landesregierung zu den Debatten über mögliche Stellenabbauprogramme und Ähnliches vor? Sie können uns hierüber gegebenenfalls auch gerne in nicht öffentlichen oder vertraulichen Sitzungsteilen berichten.

Plant die Landesregierung eigene, also konkrete niedersächsische Maßnahmen und/oder Bundesratsinitiativen zur Stärkung der E-Mobilität? Sie sprachen vorhin die Stahlpreisentwicklung, Green Steel, an, wonach Green Steel recht geringe Mehrkosten erfordere. Dennoch handelt es

sich dabei um Mehrkosten, die neben den hohen Energiekosten, mit denen wir aktuell konfrontiert sind, und den Personal- und Lohnnebenkosten aktuell Standortnachteile mit sich bringen. Plant die Landesregierung Initiativen, um Maßnahmen zu ergreifen, um den Industriestandort Niedersachsen zu stärken?

Abg. **Omid Najafi** (AfD): Vielen Dank, Herr Minister, für die Unterrichtung. Ich habe einige Fragen. Unterschiedlichen Medienberichten zufolge plant VW, ab 2025 keine neuen Verbrennermotoren mehr zu entwickeln. Hält VW an dieser Strategie fest? Gilt diese Strategie nur für die EU oder auch für außerhalb der EU? Ich erinnere an den VW Santana, der vor allem in Südamerika beliebt ist.

Meine nächste Frage betrifft die Senkung des Preises für den ID.3 Pure. Erzielt VW am Verkauf dieses Modells noch in irgendeiner Weise Gewinn, nachdem es den Preis gesenkt hat? Die Marge sinkt doch, wenn VW den Verkaufspreis um den Umweltbonus senkt. Der Umweltbonus sollte nach dem Wegbrechen des Klimatransformationsfonds (KTF) am 15. Dezember 2023 doch nur vorübergehend gewährt werden.

Sie haben das Problem angesprochen, dass es keine belastbaren Erfahrungswerte zum Wert von E-Fahrzeugen nach Ablauf der Leasingperiode gibt. Insofern ist es natürlich schwierig, innerhalb der kurzen Zeit, in der die Zügel bei den Flottenemissionen so stark angezogen werden, Erfahrungswerte zu sammeln.

Sie haben anhand einer Tabelle gezeigt, dass in Norwegen 86 % der Fahrzeuge E-Autos sind. Haben Sie Kenntnis darüber, um welche Marken es sich dabei handelt? Handelt es sich überwiegend um europäische Marken oder handelt es sich um chinesische Marken? Das kann darauf hinweisen, dass China evtl. schon versucht, den Markt in Norwegen zu penetrieren, und einen Ausblick darauf geben, was der EU bevorstehen könnte.

Minister **Lies** (MW): Das Thema Osnabrück treibt uns natürlich besonders um, wobei wir uns nicht ablenken lassen dürfen. Die Überlegungen zu Werksschließungen betreffen alle Standorte. Die Herausforderung in Bezug auf Osnabrück ist deshalb so stark, weil in Osnabrück eigene Modelle gefertigt werden, zum Beispiel für Porsche oder für VW den T-Roc, also ein Fahrzeug, das nur in Osnabrück gefertigt wird, und zwar aufgrund der seit den Zeiten von Karmann vorhandenen Grundkompetenz, Cabrios zu fertigen. Cabriolettfertigung war immer ein komplexes und kompliziertes Add-On. In Osnabrück wurden die Cabriolets nicht nur gefertigt, sondern auch entwickelt. Know-how hat am Standort Osnabrück seither eine große Rolle gespielt. Der Standort ist aber auch davon geprägt, dass innerhalb kurzer Zeiträume immer wieder Fahrzeugmodelle, die an anderen Standorten nicht zu Ende gefertigt wurden, dort gefertigt wurden.

Die wichtige Aufgabe, für Osnabrück Stabilität zu sichern, obliegt der Planungsrunde. Das muss der Vorstand entwickeln. Weder die Landesregierung - sie kann das sowieso nicht - noch der Aufsichtsrat können für diese Stabilität sorgen. Vielmehr hat der Konzernvorstand die Aufgabe, in der Planungsrunde einen Vorschlag für die optimale Belegung der Standorte mit Fahrzeugen oder Komponenten zu unterbreiten. Der Vorstand muss eine Lösung aufzeigen, wie für Osnabrück Stabilität gesichert werden kann. Der Druck, den die Landesregierung macht, insbesondere seitens des Ministerpräsidenten, ist nicht neu. Druck gab es auch schon in den vergangenen Jahren, auch seitens der ehemaligen Mitglieder des Aufsichtsrates, die immer gesagt haben, dass sie eine klare Antwort für die Zukunftsperspektive Osnabrück nicht im Sinne von „Was

macht ihr da?“, sondern der verbindlichen Entscheidung über die Zuordnung der Fahrzeugproduktionen zu den Standorten wünschen. Ich gehe davon aus, dass ein Ergebnis der Gesamtlösung ist, dass in der Planungsrunde klar sein muss, was das für den Standort Osnabrück bedeutet.

Ich bin in der Frage sehr klar. Auch die Landesregierung ist in der Frage sehr klar. Im Aufsichtsrat werden wir auch eine sehr klare Position haben. Wir müssen immer ein bisschen dazwischen unterscheiden, was die Landesregierung sagt und was die Mitglieder des Aufsichtsrates sagen, deren Entscheidungen und Vorbereitungen mir nicht bekannt sind.

Die Probleme betreffen tatsächlich die gesamte Automobilindustrie. Die eigentliche Rendite von Volkswagen ist deutlich höher. Das, was Volkswagen für den schon begonnenen Prozess des Personalabbaus leisten muss, schmälert die Rendite logischerweise. Ich finde es, ehrlich gesagt, immer ein bisschen schwierig, dass immer dann, wenn investiert wird, um morgen wieder besser dazustehen, kritisiert wird, dass deshalb die Rendite schlecht sei. Die Rendite ist doch deshalb heute schlecht, weil investiert worden ist, um morgen besser dazustehen. Man muss also beides in den Blick nehmen, um nicht den Eindruck zu erwecken, dass alles schwierig ist. Aber auch die 3,5 oder 3,6 % sind nicht die 6,0 %, die diesbezüglich immer als Ziel genannt werden. Insofern besteht sicherlich Handlungsbedarf.

Sie haben gefragt, welche Möglichkeiten bestehen, um die Rendite zu steigern. Sich hierüber zu verständigen, wird sicherlich Teil der Verhandlungen sein müssen. Ich kann nicht sagen, was zwischen den Partnern verhandelt wird. Ich hoffe, dass sie uns regelmäßig Zwischenstände mitteilen werden.

Marcel Scharrelmann fragte: Was ist eigentlich der Markt von morgen? - Die Aussage ist, dass nach Corona in Europa 2 Millionen Fahrzeuge weniger als vor Corona abgesetzt worden sind. In der Situation stellt sich doch die Frage: Mit welchen Absatzzahlen werden wir denn in drei Jahren zu rechnen haben? - Werden dann weniger Fahrzeuge als heute abgesetzt worden sein? Werden mehr Fahrzeuge als heute abgesetzt worden sein?

Wir haben darüber gesprochen, dass das Alter der zugelassenen Fahrzeuge ansteigt. Daraus folgt der Eindruck, dass keine Autos verkauft werden können, weil es gar keinen Markt gibt - also alle Hersteller deshalb keine Autos verkaufen, weil die Besitzer ihre alten Fahrzeuge länger fahren. - Das ist eine andere Botschaft als die Argumentation: Es gibt keinen Markt mehr. Die Besitzer sitzen alle zu Hause und machen Homeoffice und brauchen deshalb kein neues Auto mehr. - Letzteres ist eine ganz andere Erkenntnis.

(Zuruf: Wir Es gibt mehr Anbieter im Markt!)

- Genau. Unabhängig davon gibt es mehr Anbieter im Markt, woraus sich eine neue Konkurrenzsituation ergibt. - Ungeachtet dessen muss aber grundlegend geklärt werden, ob es sich um einen Markt handelt, der sich durch geeignete Fahrzeuge, Modelle und Nachfrage wieder aufwärts entwickelt, sodass Produktionskapazitäten gebraucht werden. Es wäre fatal, wenn aufgrund einer Bewertung der aktuellen Nachfragesituation Produktionskapazitäten abgebaut würden - Produktionskapazitäten, die nach einer wieder aufflammenden Nachfrage nur durch Dritte kompensiert werden könnten. Es kann doch nicht unsere Aufgabe sein, so die Tür für Dritte zu öffnen!

Das zunehmende Alter von Fahrzeugen ist ein klares Indiz dafür, dass die Neigung zu Erneuerung, sich also ein Neufahrzeug zu kaufen, nachgelassen hat. Es gibt mehrere Gründe für diese Neigung: Ich glaube, dass Inflation, Perspektive, Zukunftssorgen und die Debatte, mit welcher Antriebsart sich ein Kaufinteressent das Richtige kauft, zu Kaufzurückhaltung führt. Wir überlegen, wie wir mit einer klaren politischen Positionierung ein Stück von dieser Zurückhaltung wieder aufgebrochen bekommen. Denn es hilft uns nicht, wenn wir die Produktionskapazitäten haben, aber niemand Autos kauft, mit der Folge, dass die genutzten Autos immer älter werden.

Wir wissen aber aus Gesprächen mit dem Handwerk auch, dass in Werkstätten Reparaturen in Auftrag gegeben werden, die bisher nie beauftragt worden sind. Daraus lässt sich der Schluss ziehen, dass nicht das Auto auf dem Rückzug ist - diese Schlussfolgerung wäre grundfalsch - und nicht niemand mehr Auto fährt, sondern dass Autobesitzer kein neues Fahrzeug mehr kaufen. Für diese Entwicklung gibt es viele Gründe, auch sehr persönliche. Ich finde, dass die grundlegende Stimmung gerade in Deutschland - Zukunftssorgen - den Ausschlag dafür geben, sich eine derart große Investitionsentscheidung gut zu überlegen. Ich habe dafür großes Verständnis. Diese Entwicklung darf aber nicht zu der Annahme verleiten, dass der Markt gänzlich weg ist.

Wir müssen überlegen, wie wir mit unseren Produktionskapazitäten weiterhin wettbewerbsfähig sein können.

Aus den Reihen des Ausschusses wurde die Frage nach dem Personalüberhang und einem möglichen Stellenabbau gestellt. Antworten auf diese Fragen werden sich aus den Verhandlungen ergeben müssen. Wir hören in der öffentlichen Diskussion von unterschiedlichen Modellen, wie mit diesem Personalüberhang umgegangen wird. Entscheidend ist doch die Antwort auf die Frage, wie viel Produktionskapazität wir für den Markt bereitstellen wollen und ob sich der Volumenhersteller Volkswagen vornehmen will, Marktanteile zu sichern und zurückzuerobern, oder ob er es mit der Feststellung bewenden lassen will: „Oh Gott, oh Gott, der Markt wird immer größer!“ und sich selber klein macht. - Die Antwort auf diese Frage kann ich nicht geben. Ich habe eine Erwartungshaltung. Die Antwort aber muss der Konzernvorstand geben. Der Konzernvorstand muss eine Strategie liefern, wie sich Volkswagen groß macht, und darf keine Strategie liefern, wie sich Volkswagen klein macht.

Was können wir dafür tun? Im Wesentlichen besteht unsere Aufgabe auf der Landesebene sicherlich darin, klare Signale auszusenden und für Entscheidungen klare Mehrheiten im Bund zu schaffen. Deswegen haben wir in einem ersten Schritt eine Initiative mit den VW-Ländern ergriffen und in einem zweiten Schritt eine Initiative mit allen Energieländern ergriffen, um Fragestellungen, die wir in der ersten Bundesratsinitiative adressiert haben, zu behandeln. Dabei handelt es sich unter anderem um folgende Fragen: Wie kriege ich Unterstützung für den Kauf? Wie erzeuge ich geringere Energiekosten? Auch Aspekte wie etwa die Antwort auf die Frage, wie die Kosten an öffentlicher Ladeinfrastruktur verringert werden können, werden eine Rolle spielen. Die Überlegungen werden sich aber darauf beschränken, dass es sich zentral um Maßnahmen handeln wird, die auf nationaler Ebene oder, wie etwa zum Thema „Emissionswerte“, auf europäischer Ebene durchgeführt werden müssen. Ich glaube nicht, dass wir mit Einzelmaßnahmen in den Ländern einen zentralen Beitrag werden leisten können. Ich glaube vielmehr, dass wir gerade als Automobilland Nummer eins vor allem inhaltliche Beiträge leisten und dafür sorgen müssen, dass inhaltlich zielführende sachgerechte Beschlüsse gefasst werden.

Überlegungen zu industriefreundlichen Maßnahmen zur Begleitung der Industrie hin zu grüner Produktion sind insofern weiterhin ein zentrales Thema. Es gibt aber keine Förderprogramme des Landes mit dem Ziel, grünen Stahl zu vergünstigen. Das ist, glaube ich, auch nicht machbar. Die amtierende Landesregierung und ihre Vorgängerin haben schon in erheblichem Umfang Mittel investiert, gerade am Standort Salzgitter, um überhaupt erst einmal die Grundlagen dafür zu schaffen, dass das Unternehmen grünen Stahl herstellen kann.

In Bezug auf den grünen Stahl sind wir diesen Weg schon gegangen. Die Länder mit Ansiedlungen von Stahlindustrie haben sich bei der Erarbeitung von Lösungen schon darauf fokussiert, was an wirtschaftlichen Rahmenbedingungen notwendig ist, damit wir wettbewerbsfähig sind. Ein wichtiges Stichwort sind in diesem Zusammenhang Leitmärkte, damit wir produzieren können, denn dass wir grün produzieren können, beweisen wir in Salzgitter schon. Deswegen ist die Frage zu klären, wie es gelingt, diesen grünen Stahl wettbewerbsfähig zu machen. Das war die eigentliche Idee, die wir auf europäischer Ebene favorisiert haben, bekannt unter dem Stichwort RED II, also die Überlegung, dass geringere CO₂-Emissionen im Stahl auf die Flottenemissionen angerechnet werden können. Wenn dieses kluge Modell umgesetzt wäre, wäre dafür gesorgt, dass grüner Stahl gar nicht Mehrkosten verursacht, weil die Mehrkosten, die durch die Herstellung grünen Stahls entstünden, auf die Kosten angerechnet werden könnten, die auf die Erzeugung von CO₂-Emissionen erhoben würden. Ein solches Modell müsste auch in Bezug auf die Herstellung von Batterien und die anderen Bestandteile angewendet werden. Auf diese Weise würde der Standort Deutschland, der das Thema „klimaneutrale Produktion/grüne Industrie“ in den Vordergrund seiner Bemühungen stellt, gestärkt.

Was die Frage nach den Verbrennermotoren angeht, so verweise ich auf die klare Aussage von Volkswagen, wonach das Unternehmen an seiner Elektrostrategie festhalten wolle. Volkswagen sagt aber auch, dass in der Phase der Transformation ein flexibles Antriebsangebot benötigt werde. Aus diesem Grunde ist die Weiterentwicklung der Plug-ins ein Thema. Das Unternehmen fokussiert sich insofern nicht nur auf die BEV, die rein elektrisch angetriebenen Fahrzeuge, sondern produziere auch die Plug-ins.

Eine weitere Botschaft aber ist auch klar: Die Geschwindigkeit, mit der sich die Mobilität und damit auch die Antriebstechnologie verändern wird, ist weltweit extrem unterschiedlich. In Teilen der Welt wird sich die Antriebstechnologie sehr schnell verändern. Das habe ich in den USA gesehen; Marcel Scharrelmann, Stephan Christ und Stefan Klein haben mich ja begleitet. In den USA haben wir gelernt, dass dort beim Wechsel der Antriebstechnologie nicht einheitlich und nicht mit derselben Geschwindigkeit verfahren wird. In Kalifornien gibt es sicherlich andere Vorgaben. In Seattle waren unsere Gesprächspartner auch ganz begeistert. Aber ob diese Begeisterung für den gesamten State Washington D.C. gilt, vermag ich nicht einzuschätzen. Insofern besteht die eindeutige Herausforderung sicherlich darin, ein breites Portfolio zu haben, das es ermöglicht, sowohl den Transformationsweg sehr schnell in den Ländern zu beschreiten, die sehr stark auf die Transformation hin zu Elektromobilität setzen, als auch gleichzeitig ein Angebot in den Ländern zu haben, die noch nicht so weit sind.

Ich weiß, dass es diese Botschaft gab, Herr Najafi. Ich kann nicht sagen, ob es einen strikten Beschluss gibt, dass Verbrennermotoren nicht weiterentwickelt werden sollen. Im Übrigen baut Volkswagen nicht nur in Deutschland Motoren, sondern auch an anderen Standorten. In der letzten Planungsrunde ist für den Zeitraum von 2023 bis 2028 ein erheblicher Mittelanteil für

die Weiterentwicklung von Verbrennern zur Verfügung gestellt worden. Insofern macht VW keinen harten Cut, sondern ist sich schon darüber im Klaren, dass es die Märkte entsprechend besetzt.

Ich kann nicht sagen, ob VW beim Verkauf des ID.Pure mit Rabattnachlass noch Gewinne erwirtschaftet. Ich bin mir auch nicht sicher, ob wir auf Anfrage auf diese Frage eine Antwort bekommen würden. Wir bemühen uns gerne um die Zahlen, ich glaube aber nicht, dass sie uns offengelegt werden.

Wir werden uns ansehen, auf welche Hersteller die hohen Zulassungszahlen in den Ländern mit besonders hohen Anteilen an Elektromobilität, wie Norwegen, entfallen. Die Zahlen liegen uns nicht vor, Herr Najafi. Es müsste uns mit Blick auf den Wettbewerb, der uns noch bevorsteht, nachdenklich stimmen, wenn chinesische Hersteller in den Ländern mit einem extrem hohen Anteil an Elektromobilität besonders erfolgreich wären. Sobald wir die Daten zusammengestellt haben, werden wir sie dem Ausschuss zur Verfügung stellen.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit lasse ich noch eine Fragerunde zu. Herr Minister, Sie haben angeboten, uns regelmäßig zu unterrichten. Das heißt, dass Sie uns wieder besuchen werden, um über den aktuellen Stand zu informieren.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD): Vielen Dank auch von mir für die Unterrichtung, Herr Minister.

Ich habe drei Fragen, die sich relativ kurz beantworten lassen.

Es ist mal wieder klar geworden, dass das Herzstück eines jeden E-Autos die Batterie ist. Wir hatten in Deutschland das Problem, dass wir im Batteriebereich gegenüber Herstellern aus Asien und den USA aufholen mussten. Dieser Aufholprozess hat auch funktioniert. Die Batterieforschung hat deutliche Erfolge erzielt. Batterien werden nicht nur in E-Autos gebraucht, sondern auch als Speicher im Bereich der Erneuerbaren Energien.

Erstens. In den Medien war sehr stark die Kritik zu vernehmen, dass die Bundesregierung die Fördermittel für die Batterieforschung zusammengestrichen hat. Welche Auswirkungen befürchten Sie insbesondere für die niedersächsischen Batteriestandorte? Niedersachsen hat mit Salzgitter und Braunschweig wichtige Standorte für die Herstellung von Batteriekomponenten. Ist zu befürchten, dass die Kürzung der Forschung negative Auswirkungen auf den VW-Konzern und diese Standorte hat?

Zweitens. Es ist deutlich geworden, dass im Bundesrat die Veränderung der Flottengrenzwerte auf EU-Ebene nicht mehrheitsfähig war bzw. eine Initiative zu dieser Veränderung - Stichwort: Rampe statt Treppe - gescheitert ist. Mich interessiert, welche Länder mit welcher Begründung sich dem verweigert haben.

Drittens. Wenn der Kurvenverlauf dieses Modells von „Treppe“ auf „Rampe“ umgestellt würde, ergäbe sich ein Zeitgewinn für die Autobauer und Zulieferer. Niedersachsen weist eine vielfältige Zuliefererstruktur auf. In Niedersachsen sind auch etliche Zulieferer beheimatet, die - im Moment noch - am Verbrenner hängen. Wie ist die Gesamtsituation im Bereich der Zulieferer einzuschätzen? Welche Zulieferer für die Automobilindustrie sind mitten im Transformationspro-

zess und welche Zulieferer drohen auf der Strecke zu bleiben? Wie verläuft der Transformationsprozess im Bereich der Zulieferer? Drohen Zulieferer auf der Strecke zu bleiben, weil sie den Transformationsprozess nicht bewältigen?

Abg. **Heiko Sachtleben** (GRÜNE): Danke, Herr Minister, für die Unterrichtung. Es zeigt sich, dass es sehr gut ist, dass Sie uns in kurzen Intervallen auf den Stand der Dinge bringen.

Ich habe eine Frage, die sich in die Zukunft richtet. Sie hatten zu Recht angemerkt, dass im September die Zahl der Neuzulassungen von E-Mobilen der Marke VW angestiegen ist. Wer die Situation deutschlandweit betrachtet, der erkennt, dass VW beim Absatz von E-Mobilen in Deutschland an der Spitze liegt, vor allen anderen Autoherstellern, auch vor jedem chinesischen Autohersteller. Der Absatz allerdings ist auf einem sehr niedrigen Niveau. Das zeigt, dass die Krise, die wir in Bezug auf VW gerade diskutieren, nicht nur dieses Unternehmen betrifft, sondern die Elektromobilität insgesamt betrifft.

Ein wichtiger Aspekt ist meines Erachtens, dass wir durch entschiedenes politisches Handeln die von Ihnen als einer von mehreren Gründen genannte abwartende Haltung potenzieller Käufer*innen durchbrechen müssen. Dafür müssen nicht nur andere Modelle her, sondern dafür ist auch entschiedenes politisches Handeln gefragt.

Die Automobilindustrie wird immer wieder von Krisen geschüttelt. Wir kämpfen darum, dass in der Elektromobilität die Zahlen, die angenommen werden, erreicht werden. Aber selbst dann, wenn wir die angestrebten Zahlen der Elektromobilität erreichen, wird uns zumindest die nächste arbeitsmarktpolitische Krise ins Haus stehen, weil auch bei idealstem Verlauf der Transformation im Automobilsektor klar ist, dass nicht alle Industriearbeitsplätze in der Automobilfertigung gehalten werden können. Deshalb frage ich: Hat das Ministerium Kenntnis darüber oder wird schon darüber diskutiert, was mit diesen Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie passiert, die ohnehin nicht mehr benötigt werden? Es wäre sinnvoll, jetzt Lösungen für diese Folgewirkung zu finden. Ist in diesem Zusammenhang auch das Wort „Konversion“ ein Thema?

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Herr Lies, ich habe eine ganz konkrete Nachfrage zu der Antwort auf die Frage des Abg. Reinhold Hilbers zur Zukunft des Standortes Osnabrück. Nach meiner Kenntnis ist über das VW-Gesetz geregelt, dass die Landesregierung Standortschließungen zustimmen muss. Heißt das, die Landesregierung wird nach Ihrer Einschätzung einer Schließung des Standortes Osnabrück nicht zustimmen, oder bleibt das im Rahmen der Verhandlungsmasse Teil der Diskussionen?

Abg. **Omid Najafi** (AfD): Wie lange wird der VW-eigene Umweltbonus noch aufrechterhalten? Sie meinten, die Zahlen würden Ihnen nicht verraten. Klar ist, dass der Umweltbonus die Marge drückt. Haben Sie darüber Kenntnisse?

Minister **Lies** (MW): Herr Bratmann, alle noch offenen Förderanträge zum Thema Produktion sind auch weiterhin genehmigungsfähig seitens des Bundes. Die Reduzierung der Fördermittel für die Forschung ist natürlich fatal. Wir haben schon einmal den Anschluss nicht gehabt, weil es keine Technologie gab. Ich mag gar nicht über die Zukunft der Entwicklung des Batteriespeichers reden, weil dann jeder darauf wartet, dass Batteriespeicher immer besser werden und sich in Kaufzurückhaltung übt. Das ist eine fatale Verhaltensweise, aber sie ist bei Technik seit jeher zu beobachten.

Das, was in Salzgitter entsteht, ist absolut wettbewerbsfähig. Was da entsteht, ist High-Tech. Da müssen wir uns hinter niemandem verstecken. Wichtig ist, dass wir nicht High-Tech haben, was andere auch haben, sondern dass wir es schaffen, den Prozess zum Beispiel zur Feststoffbatterie sehr schnell zu vollziehen. In dieser Hinsicht ist noch erheblicher Aufwand zu treiben. Wir müssen dafür sorgen, dass wir in dem Bereich am Standort Deutschland und am Standort Europa gut aufgestellt sind - und die Herausforderung, die die Senkung der Kosten bedeutet, bewältigen.

Der Eindruck, dass in Forschungsbereichen gespart werden könne, ist fatal. Das Letzte, bei dem gespart werden kann, wenn Innovation vorangebracht werden soll, ist in einem sehr frühen Stadium im Bereich von Forschung und Entwicklung. Wirtschafts- und Wissenschaftsministerium treibt gemeinsam um, wie wir Technologieführer sein können. Wir müssen Technologieführer nicht nur beim Verkauf eines Produktes, sondern auch bei Innovation und Entwicklung des Produktes sein. Das ist ein sehr wichtiger Aspekt. Insofern würden wir es kritisieren, wenn der Verzicht auf Fördermittel im Bereich der Forschung dieses Ziel infrage stellen würde.

Herr Bratmann, Sie fragten, wer im Bundesrat wie abgestimmt hat. Normalerweise wird im Bundesrat nicht dokumentiert, wie welches Land abgestimmt hat. Wir werden nachliefern, welche Argumente von den Ländern vorgebracht worden sind. Ich glaube, viele Nicht-Automobil-Länder unterschätzen, wie notwendig es ist, ein gemeinsames Signal auszusenden. Das Signal soll nicht sein, dass Klimaziele aufgegeben werden. Wir schlagen vor, ein Modell zu wählen, bei dem CO₂-Ziele budgetiert, aber keine Absolutwerte sind. Denn die Reduzierung eines CO₂-Budgets ist genauso gut für das Klima wie das aktuell genutzte Modell. Es kann doch etwas geben, was genauso gut für das Klima, aber wettbewerbsfähiger für die Wirtschaft ist. Wir sollten das Augenmerk darauf legen, dass die Wettbewerbsfähigkeit endlich wieder in die Köpfe der Entscheider gelangt. Wenn das unterbleibt, wird uns von sonst woher Wettbewerbsfähigkeit abgerungen, ohne dass wir definieren können, wie klimafrei produziert werden kann.

Die Zuliefererindustrie steht überall vor Herausforderungen. Das liegt auch daran, dass neben weniger E-Mobilen auch weniger Verbrenner verkauft werden. Wenn alle Verbrenner kaufen würden, würde das Ziel der Flottenemissionen und das Ziel der Transformation auf E-Mobilität nicht erreicht, aber es würden mehr Fahrzeuge verkauft und die Beschäftigung wäre gesichert. Den Aspekt der Strafzahlungen lasse ich dabei einmal unbeachtet.

Besonders ist die allgemeine, alle Antriebsformen betreffende Kaufzurückhaltung. Aus wirtschaftspolitischer Sicht will ich betonen, dass wir diese allgemeine Kaufzurückhaltung aufbrechen müssen. Die Auswirkungen dieser Kaufzurückhaltung auf die Zulieferindustrie ist erheblich, und sie betrifft leider alle Bereiche. Einem Zulieferer, der das Interieur liefert, zum Beispiel ist es egal, ob er seine Produkte für ein Elektroauto oder für einen Verbrenner liefert. Dieser Zulieferer wird nur durch die geringere Anzahl an produzierten Neufahrzeugen betroffen sein. Den OEMs ist es in einem Zeitraum von ein bis zwei Jahren noch gelungen, an Autos mehr zu verdienen, obwohl sie weniger Autos in den Markt gedrückt haben, weil mehr hochpreisige Autos in den Markt gedrückt worden sind. Dieser Effekt ist bei den Zulieferern nicht eingetreten, weil die Zulieferindustrie ein sehr stark mengengetriebenes Geschäft ist. Wenn den Zulieferern Menge entfällt, dann haben sie es schwer. Deswegen mache ich mir um die Automobilindustrie insgesamt Sorgen und ganz besonders um die Zulieferindustrie.

Sorgen bereitet mir aber auch die Transformation. Wir haben die Neuigkeiten über Bosch in Hildesheim der Presse entnehmen können. Dort wird ein fatales Signal ausgesendet, weil Bosch in Hildesheim in den vergangenen Jahren bereits in erheblichem Umfang Personal abgebaut hat. Die Diskussion um drohenden Personalabbau bei Bosch in Hildesheim wird seit mehr als zehn Jahren geführt. Bosch in Hildesheim hat sich zuletzt sehr stark auf das Thema Elektromobilität konzentriert. Die Ausgangslage gestaltet sich recht schwierig, wenn mir Vorstände gegenüber sitzen und sagen, dass niemand Elektroautos kaufe und es keine Nachfrage für ihre Produkte gebe. Die Kaufzurückhaltung hat elementare Auswirkungen auf Standorte in ganz Deutschland und auch in Niedersachsen - Standorte, die den Weg der Transformation mitbeschritten haben. Wenn diese Standorte jetzt schließen würden oder Personal abbauen würden oder Kapazitäten verlagern würden, dann wären diese Kapazitäten unweigerlich verloren. Wir befinden uns mit- hin in einer Phase, die wir vorher noch nicht erleben mussten.

Gestatten Sie mir, auf die Fragen des Abg. Sachtleben einzugehen. Die Automobilindustrie hatte immer Krisen zu bewältigen. Auch die Wirtschaft hatte immer Krisen zu bewältigen. Die Bündelung der Probleme, mit denen wir gerade konfrontiert sind, aber ist einzigartig. Unternehmen aller Industriesparten - Stahl, Papier, Glas, Chemie - sind mitten in der größten Transformation, die wir je hatten, und haben riesige Absatzprobleme - das gilt für Glas, für Papier, gilt für Stahl -, haben riesige Transformationskosten und nicht wettbewerbsfähige Energiekosten, was ebenfalls für Unternehmen aller genannten Sparten gilt. Eine solche Bündelung von Problemen haben wir in dieser Form noch nicht erlebt. Deshalb ist die Krise, in der wir uns gerade befinden - das ist eine Krise und nicht nur irgendein Problem, das wir haben -, eine, die die gesamte Industrie umfasst.

Die Krise ist im Handwerk höchstens in einigen Bereichen zu verspüren; die Auftragslage im Handwerk ist noch gut. Im Bauhandwerk, wo es um den Bau von Einfamilienhäusern oder Eigentumswohnungen geht, allerdings ist die Lage schon schwierig genug. Es handelt es sich um eine breite, die gesamte Industrie erfassende Krise. Die Konstellation von Transformation, Wettbewerbsfähigkeit und mangelndem Markt ist wirklich gefährlich. Deswegen erzeugen wir an allen Stellen gemeinsam Druck. Wir müssen den Ball nach Berlin und Brüssel spielen, auch wenn es schwierig ist. Wir müssen deutlich machen, dass dort jetzt die Entscheidungen dafür getroffen werden, dass alle drei Elemente wieder auf ein stabiles Fundament gesetzt werden. Gerade das Thema „Wettbewerbsfähigkeit“ treibt uns mit Blick auf die Stimuli in anderen Ländern - ich erinnere an den Inflation Reduction Act und die deutlich geringeren Energiepreise in anderen europäischen Ländern - natürlich um.

Herr Sachtleben hat zutreffend festgestellt, dass sich die Probleme nicht auf VW und nicht nur auf die Automobilindustrie beschränken. Wir müssen uns darüber klar werden, dass wir jetzt in einer extrem schwierigen Zeit sind, in der wir gerade zur Bewältigung der Transformation eine integrierte Wirtschaftspolitik brauchen. Deshalb habe ich das Beispiel „grüner Stahl“ genannt. Wenn es uns wieder gelingt, mehr Autos zu produzieren und dabei grünen Stahl zu verwenden, und das Ganze auch noch wirtschaftlich darstellbar ist, dann helfen wir zwei Industriezweigen. Das Gleiche gilt übrigens für die grüne Chemie und grüne Kunststoffprodukte oder für grün hergestelltes Glas. Wir haben eine Chance. Aber alles hängt damit zusammen, dass wir Produktionsprozesse integriert betrachten und nicht einzelne Bereiche als nicht funktionierend abschreiben. Wenn wir nämlich keine funktionierende Automobilindustrie haben, dann werden wir auch

keine funktionierende Stahlindustrie haben, und dann werden wir auch in anderen Bereichen Absatzschwierigkeiten bekommen. Es gilt insofern, alles ganzheitlich zu betrachten.

Marcel Scharrelmann hat in Bezug auf den Standort Osnabrück nachgefragt. Meines Erachtens ist die Haltung eindeutig. Herr Stephan Weil hat sich doch in seiner Rolle als Ministerpräsident öffentlich geäußert. Die Landesregierung hat zu Werksschließungen eine klare Haltung. Wir brauchen den Standort Osnabrück. Wir brauchen den Standort Osnabrück, weil er ein Zukunftsstandort ist und weiterhin sein kann - auch in Fragen der Elektromobilität, neuer Technologien oder bestimmter Produkte. Wir brauchen ihn als Nukleus in der Region, und wir brauchen ihn als Automobilstandort. Das ist die ganz klare Positionierung der Landesregierung. Mehr kann ich an dieser Stelle dazu nicht sagen.

Herr Najafi fragte danach, wie lange der Umweltbonus noch gilt. Ich habe keine Kenntnis davon, wie lange er noch gelten soll. Ich glaube, dass wir uns in keiner Situation befinden, in der darüber nachgedacht werden kann, wann der Umweltbonus wieder gestrichen werden kann. Der Druck auf die Automobilindustrie ist riesengroß. Alle warten nur darauf, dass der Druck dazu führt, dass neue, günstige Angebote unterbreitet werden. Das ist wiederum eine fatale Situation. Alle warten wieder auf günstigere Preise. Wir befinden uns in einer extrem schwierigen Situation. Wir haben uns noch nie in einer vergleichbaren Situation befunden. Die Kaufzurückhaltung basiert auf der Überlegung, dass schon irgendwann ein Angebot unterbreitet werden werde. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Automobilindustrie irgendwann jede Förderung und Unterstützung zurücknehmen wird im Glauben darauf, dass der Absatz danach schon funktionieren werde. Die Automobilindustrie weiß, dass das nicht funktionieren wird. Es wird von daher schon den Versuch geben - der Begriff „Rabattschlacht“ hat die Öffentlichkeit schon erreicht -, die Märkte zu stimulieren. Denn die nicht verkauften Autos führen erstens zu Strafzahlungen und zweitens zur Nichtauslastung der Unternehmen, und beides ist am Ende teurer als Rabatte. Das ist die Situation. Deswegen glaube ich, dass wir als Staat nicht klug beraten sind, die Hersteller das Problem durch Rabattschlachten selber lösen zu lassen. Denn wenn wir die Hersteller dazu zwingen, dann nehmen wir den Unternehmen, die die Zukunftsfähigkeit für Arbeitsplätze, Innovation und wirtschaftliche Entwicklung sind, die finanzielle Grundlage. Der Staat darf sich nicht auf den Wettbewerb verlassen, sondern muss sagen, welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um zu einer langfristigen Stabilität und Sicherheit der Industrie, gerade der Automobilindustrie, zu kommen.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): Herzlichen Dank, Herr Minister, für die Unterrichtung und die Beantwortung der Fragen.

Tagesordnungspunkt 2:

a) Die NBank als zentrales Förderinstitut stärken und neu ausrichten

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3983](#)

erste Beratung: 38. Plenarsitzung am 18.04.2024

federführend: AfWVBuD;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 3 Satz 1 GO LT: AfHuF

Der Ausschuss hat am 26. April 2024 beschlossen, eine mündliche Unterrichtung entgegenzunehmen.

Unterrichtung durch die Landesregierung

StS **Doods** (MW): Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Die Überlegungen zur Stärkung und Neuausrichtung des Förderinstituts haben eine lange Vorgeschichte. Soweit ich sie aus eigenem Tun selbst überblicken kann, kann ich mich noch gut daran erinnern, dass schon 2011 Diskussionen zwischen dem Finanzministerium und dem Wirtschaftsministerium über die Ausweitung des Bankgeschäfts geführt wurden. Es gab in 2012 das Projekt „NBank 2015+“. Wir haben in 2013 ff. Diskussionen darüber geführt, die NBank zur Potenzialbank zu machen. Wir haben die Ermöglichung von Kommunalfinanzierung diskutiert und, wie ich meine, auch gelöst.

In der jüngeren Vergangenheit - 2021 - ist die Vorstudie entstanden zu dem, was uns heute konkret begleitet - die Frage, ausgewählte Teile des Wohnraumförderfondsvermögens zur Kapitalstärkung einzubringen. Diese Überlegungen sind extern von Baker Tilly begleitet worden.

Das Strategiepapier, das der Vorstand der NBank in 2022 vorgelegt hat, hat überall Beachtung gefunden.

Darauf aufsetzend, wurden entsprechende Vorstellungen im Koalitionsvertrag zwischen den Koalitionspartnern vereinbart. Sie haben aus naheliegenden Gründen die Neuausrichtung der NBank zu einem Bestandteil des Koalitionsvertrages gemacht. Wir sehen den Bedarf gerade mit Blick auf die Finanzierung der Transformation - weit über die Automobilbranche hinaus. Transformation löst in vielen Lebensbereichen Investitionsbedarfe aus, die zu bewältigen sind. Um hierfür das Potenzial einer Förderbank, das wir lange diskutiert haben, zu heben, bedarf es notwendigerweise einer Erhöhung des Eigenkapitals.

Wir alle haben es erlebt - und erleben es bis in diese Tage hinein; ich denke an das Ergebnis der jüngsten Steuerschätzung -, dass die Möglichkeiten, aus dem Haushalt heraus Dinge ausschließlich über Zuschussprogramme zu lösen, an Grenzen stoßen. Deswegen spielt die Vergabe von Förderdarlehn in der Zukunft mit Sicherheit eine größere Rolle, als es in der Vergangenheit der Fall war. Wer also der Frage „Warum jetzt?“ nachgeht, der muss wissen: Jetzt stellen sich alle großen gesellschaftlichen, aber auch industriepolitischen Fragen. Jetzt brauchen wir entsprechende Instrumente.

Wir sind tätig geworden, um die NBank in die Lage zu versetzen, entsprechende neue Kreditprogramme auf den Weg zu bringen. Das liegt ja auch nahe. Ein Mehrwert von Kreditprogrammen

ergibt sich automatisch zum einen da, wo wir in der Lage sind, über Zinssubventionierungen noch einen besonderen Effekt auszulösen. Aber sogar ohne eine solche Zinssubventionierung haben Kreditprogramme natürlich einen deutlichen Mehrwert. Die NBank wäre dann stärker als bis jetzt in der Lage, Hausbanken zu begleiten und bei der Kreditvergabe zum Beispiel Teile des Haftungsrisikos, das häufig eine Rolle spielt, übernehmen zu können. Damit wird den Hausbanken und den Wirtschaftsakteuren am Markt ein zusätzliches Kreditvolumen erschlossen.

Ein besonderer Mehrwert ist, dass die Finanzmittel, die für diese Kreditprogramme gebraucht werden, durch die NBank direkt am Markt aufgenommen werden können und wir nur unsere Förderanteile, also das was gewissermaßen die Subvention ausmacht, darstellen müssen. So weit zur Vorgeschichte.

Heute, ein paar Monate später, stellt sich natürlich die Frage, warum wir damit nicht schneller waren. Der Grund ist: Weil das Projekt, wie der zeitliche Ablauf verdeutlicht, viele anspruchsvolle Fragestellungen in sich trägt, die zu diskutieren sind. Das haben wir auch getan: Wir haben intensive Diskussionen mit dem Finanzministerium geführt und uns insbesondere der Frage „Schuldenbremse oder Sicherstellung des Instruments der Wohnraumförderung für die Zukunft?“ ausführlich gewidmet. Dass es zu dem entsprechenden Kabinettsbeschluss gekommen ist, zeigt, dass wir alle damit verbundenen Fragen zur Zufriedenheit lösen konnten.

Gestatten Sie mir, einen weiteren Punkt zu erwähnen: Es ist nicht so, dass gar nichts unternommen wäre. Ich erinnere an die Garantie, die wir mit dem Haushalt ausgebracht hatten, betreffend die 250 Mio. Euro. Ein ähnliches Volumen sehen wir auch im Haushalt 2025 und Haushaltsgesetz 2025 vor.

Ich habe den Kabinettsbeschluss eben schon erwähnt. Mein Zwischenfazit lautet: So weit wie jetzt waren wir noch nie! - Eingedenk der langen Diskussionen und anspruchsvollen Fragestellungen, die sich damit verbinden, ist es für mich ein wichtiger Meilenstein gewesen, dass wir diese Kabinettsentscheidung bekommen haben. Die Kabinettsentscheidung beinhaltet zwei ganz entscheidende Prüfpunkte, aber auch eine Vorfestlegung. Das Kabinett, die Landesregierung, bekennt sich, diese strategische Weiterentwicklung der NBank auch in die Praxis umzusetzen und dazu einen Teil des Wohnraum- und Wohnquartierförderfonds einzubringen. Wir haben hierfür 450 Mio. Euro in Aussicht genommen. Damit verbunden ist auch die Prüfung, ob es beim NBank-Gesetz insoweit Änderungsbedarfe gibt. Dieser Fragestellung werden wir noch einmal nachgehen. Es zeichnet sich bislang nicht unbedingt ab, dass es Änderungsbedarfe gibt. Endgültiges wird der weitere Prozess zeigen.

Im Kabinettsbeschluss sind eine ganze Reihe von Umsetzungspunkten, die in der Folge zu bearbeiten sind, angelegt. Es sind noch einmal die Art der Einbringung und die aufsichtsrechtlichen Anforderungen zu prüfen. Die nächste Kabinettsentscheidung ist vorgezeichnet, denn uns ist die entsprechende Erwartung mit auf den Weg gegeben worden, dass wir schon Anfang nächsten Jahres im Kabinett zu den Ergebnissen berichten sollen. Diese Prüfungstätigkeiten werden wir so ausüben, dass sie zu einem Erfolg führen. Wir werden die Prüfungstätigkeit extern begleiten lassen, damit sichergestellt ist, dass wir handwerklich alles korrekt aufgleisen.

Zu den Details dieser weiteren Schritte werden jetzt gleich die Kollegin und den Kollegen zu meiner linken und rechten Seite - der Vorstandschef Michael Kiesewetter und die Vorständin Frau Sonja Schwarz - vortragen.

Bevor ich mit dem Einverständnis des Vorsitzenden das Wort an die beiden weiterreiche, lassen Sie mich die Gelegenheit nutzen, an dieser Stelle noch eine Information zu geben.

Ich möchte hier gerne über das Ergebnis einer sogenannten 44er-Prüfung unterrichten. Der eine oder andere hat vielleicht festgestellt, dass am Montag die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungen (BAFin) die Ergebnisse ihrer Prüfung berichtet hat. Die Börsenzeitung hat auch informiert. Die BAFin hat ihre Prüfung, die in diesem Fall die IT-Systeme und IT-Prozesse der Bank betrafen, abgeschlossen. Am Ende dieses Prozesses erfolgte die Veröffentlichung der Ergebnisse. Bei der Prüfung sind eine Reihe von Mängeln festgestellt worden. Bei den Gesprächen, die im Rahmen der Prüfung stattgefunden haben, sind diese Mängel von der Bank aufgenommen, und sie sind danach im Verwaltungsrat behandelt worden. Es ist das Programm FIT aufgesetzt worden, mit dem die dort festgestellten Mängel stringent in den mit der BAFin abgesprochenen Schritten und Prozessen abgearbeitet werden. Dieser Prozess wird nicht nur extern durch die Finanzaufsicht, sondern auch intern durch den Verwaltungsrat gemonitort. Als Verwaltungsratsvorsitzender kann ich Ihnen mitteilen, dass die erkannten Mängel auch bei uns entsprechende Diskussionen und Beschlüsse ausgelöst haben.

Gestatten Sie mir noch ein Wort zur Einordnung. Ich gehe davon aus, dass ich in diesem Kreis gar nicht so breit ausführen muss. Das Thema IT-Systeme/IT-Prozesse ist ein schwieriges für die ganze Industrie, für die ganze Branche. Deshalb kann festgestellt werden, dass das Thema IT über alle Banken hinweg, in der ganzen Branche, eine Rolle spielt. Allein im vergangenen Jahr hat die BAFin bei mehr als 730 Kreditbanken, Sparkassen und Genossenschaftsbanken, Förderbanken und ähnlichen Einrichtungen Sanktionen im Bereich der Eigenmittel und Liquiditätsmaßnahmen verhängt. Häufig haben sie mit IT zu tun. Das gilt auch für den Kreis der Förderbanken. Zuletzt hatten Prüfungen der BAFin bei der Landeskreditbank Baden-Württemberg, der Investitionsbank Berlin und der Landwirtschaftlichen Rentenbank sowie der Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz ähnliche Resultate ergeben. Die Behebung der Mängel wird sowohl Human- als auch Finanzressourcen erfordern. Darüber haben wir uns im Verwaltungsrat auch schon ausgiebig beschäftigt. Aus meiner Sicht ist gewährleistet, dass die festgestellten Mängel so, wie es mit der BAFin abgesprochen ist, zeitgerecht abgearbeitet werden, und zwar so, dass nicht nur die festgestellten Mängel der alten Anforderungen ausgeräumt werden, sondern in diesem Prozess die Bank insbesondere für die sich im Wandel befindlichen neuen Anforderungen fit gemacht wird. Das Programm hat mit FIT insofern den passenden Namen; denn es geht darum - so habe ich jedenfalls die BAFin verstanden -, die Banken dahin zu bringen, sich so aufzustellen, dass sie den zukünftigen Ansprüchen genügen.

NBank als Förderbank stärken zur Bewältigung der Herausforderungen der Transformation

Vorgehen zur möglichen Teil-Einbringung des Wohnraum- und Wohnquartierförderfonds (WoFF) in das Eigenkapital der NBank

Ausgangssituation:

- hohe Investitionen in den nächsten Jahren in verschiedenen Förderfeldern notwendig
- starke und wirkungsvolle Förderbank kann das Land bei der Bewältigung der förderpolitischen Herausforderung unterstützen
- Zielsetzung einer gestärkten NBank bereits in Koalitionsvertrag festgehalten
- Wesentliche Voraussetzung für eine Ausweitung der Darlehensförderung ist die Stärkung des Eigenkapitals

Die Kabinettsentscheidung vom 10.09.2024 legt die Basis für diesen Weg durch die Zielsetzung der Einbringung von Treuhandvermögen aus der Wohnraumförderung in das Eigenkapital der NBank.

Mit der **heutigen Sitzung** sollen **zwei wesentliche Themenstellungen** erläutert werden:

- ➔ Wie ist das weitere Vorgehen der NBank in dem Prozess – inhaltlich und zeitlich?
- ➔ Was passiert bei der Teil-Einbringung des WoFF in das Eigenkapital der NBank?

[Optional footnotes/references]

2

23. Oktober 2024

2

NBank

Vorstandssprecher **Kiesewetter** (NBank): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Geehrte Damen und Herren! Ich möchte Ihnen gerne vorstellen, wie sich die Stärkung des Instituts auswirkt. Die Stärkung der NBank ist kein Selbstzweck. Auch dem Vortrag von Herrn Minister Lies zur Situation bei VW war zu entnehmen, dass die niedersächsische Wirtschaft und Gesellschaft vor riesigen Herausforderungen stehen. Es gibt genügend Studien, die den Bedarf der Finanzierung der Transformation in den Vordergrund stellen. Darin wird immer von den drei „D“ gesprochen: Dekarbonisierung, Demografischer Wandel und Digitalisierung. In den Studien kursieren verschiedene Zahlen. Aber allen ist gemein, dass die Zahlen immens hoch sind.

Wir als NBank können dazu beitragen, hierfür Lösungen zu bieten. Das Gute ist im Vergleich zu früheren Zeiten, dass die Finanzwirtschaft den Förderbanken viel mehr Beachtung schenkt, um zusammen mit ihnen, Schulter an Schulter, den transformatorischen Herausforderungen entgegenzutreten.

In Anbetracht des engen Zeitplans möchten wir mit Ihnen gerne zwei Fragen erörtern. Wir möchten erörtern, wie sich das weitere Vorgehen bei uns in der NBank in diesem Prozess inhaltlich und zeitlich, aber auch technisch gestaltet, damit Sie ein Verständnis dafür bekommen, was bei der vorgeschlagenen Teileinbringung des WoFF in das Eigenkapital der NBank geschieht. Meines Erachtens ist es immer gut zu wissen, welche Auswirkungen sich dadurch ergeben und wie so etwas technisch funktioniert.

Vorständin **Schwarz** (NBank): Wie ist das weitere Vorgehen der NBank in dem Prozess - inhaltlich und zeitlich? Dieses Vorgehen möchte ich auf der Zeitachse skizzieren. Danach werden wir darstellen, was in technischer Hinsicht mit dem Eigenkapital passiert.

Oft wird in der Presse, aber auch bei uns in der Bank das Thema Weiterentwicklung der NBank auf das Thema Eigenkapitalstärkung reduziert. Wird dieser Prozess abgeschlossen sein, wenn wir Eigenkapital bekommen? - Die klare Antwort von mir lautet: Nein. Denn es bedarf weit mehr als nur einer Eigenkapitalstärkung. Eine Eigenkapitalstärkung ist die notwendige Bedingung für die Weiterentwicklung. Aber danach braucht es natürlich noch viel mehr: Es braucht neue Produkte, es braucht aber auch clevere neue Ideen, etwa wie Darlehns- mit Zuschussprodukten verbunden werden können. Es braucht ganz andere Prozesse in der Bank, und es braucht mit Sicherheit auch noch mehr IT. Meines Erachtens ist das ein ganzheitlicher Prozess.

Wer betrachtet, wo die NBank heute steht, der erkennt, dass die NBank mehr als die Hälfte ihres Geschäfts im Treuhandgeschäft wahrnimmt. Das, was sie im Eigenobligo macht, ist sehr stark durch Garantien unterlegt. Was bedeutet das? Für alle, die nicht tief in das Bankwesen eingedrungen sind, möchte ich es erklären. Die Bank hat heute ganz wenige eigene Risiken. Das bedeutet, dass sie für Prozesse ganz viele Erleichterungen in Anspruch nehmen kann. Sie muss also nicht wie eine normale Geschäftsbank managen. Das wird sich verändern. Deswegen müssen wir ganz viele Prozesse anpassen und Regulatorik neu denken, wenn wir diese Eigenkapitalstärkung durchführen.

Ich erkläre das, weil das auch Auswirkungen auf die Zeitschiene hat. Wenn eine Bank Eigenkapital erhält, ist sie nicht schon am nächsten Tag eine neu aufgestellte Bank. Wir müssen verstehen, dass eine Eigenkapitalstärkung mehr Folgewirkungen hat. Aus dem Grund, dass es sich um einen ganzheitlichen Prozess handelt, hat die Bank ein Programm aufgesetzt, das vier Projekte enthält, die diese Themenstellungen bearbeiten.

Das erste Projekt betrifft die Strategie und die Frage, welche ganzheitliche Strategie die Bank bei dem Thema verfolgt. Es bildet den Rahmen und sorgt für MaRisk¹-Konformität.

Das zweite große Projekt - das ist wichtig für Sie, weil das ein Aspekt ist, der die Zusammenarbeit mit vielen Ministerien betrifft - berührt die Frage, wie wir neue Förderprogramme entwickeln - Förderprogramme, die stärker darlehnsbasiert sind. Neben dem Prozess der Eigenkapitalstärkung, des Voranbringens der gesetzlichen Verfahren, wird ein ganz wesentlicher Punkt sein, diese Förderprogramme zu definieren, zu entwickeln und zukunftsfähig aufzustellen, um die Belange, die schon angesprochen sind - mehr Förderwirkung über Darlehn und weniger Zuschüsse -, überhaupt generieren zu können.

Das dritte Projekt, das wir gestartet haben, ist bei der Betrachtung einer Bank sehr logisch. Wer die Aktivseite einer Bank, die Darlehnsseite, die Struktur, verändert, muss sich überlegen, ob die Refinanzierung noch zu dem passt, was vorher bestand. Genau das werden wir tun: Wir werden prüfen, ob wir andere Refinanzierungsmöglichkeiten oder eine Optimierung der bestehenden Möglichkeiten benötigen.

Das vierte Projekte - das ist das Naheliegendste - betrifft die Frage, wie wir mit der Eigenkapitalstärkung umgehen. Insbesondere aufgrund der Kabinettsbefassung, aufgrund der Aufträge, die wir aus der Kabinettsbefassung bekommen haben, die wir gerade abarbeiten, sind hierzu momentan die meisten Aktivitäten zu verzeichnen. Wir beschäftigen uns aber auch mit den notwendigen gesetzlichen Änderungen. Es ist relativ klar, dass das Wohnraumförderungsgesetz geändert werden muss. Wir werden einen Einbringungsvertrag benötigen. Wir werden auch noch einmal unsere Aufgabenüberlassung reflektieren müssen. Es wird auch zu diskutieren sein, ob das NBank-Gesetz angepasst werden sollte - geändert werden muss es nicht -, um der Bank einen größeren Rahmen für ihre Geschäftsaktivitäten zu geben. Alles das tun wir gerade unter der Überschrift Eigenkapitalstärkung.

¹ MaRisk ist eine Initiative der BaFin, die die Mindestanforderungen an die Compliance im Risikomanagement definiert.

Wir agieren aber auch auf einem anderen Gebiet. Aus unserer Sicht ist es wichtig, die BAFin als unsere Aufsichtsbehörde einzubinden, um mit ihr die Prozesse zu gestalten. Der BAFin sind zwei Dinge sehr wichtig: Erstens. Wie hoch ist der Wert der Darlehn, die eingebracht werden? Wie wird der Barwert ermittelt? - Dazu wird Herr Kiesewetter gleich noch etwas sagen. Das ist nämlich ein sehr wichtiger Punkt. - Zweitens. Wie ist die Bilanzierung? Das sind für die BAFin sehr wichtige Punkte, die wir mit ihr abstimmen. Es gibt keine Zustimmungspflicht der BAFin, aber es gibt natürlich eine Beteiligung. Und es gehört sich so, den Prozess mit ihr abzustimmen, und entsprechend handeln wir gerade.

Nun möchte ich Ihnen noch etwas zu der zeitlichen Dimension sagen. - Sie kennen das ja: Das alles geht, bekanntlich, wie überall, alles meistens nicht schnell genug. Das ist überall so, und das ist mit Sicherheit in der Politik genauso. - Wir schauen erst einmal die nächsten drei Monate an, betrachten also erst einmal die kurzfristige Distanz. Wir bereiten jetzt alles vor, damit das Kabinett in der Lage ist, Ende März alle Informationen zu haben, um einen Grundsatzbeschluss zu fassen. Das ist unsere Hausaufgabe, die wir gerade zusammen mit der Abarbeitung des Programms erledigen, indem wir insbesondere mit dem MW und MF alle die Aufträge, die wir bekommen, abarbeiten.

Unter der Annahme, dass so ein Beschluss getroffen wird, sähe für uns der weitere Prozess vor, dass im Jahre 2025 die gesetzlichen Änderungen forciert würden, sodass dann die Voraussetzungen geschaffen sind, dass alles, was in der Bank notwendig ist, umgesetzt werden kann, um das Eigenkapital zu stärken.

Damit Sie auch dazu eine Vorstellung von der zeitlichen Dimension haben: Die Buchung des Eigenkapitals zur Eigenkapitalstärkung wird erst im Jahre 2026 erfolgen. Denn so schnell wird diese Buchung nicht möglich sein. Es bedarf dafür ein bisschen Vorlauf. Dafür sind auch IT-Vorkehrungen zu treffen.

Wir beabsichtigen allerdings, um sicher in der Startposition zu sein, den Wirtschafts- und Geschäftsplan für das Jahr 2026 so vorzubereiten, dass das neue Eigenkapital, aber auch der neue Wachstumspfad der Bank über Darlehnsprodukte schon enthalten sind, sodass in 2026 in diese neue Ära gestartet werden kann.

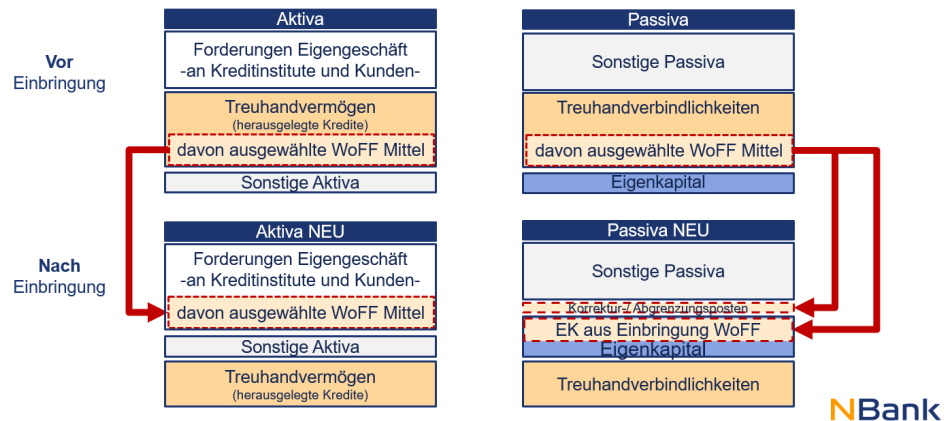
Meines Erachtens wäre es hilfreich, wenn Herr Kiesewetter jetzt noch einmal darlegt, was konkret in der Bilanz passieren wird, weil Sie dann die Wirkungszusammenhänge besser verstehen.

Vorstandssprecher **Kiesewetter** (NBank): Diese Erläuterung wird Ihnen veranschaulichen, warum eine Eigenkapitalstärkung keine einfache und schnell zu praktizierende Sache ist.

Was passiert bei der Einbringung von Teilen des WoFF als Eigenkapital?

Ein Blick auf die Bilanz der NBank

Illustrative Darstellung



So sieht die übliche Bankbilanz aus, die aber als Förderbankbilanz auch Treuhandvermögen und Treuhandverbindlichkeiten beinhaltet. Treuhandvermögen und Treuhandverbindlichkeiten sind also in unserer Bilanz enthalten. Woraus besteht das Treuhandvermögen? Aus schon herausgelegten Krediten. Auf der anderen Bilanzseite stehen Treuhandverbindlichkeiten, die wir gegenüber dem Land Niedersachsen haben. Beides zusammen nennt sich dann Wohnraumförderfonds. Aber auf der Aktivseite handelt es sich um Kredite, die schon an Wohnungsunternehmen herausgelegt worden sind. Ein kleiner Teil ist noch in liquiden Mitteln, weil noch etliche Kredite ausgezahlt werden müssen. Aber im Endeffekt handelt es sich dabei um Buchforderungen, die auf der Aktivseite stehen. Auf der Passivseite sind, wie gesagt, die Verbindlichkeiten gegenüber dem Land dargestellt.

Was passiert bei einer Einbringung von Teilen des WoFF als Eigenkapital? Wir werden aus dem Treuhandvermögen verschiedene Kredite identifizieren, die wir einbringen können. Allein das ist schon eine Sache, die eine Prüfung erfordert, welche Kredite dafür geeignet sind. Wir haben auf der einen Seite 4 000 Eigentumsmaßnahmen; das ist natürlich eine größere Summe. Aber wir betrachten im Moment auch Mietwohnungsbaudarlehn, die ein größeres Volumen bei weniger Kreditnehmern darstellen, sodass sich diese Baudarlehn besser für eine Auswahl eignen. Wenn wir diese Baudarlehn ausgewählt haben, müssen wir sie natürlich auch in unserem System kenntlich machen. Was passiert nach der Einbringung? Die Darlehn werden umgebucht in „Forderungen im Eigengeschäft“. Frau Schwarz sagte schon, dass wir diese Mittel danach anders bezeichnen werden, weil anders behandeln müssen. Das heißt, in dem Moment werden die vorher im Treuhandvermögen gehaltenen Kredite in Eigenkredite umgebucht werden. Das ist das Vorgehen auf der Aktivseite.

Was passiert auf der Passivseite? Die ausgewählten WoFF-Mittel, die im Endeffekt eine Verbindlichkeit gegenüber dem Land sind, werden in zwei Positionen aufgeteilt. Zum einen werden diese Mittel zu Eigenkapital. Wir arbeiten im Moment daran, vorzubereiten, dass es in die Kapitalrücklage eingeführt wird, weil das der einfachste Weg wäre. Aber weil das Darlehn sind und 100 Euro heute in der Hand einen anderen Wert haben als 100 Euro, die wir bei Darlehnsrückzahlung irgendwann, vielleicht in 20 Jahren, zurückbekommen, ist es notwendig, das Förderungsvolumen abzuzinsen. Es wird ein Ausgleichsposten geschaffen werden müssen, der auf der Passivseite abgebildet wird, im Laufe der Jahre aber abgebaut werden wird. Wir betreiben zwar

ein sehr risikoarmes Geschäft. Aber auch in unserem Eigengeschäft können Risikoelemente schlagend werden. Hierfür wird es eine Rückstellung geben, um für Ausfälle den entsprechenden Puffer zu haben.

Wir müssen Ihnen die wichtige folgende Botschaft mitgeben, dass in unserer Bilanz nicht Geld des Landes brachliegt, sondern es sämtlich in herausgereichten Darlehn verwendet ist. Das heißt, unser gesamtes Fördervolumen wird nicht sofort komplett in die Kapitalrücklage zu überführen sein, sondern entsprechend verbarwertet werden. Das ist jedes Jahr ein neuer Prozess, das muss in jedem Jahr wieder von Neuem geprüft werden. Deswegen ist es wichtig, dass die IT-Systeme entsprechend angepasst werden, indem für die jeweiligen Kredite eine Flagge gesetzt wird, um für eine gute Nachvollziehbarkeit zu sorgen.

Frau Schwarz sagte es schon: Die BAFin hat kein Zustimmungserfordernis, guckt aber sehr genau hin. Wir sind in sehr guten Gesprächen. Wir haben auch schon die Rückmeldung bekommen, dass das ein gangbarer Weg ist. Das wird natürlich erst dann zu besprechen sein, wenn wir eine Möglichkeit haben, das Portfolio mit unserem Wirtschaftsprüfer zu besprechen.

StS **Doods** (MW): Gestatten Sie mir eine kurze Zusammenfassung. Es ist deutlich geworden, dass die Stärkung und Neuausrichtung ein komplexer Prozess mit vielen Beteiligten ist. Ich hoffe aber, dass auch erkennbar geworden ist, dass es ein strukturierter und beherrschbarer Prozess ist. Deshalb bin ich ohne jeden Zweifel, dass das, was wir erreichen wollen, mit den Weichenstellungen, die getroffen sind, erreicht werden wird. Den Zeithorizont hat Sonja Schwarz soeben deutlich gemacht. Deswegen bleibe ich bei meinem Zwischenfazit: So weit wie jetzt waren wir noch nie! Wir haben jetzt einen Zug auf die Gleise gesetzt. Dieser Zug hat einen Fahrplan. Wir haben vor, diesen Fahrplan einzuhalten. Ich hoffe nicht, dass wir irgendwann darüber berichten müssen, dass es zu „Signalstörungen“ oder „Störungen am Zug“ gekommen ist, sondern gehe davon aus, dass wir hier ganz ruhig und sachlich unseren „Zielbahnhof“ erreichen werden.

Aussprache

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU): Vielen Dank, Herr Staatssekretär, Frau Schwarz und Herr Kiesewetter, für die Darstellung und das Engagement, die NBank weiterzuentwickeln. Wir haben dazu eine EntschlieÙung vorgelegt. Ich bin mit Frau Schwarz völlig einer Meinung, dass die Möglichkeiten, die sich durch diese Transaktion ergeben, erst einmal ausgestaltet werden müssen.

Dabei geht es dann ja auch um Wesentliches mehr; darüber werden wir noch reden müssen. Es gibt bekanntlich einen Prozess, mit den Kommunen darüber zu reden, welche Förderprogramme noch erhalten werden sollen und welche Förderprogramme nicht mehr erhalten werden sollen und inwieweit Mittel zukünftig dem Finanzausgleich zugeführt werden sollen.

Auch seitens der Wirtschaft könnte geprüft werden, welche Förderprogramme idealerweise gebündelt werden sollten. Die Anzahlung und Komplexität der Förderprogramme ist nach meinem Eindruck relativ hoch. Mir hat jüngst jemand, der für einen Auftritt auf einer Messe einen Zuschuss in Höhe von 2 000 Euro bekommen hat, geschildert, welchen bürokratischen Aufwand er hat, wenn er einen Antrag stellt, um diese 2 000 Euro zu bekommen. Statt dieses Aufwands, den er bei der Erarbeitung eines Messekonzepts leisten musste, hätte er sich fast 14 Tage auf die

Messe stellen können. Ich meine, dass es ein paar Punkte gibt - Kleinstförderungen und Komplexität von Förderprogrammen -, über die wir nachdenken müssen, beispielsweise im Sinne einer Bündelung und Zusammenfassung. Meines Wissens hat die NBank 70 oder 80 Förderprogramme. Wir meinen, dass wesentlich mehr Dinge einer Überprüfung unterzogen werden sollten als das, was heute berichtet worden ist.

Vielleicht ist es nötig, das Gespräch hierüber noch einmal zu vertiefen. Das, Herr Staatssekretär wäre allerdings eher eine Aufgabe, die in erster Linie das Parlament und die Landesregierung und weniger die NBank betrifft.

Wenn die Bankaktivitäten forciert werden sollen, stellt sich die Frage, inwieweit die Bereitschaft besteht, das NBank-Gesetz zu ändern, um der NBank weitergehende Bankmöglichkeiten einzuräumen, damit sie ihre Möglichkeiten als Bank noch stärker ausspielen kann. Kurzum: Soll die NBank eine Vollbanklizenz bekommen, um das Bankengeschäft wirklich in allen Bereichen uneingeschränkt betreiben zu können?

Wir müssen dann auch entscheiden, in welchen Kreditfeldern wir die NBank positionieren wollen. Dazu gehört auch, zu vermeiden, dass es zu Überschneidungen mit Tätigkeitsfeldern der NORD/LB kommt.

Wir meinen anhand der Vielzahl noch zu behandelnder Aspekte, dass die heutige Unterrichtung nur ein erster Aufschlag sein kann. Mein Wunsch ist, dass wir mögliche Maßnahmen zur Stärkung der NBank weiter vertiefen.

Ich habe noch eine ganz konkrete Frage zu der erläuterten Transaktion. Meines Erachtens kann das Eigenkapital der NBank auf diese Weise gestärkt werden; ich kann den in technischer Hinsicht beschriebenen Prozess bilanztechnisch nachvollziehen. Ich gehe davon aus, dass das alles CRR²-konform geregelt ist.

Bitte erläutern Sie, wie die Transaktion in Bezug auf das Kernkapital der Bank abgebildet werden wird. Wird dadurch Tier1-Kapital³ geschaffen? Welche Qualität hat dieser Anteil am Eigenkapital der NBank künftig?

Wie wird sich die LBA⁴-Auslastung künftig verändern? Wie hoch ist das Volumen, das dadurch generiert werden könnte, um es dem Kreditmarkt zuführen zu können? Das hängt bekanntlich auch etwas von der Kapitalqualität ab, es hängt aber auch von den Programmen ab, die mithilfe dieser Mittel angeboten werden sollen. Ich möchte gerne ein Gefühl für die Zahlen bekommen, über die wir im Zuge dieser Einlegung reden. Ich kann an der grafischen Darstellung erkennen, dass das nicht der überwiegende Teil des Treuhandvermögens ist. Ich unterstelle, dass das nicht

² Die Capital Requirements Regulation (CRR) legt unter anderem fest, was bankaufsichtlich als Kapital anerkannt wird.

³ Die Tier-1-Kapitalquote setzt das Tier-1-Kapital ins Verhältnis zu den gewichteten Risikopositionen einer Bank. Die Quote gibt also an, wie viel der Risiko tragenden Posten in der Bilanz, also vor allem Kredite und Geldanlagen, durch eigenes Kapital einer Bank gedeckt sind.

⁴ Ein Letter Before Action (LBA) ist ein formeller Brief, mit dem zur Zahlung einer Schuld an ein Unternehmen (hier: NBank) aufgefordert wird und vor der einer bevorstehenden Klage warnt. Ein LBA legt fest, was geschuldet wird, und bietet eine festgelegte Frist zur Zahlung.

den überwiegenden Teil des Treuhandvermögens ausmacht, weil Sie die Felder sonst anders dimensioniert hätten.

Abschließend habe ich eine recht banale Frage. Die zwei oder drei Passiv- und Aktivbuchungen sind ein relativ komplizierter Prozess. Wir hatten schon einmal die Situation, dass wir einfach die Rückläufer des WoFF verkauft haben. Warum verkaufen Sie nicht einfach die Rückläufer oder übertragen sie nicht einfach zum Barwert auf die NBank? Gibt es kapitaltechnische Gründe, aus denen das nicht möglich ist?

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD): Vielen Dank für die Ausführungen.

Ich habe nur zwei Fragen.

Erstens. Es ist für uns wichtig, wenn der WoFF in das Eigenkapital der NBank integriert wird. Wie kann gewährleistet werden, dass sich für das eigentliche Anliegen, die Förderung von Wohnraum, keine negativen Effekte ergeben?

Zweitens. Frau Schwarz, Sie hatten ausgeführt, dass der Einbringungsvertrag auch von der BAFin genehmigt werden muss. Wird die Genehmigung reibungslos vollzogen werden können, oder kann es dabei Probleme geben?

StS **Doods** (MW): Die Fachfragen sind völlig zu Recht an den Vorstand adressiert worden.

Ich möchte die Hinweise auf die gerade parallel laufenden Prozesse in interministeriellen Arbeitskreisen, aber auch mit Beteiligung der kommunalen Seite rund um Kommunalfinanzierung aufgreifen. Für diesen Prozess noch spannender ist der IMAK, der sich mit Fördermanagement auseinandersetzt und im Moment gute Noten bekommt. Ich höre von vielen Seiten, dass die Ergebnisse, die sich abzeichnen, große Zufriedenheit erzeugen. Das wird erheblich zu Themen beitragen, was die Schlagkraft in der Bearbeitung von Förderprogrammen und ihrer Gestaltung angeht. Die spielten in den von mir historisch angeführten Überlegungen immer wieder eine Rolle. Schon beim Projekt „NBank 2015“ ging es darum, Fragen der Förderung der Qualität und der zu hohen Komplexität zu erörtern.

Den Wohnraumförderfonds weiterzuführen, das war in der Tat eine für uns natürlich ganz zentrale Vorbedingung. Ich hatte schon in früheren Diskussionen formuliert, dass das für ein Ressort, das für dieses Thema Verantwortung trägt, selbstverständlich gewährleistet werden muss. Das hat auch in den Diskussionen mit dem Finanzministerium eine Rolle gespielt.

Vorstandssprecher **Kiesewetter** (NBank): Hierbei handelt es sich um die schon herausgelegten Darlehn, das heißt, das sind die Mittel, die schon für die soziale Wohnraumförderung verausgabt worden sind. Jetzt stellt sich die Frage, was mit den Tilgungen, die wir zurückbekommen, passiert. Dazu gibt es eine klare Aussage und ein klares Commitment, dass das so fixiert wird, dass die Mittel weiterhin für die soziale Wohnraumförderung zur Verfügung stehen. Wenn wir die Mittel der Kapitalrücklage zuführen, sind sie Tier1-Kapital, also sehr hartes Kernkapital. Sonja Schwarz hat ja schon dargestellt, dass unser Weiterentwicklungsprogramm, in dem die Einbringung des Wohnraumfördervermögens nur eines von mehreren Projekten ist, auch das Programm „Neue Entwicklung von Förderprogrammen“ umfasst. Das heißt, die Auslastung wird natürlich sehr stark von der Ausgestaltung dieser Förderprogramme abhängen. Hierüber sind wir

gerade in der Diskussion. Das ist ein Thema, bei dem wir nicht im luftleeren Raum agieren können. Wir sind als Förderbank immer dazu aufgerufen, die Förderprogramme mit den zuständigen Ressorts und dem Finanzministerium abzustimmen. Wir können nicht eigenmächtig eigene Programme entwickeln. Es entspricht der Natur einer Förderbank, dass das in engem Zusammenschluss mit den jeweils zuständigen Ressorts erfolgt. Diese Abstimmungen finden im Rahmen des Projektprogramms statt.

Vorständin **Schwarz** (NBank): Ich möchte noch auf die Frage von Herrn Bratmann nach der Genehmigung des Einbringungsvertrags durch die Aufsicht eingehen. In dem Zusammenhang habe ich mich vielleicht missverständlich ausgedrückt. Die NBank braucht keine Genehmigung der Aufsicht einzuholen. Aber nichtsdestotrotz guckt die Aufsicht sich die Sache natürlich an. Die Aufsicht guckt sich die Sache mit einem Fokus darauf an, ob Tier1-Fähigkeit gegeben ist. Das ist der Hauptfokus, mit dem die Aufsicht den Vertrag lesen wird. Wir werden der Aufsicht den Vertrag natürlich zur Verfügung stellen.

StS **Doods** (MW): Herr Hilbers, Sie haben eben schon darauf hingewiesen, dass die Förderdarlehn veräußerungsfähiges und bewertbares Gut sind. Das hat sich bei der Veräußerung im Jahre 2005 gezeigt. Wir haben hier auch der Höhe nach überhaupt keinen Zweifel. Wir wissen aus der Vorstudie von Baker Tilly um die Größenordnung, die im Grunde einbringungsfähig wäre. Wir haben in der Kabinettsentscheidung einen deutlich geringeren Betrag in Aussicht genommen, weil, wie schon mehrfach gesagt worden ist, das kein Selbstzweck ist, sondern das für ein vernünftiges Wachstum sorgen und es der Bank ermöglichen soll, sich in der Produktentwicklung erfolgversprechend aufzustellen. Das sehen wir nach alldem, was wir hier extern gehört und diskutiert haben, mit einem solchen Aufbau, der am Ende 450 Mio. Euro umfasst, als einen sehr vernünftigen Pfad an.

Vorstandssprecher **Kiesewetter** (NBank): Es ist noch nach einem möglichen Verkauf der Rückflüsse gefragt worden. Wir haben prüfen lassen, ob das eine Option sein könnte. Für unsere Kapitalrücklage ist sie keine Option. Im Übrigen möchte ich mit dem Missverständnis aufräumen, dass das alles so einfach sei. Für uns gelten weiterhin sämtliche Rahmenbedingungen, und auch bei der EDV und den Buchungen ändert sich nichts. Die Berechnungen finden auch immer noch statt. Das ist ein ähnlicher Prozess wie das, was ich Ihnen dargestellt habe. Das ist von der Komplexität her nicht geringer als das, was wir Ihnen vorgeschlagen haben.

Abg. **Omid Najafi** (AfD): Ich habe eine Frage nach einer Forderung, die im Entschließungsantrag der CDU erhoben wird. In Nr. 6 wird die Forderung erhoben, alle Förderprogramme des Landes auf die NBank zu übertragen und dort zu bündeln. „So entsteht eine zentrale Anlaufstelle für alle relevanten Förderanliegen und Förderanfragen von Unternehmen, Kommunen und Institutionen in unserem Land, und das Nebeneinander von Förderinstitutionen wird vermieden.“ Der Antrag wurde von Frau Reinecke von der CDU eingebracht. Der Ausgangspunkt war eine Anfrage, wie viele Förderprogramme es insgesamt gäbe. Es gibt 2 000 Stück aus verschiedenen Institutionen. Meine Frage ist: Inwieweit wird seitens der Landesregierung/der NBank das Ansinnen, dieser Forderung zu entsprechen und alle Förderprogramme möglichst auf die NBank zu konzentrieren bzw. dort zu zentralisieren, verfolgt?

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU): Ich habe zwei Punkte. Herr Kiesewetter, ich habe die Frage nach der Transaktion deshalb gestellt, weil Sie, Herr Kiesewetter, jetzt die Kredite in Ihre Bücher neh-

men. Damit haben Sie dann ja wieder RWA⁵-Belastungen. Ich möchte jetzt nicht zu bankentechnisch fragen. Meine Idee basiert auf der Vorstellung, dass Ihnen die Rückläufer übertragen werden, mit der Folge, dass dann die Rückläufer in das Eigenkapital transferiert sind. Ich möchte wissen, ob eine solche Transaktion technisch möglich ist. Wenn das nicht möglich ist, erklären Sie mir bitte, warum. Wenn Sie so verfahren, dann wären die Kredite weiterhin im Treuhandvermögen und nicht in Ihrem Buch und dadurch würden die Finanzierungsmöglichkeiten der NBank möglicherweise gesteigert, weil die Kredite ebenfalls auf die RWA-Belastung angerechnet werden müssen.

Herr Doods, Sie haben die Aktivitäten geschildert, die ergriffen werden, um Programme zusammenzulegen und Ähnliches. Ist es möglich, dass Sie uns einen konkreteren Sachstand zu den Überlegungen, die in den genannten Gesprächen angestellt werden, geben?

StS **Doods** (MW): Ich beantworte zunächst die zweite Frage von Herrn Hilbers. Der Prozess wird in der Landesregierung betrieben, aber nicht unter Federführung des Wirtschaftsressorts. Ungeachtet dessen sind wir als großes Förderressort engagiert beteiligt. Herr Hilbers, das ist ein Anliegen, das die Landesregierung gerne aufgreift, damit Sie über die Ergebnisse dieser Prozesse unterrichtet sind. Wir können, sobald die Überlegungen finalisiert sind, hier Rede und Antwort stehen.

Herr Najafi, Sie fragten nach der Zentralisierung aller Förderungen. Das ist in der Tat in den vergangenen Jahren in unterschiedlichen Landesregierungen immer wieder diskutiert worden. Es gibt eine Reihe von Argumenten, die dafür sprechen, es gibt aber auch Argumente, die dagegen sprechen. Wir haben hier schon über aktuell laufende Prozesse zum Fördermanagement gesprochen - Prozesse, die noch nicht abgeschlossen sind. Ich kann Ihnen deshalb heute keine finale Antwort geben. Ich will aber auch in Bezug auf die Erwartungshaltung sagen, dass es einen verfestigten Antritt, alles auf die NBank zu konzentrieren, nicht gibt. Insofern sehe ich diese Möglichkeit im Moment nicht - zumal es, wie ich schon sagte, gute Argumente gibt, die in manchen Bereichen für den Status quo sprechen. Dinge insgesamt zu verschlanken und zu konzentrieren, das ist ein Pfad, auf dem wir unterwegs sind. Wie gesagt, eine vollständige Zentralisierung sehe ich nicht, aber eine Bündelung in großen Teilen schon.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen mehr vor. - Ich bedanke mich bei Ihnen, Frau Schwarz und Herr Kieseewetter, für Ihre Ausführungen.

Wir werden den Antrag in naher Zukunft, wenn er beratungsreif ist, wieder auf die Tagesordnung nehmen. Wenn ich von den Fraktionen ein Signal bekomme, werde ich den Antrag wieder auf die Tagesordnung nehmen.

⁵ Risk-Weighted Assets

b) **Vorstellung der Geschäftsführerin der WohnRaum Niedersachsen Frau Sylva Viebach durch Herrn Staatssekretär Doods**

StS **Doods** (MW): Ich habe die Tagesordnung so verstanden, dass es um die Vorstellung der Geschäftsführerin durch Herrn Doods geht. Ich meine, sie kann sich am besten selbst vorstellen. Ich gehe davon aus, der Ausschuss erwartet auch, dass sie das gleich tut.

Gestatten Sie mir, einleitend und einordnend zu dem, was Frau Viebach hier gleich ausführen wird, Folgendes vorzuschicken:

Wir alle wissen um die Entstehungsgeschichte, der Idee einer eigenen Landesgesellschaft. Sie reicht noch gar nicht so weit zurück, sondern führt im Grunde genommen in eine jüngere Vergangenheit, die aber unter gänzlich anderen Rahmenbedingungen am Markt geprägt war. Seinerzeit war die Baukonjunktur ausgelastet, die Kapazitäten am Markt waren ausgereizt, und wir hatten festgestellt, dass für den geförderten Wohnungsbau kein Platz geblieben ist. Wir wissen, dass die Förderinstrumente, die das Land hierfür anbietet, trotz aller Bemühungen nicht ausreichend in Anspruch genommen worden sind. Obwohl wir die Förderbedingungen wiederholt verbessert hatten, um sie noch attraktiver zu machen, war das Ergebnis, dass immer mehr Wohnungen in Niedersachsen aus früheren Jahren, die noch in der Bindung sind, aus dieser Bindung herausfallen. Es gab derzeit keinen Akteur, der bereit war, in neue Wohnraumförderungen und in den gebundenen Wohnungsbau zu investieren. An dem Punkt ist zum ersten Mal die Diskussion einer eigenen Landesgesellschaft entstanden, fußend auf der Idee, dass es eines Akteurs bedürfe, der bereit und in der Lage sei, solchen Wohnraum zu schaffen.

Wir wissen, dass die Diskussion in der letzten Legislaturperiode nicht zu einem entsprechenden Ergebnis geführt werden konnte. Wir haben jetzt einen Koalitionsvertrag, der die Gründung einer solchen Gesellschaft vorsieht und sie für politisch sinnvoll ansieht. Wir haben jetzt einen intensiven Prozess unter inzwischen völlig anders gearteten Rahmenbedingungen hinter uns, der zu einer Errichtung dieser Gesellschaft geführt hat. Sie ist rechtlich, wie hier alle wissen, zum Jahresbeginn entstanden. Die operative Geschäftsführung ist nach entsprechenden Auswahlverfahren erst im Mai besetzt worden.

GF'in **Viebach** (WoRN): Gestatten Sie, mit einem einen kurzen Abriss meines persönlichen Lebenslaufes zu beginnen: Ich bin 55 Jahre alt und wohne im schönen Isernhagen. Ich bin verheiratet und studierte Bauingenieurin. Vorweg zu meiner Motivation: Es gibt im Leben immer Menschen oder Stationen, die prägen. In meinem Fall war es die LEG NRW, also das Pendant zur Nileg, das 2008 verkauft wurde. Ich war mehr als zehn Jahre bei der LEG NRW, und wahrscheinlich wäre ich da auch bis zum Renteneintritt geblieben, wenn sie nicht verkauft worden wäre, denn ich war eigentlich sehr sicher, dass ich dort meinen Platz und meine Aufgabe hatte, hinter der ich stand. Hinzu kommt meine Herkunft: Ich war auf 65 m² im Plattenbau groß geworden und kenne insofern die Lebensläufe dieser Menschen und die Themen, die die Leute umtreiben - Ängste, Sorgen und Nöte. Insofern ist es mir auch ein ganz persönliches Anliegen. An der Stelle schließt sich der Kreis zu meiner jetzigen Aufgabe. Bei allem, was ich zwischendurch an spannenden Stationen hatte, bleibt doch, dass ich jetzt am Anfang vom Ende meines Berufslebens wieder zu den Wurzeln zurückkomme, die mich geprägt und sozialisiert haben und die verantwortlich für meine Haltung zu Wohnraum sind. Wohnungen sind keine Handelsware!

Wir müssen uns natürlich auch ehrlich machen. Wir können nur einen begrenzten Beitrag leisten. Wir sind Teil eines Gesamtkonzepts der Landesregierung. Dazu gehört die Stärkung der NBank, dazu gehört die Novellierung der Landesbauordnung. Wir sind ebenfalls ein Teil, und aus dem Stand hinsichtlich der Wirkung sicherlich nicht der größte. Ich glaube aber, dass wir mit einer riesengroßen Erwartungshaltung konfrontiert sind. Das zeigen mir die ersten sechs Monate, die ich als „Start-up“ in der WohnRaum Niedersachsen verbringen durfte. Ich darf sagen: Es ist schon extrem schwer, wenn man vollständig aus dem Nichts anfängt. - Wir haben einerseits eine GmbH mit nicht wenig Bürokratie. Wir haben das Korsett einer Landesbeteiligung. Das entspricht dem Faktor 2, und wir haben auch noch die Auflagen aus dem Gesellschaftsvertrag mit Gremien und Zustimmungserfordernissen. Das bringt den Faktor 4. Das hat uns rund um die Uhr beschäftigt. Der Prozess ist natürlich noch lange nicht abgeschlossen.

Dann sucht man Mitarbeiter. Dann kümmert man sich um Visitenkarten, EDV, Kontenvollmachten und Grundstrukturen in der Buchhaltung und weitere Tausende Themen. Ich kann in der Rückschau sagen, dass ich kurz vor einem Ehekrach war - nachdem mein Ehemann den Vorgarten neu gestaltet hatte und ich drei Wochen daran vorbeigelaufen bin, ohne dass ich es gemerkt habe, war der Haussegen angespannt.

Aber jetzt richte ich den Blick nach vorn. Seit sechs Wochen habe ich zwei Mitarbeiter. Wir bringen zusammen 90 Jahre Immobilienerfahrung auf die Waage. Es handelt sich somit um erfahrene Leute. Im November fangen die nächsten zwei Mitarbeiter an. Mittelfristig plane ich für die WohnRaum Niedersachsen mit einer Mannschaftsstärke von 10 bis 15 Beschäftigten. Es gelingt aus meiner Sicht auch, weil wir uns in der Strategie, die wir im Aufsichtsrat verabschiedet haben, gemeinsam darauf verständigt haben - auch unter den geänderten Rahmenbedingungen -, dass wir erst einmal nicht selbst entwickeln und bauen. Das ist die richtige Entscheidung, weil die Prozesse bei uns genau lange dauern wie bei allen anderen auch und die Baukosten für uns genauso hoch wie für alle anderen sind und die Prozesse, um Baurecht zu erwirken, für uns genauso zeitaufwändig sind wie für die anderen. Insofern haben wir uns darauf verständigt, das zu tun, was die Wirtschaft am dringendsten braucht: Bauvorhaben, von denen wir alle in der Zeitung lesen, sie seien storniert worden, sie nicht mehr umgesetzt würden, sie aber schon einen hohen Planungsstand und im Einzelfall auch schon eine Baugenehmigung hätten, wollen wir aus der Taufe heben und den Akteuren ein Angebot machen: Stellt die Kiste dahin! Wir kaufen sie euch ab!

Wir kaufen aber auch nicht alles. Mir wurden auch Einfamilienhäuser angeboten. Das aber war nicht der Plan. Aber Einheiten ab 50 WE, die einen geförderten Anteil enthalten, sind das Produkt, auf das wir uns fokussieren. Dafür gibt die sogenannten Forward Asset Deals, das heißt, man kauft das Produkt in dem Moment, in dem es noch nicht da ist, in dem es aber über Planungsstand und Baugenehmigung hinreichend beschrieben werden kann, sodass es beurteilt werden kann. Dann gibt es einen Zahlungsplan, und dann entsteht das Produkt. Wir brauchen auch Partner - das können wir natürlich nicht in der Fläche Niedersachsens abdecken -, die diese Bauvorhaben für uns betreuen - aber nicht im Sinne eines Bauherrn, sondern eigentlich in der Käuferrolle und somit mit sehr viel weniger Aufwand. Aber wir müssen natürlich die Qualitäten sicherstellen.

Das ist das eine Thema, das uns jetzt beschäftigt. Ich will gar nicht so viel aus dem Nähkästchen plaudern, aber: Ohne dass wir großartig in der Öffentlichkeit waren, ist Folgendes passiert. Wenn ich die Einfamilienhäuser außen vorlasse, wenn ich die Dinge außen vorlasse, die wenig

Substanz hatten, dann wurden uns 25 konkrete Projekte angeboten, die in unser Portfolio passen würden. Davon sind 13 Projekte so weit gediehen, dass sie zu beurteilen und prüffähig sind, sodass sie Berechnungen zugänglich sind. Wenn ich alle 13 Projekte kaufen würde, wären meine Mittel schon investiert. Wir beschäftigen uns jetzt vorrangig erst einmal mit drei Projekten, für die eine Baugenehmigung erteilt ist und die am schnellsten umzusetzen sind, und versuchen dann, diesen Weg zu gehen.

Wir gehen auch noch andere Wege, ich setze nicht alles auf eine Karte. Vielleicht gibt es ja auch noch einen Geldsegen vonseiten der Bundesregierung oder Ähnliches. Zurzeit aber sieht es danach nicht aus. Wir verfolgen aber, wie gesagt, noch ein paar andere Gedankenspiele. Diese sind natürlich nach sechs Monaten und in Anbetracht der vielen anderen Themen, die zur Bearbeitung auf dem Tisch lagen, noch nicht ausgereift. Wir denken aber zum Beispiel auch darüber nach, das Thema Erbbaurecht zu nutzen, und zwar als Erbbaurechtsausgeber. Denn ich muss nicht jede Wohnung besitzen, die gebaut wird, sondern wir wollen mit unserem Handeln ja in erster Linie ermöglichen, dass Wohnungen überhaupt entstehen. Dieses Ziel zu erreichen, kann unter anderem mit diesem Modell gelingen. Auch Unternehmensbeteiligungen können eine Variante sein, indem wir durch temporäre Beteiligung die Eigenkapitalsituation von Unternehmen stärken, verbunden mit der Auflage, geförderten Wohnraum zu bauen. Das alles aber ist noch nicht zu Ende gedacht. Denn es gibt auch Überschneidungen mit der NBank und noch Unklarheiten über die Ausgestaltung im Einzelnen. Es ist mein persönliches Anliegen -so sind wir uns auch im Aufsichtsrat einig -, dass das Kapital, das zur Verfügung gestellt wurde, gehebelt werden muss, dass das Kapital in der Fläche genutzt werden muss.

Das ist auch konform mit dem, was die Wirtschaft jetzt braucht. Weil wir Bauvorhaben, die sonst weiterhin in der Schublade liegen würden, umsetzen, entstehen 19% Umsetzsteuer, die generiert werden, 5 % Grunderwerbsteuer, die wieder zurückfließt. Der eine oder andere Unternehmer entlässt dadurch vielleicht seine Mitarbeiter nicht. Wir vermeiden mithin Sozialkosten, wir betreiben Stadtentwicklung, und am Ende stehen werthaltige Assets da. Salopp gesagt: Das Geld ist ja nicht weg, es ist nur woanders! Außerdem werden dadurch viele positive Nebeneffekte erzielt.

Abg. Marcel Scharrelmann (CDU): Vielen Dank für Ihre Vorstellung, Frau Viebach. Es war sehr spannend anzuhören, wie Sie in den Job eingestiegen sind. Sicherlich ist es eine ganz andere Herausforderung, von Null anzufangen und alles organisieren zu müssen. Das bietet aber auch die Möglichkeit, alles so zu gestalten, wie man es gerne haben möchte und braucht.

Ich freue mich zu hören, dass Sie 25 konkrete Angebote haben, von denen 13 gerade geprüft werden. Können Sie uns von den drei Projekten, die schon mit einer Baugenehmigung versehen sind, wie weit die Planungen gediehen sind und wann Sie sie abschließen werden und wie viele Wohnungen in welchen Regionen Niedersachsens das betrifft, damit wir einen Überblick bekommen, welches Volumen dahintersteht, und welche Planungen Sie in 2025 und 2026 verfolgen?

Abg. Reinhold Hilbers (CDU): Vielen Dank für den Vortrag und die Erläuterung Ihrer Pläne. Ich finde, wir brauchen jetzt irgendwann einmal eine Planung. In jedem Unternehmen erfolgt eine konkrete Planung darüber, wie viel investiert werden soll, wie das finanziert werden soll und wie demzufolge die Plan-GuV aussieht. Ich wünsche mir, dass Sie, wenn Sie an den Start gehen, uns

einmal vorlegen, wie Sie Ihre Unternehmensentwicklung konkret planen, damit wir anhand von Planzahlen monitoren können, wie sich das alles darstellt.

Wenn Ihnen Projekte angeboten werden, die Projektträger oder Investoren nicht realisieren, dann doch aus den Gründen, weil sie sie entweder nicht für wirtschaftlich halten oder am Markt nicht unterbringen können. Was können Sie denn besser, dass Sie übernehmen können, was der Markt nicht nimmt oder was derjenige, der investieren will, nicht darstellen kann? Sind es Verlustgeschäfte, die Sie dann organisieren? Etwas anderes kann ich mir dann nicht vorstellen.

Abg. **Colette Thiemann** (CDU): Vielen Dank an Sie, Frau Viebach, für die Vorstellung, dass wir Sie auch einmal in personam und live erleben dürfen. Ich habe eine kurze strukturelle Frage, die an das anschließt, was Herr Hilbers eben ausgeführt hat. Sie haben vorhin so lax gesagt: Sie stellen es uns hin, und wir kaufen es ab! - Für den Bereich Wohnraum wird natürlich eine Markteinschätzung gebraucht: Welche Wohnraumgrößen brauchen wir? Was sind heutzutage gelebte Konzepte? Zwei Kinderzimmer/ein Kinderzimmer, Single mit Kind? Wie ist der Markt? -

Wie gehen Sie im Rahmen dessen mit Standards um? Die Baugenehmigung umfasst zwar gewisse Dinge, die festgelegt sind, wenn sie schon erteilt ist, aber wir haben jetzt durch die „E-wie-Einfach-NBauO“ bekanntlich Möglichkeiten, die Standards abzusenken. Haben Sie Ihrerseits diesbezüglich eine Steuerungsfunktion? Wir alle wissen, dass Sie in Bezug auf Geld limitiert sind.

In Teilen wurde das, was ich mit meiner dritten Frage herausfinden will, schon gefragt. Das Ganze kann nur leben, wenn Sie ins „holy invest“ gehen. Wie stellen Sie es sich hinsichtlich der Wirtschaftlichkeitsberechnung vor, dass Sie Objekte ankaufen und damit in die Vermietung und später auch in den Verkauf gehen. Wie verhält sich das mit Sozialbindungen? Ich möchte gerne wissen, wie ich mir das in der realen Welt, also jenseits der Theorie, vorstellen muss.

GF'in **Viebach** (WoRN): Die drei Projekte, die wir gerade prüfen, haben eine Baugenehmigung und befinden sich an zwei Standorten. Ich würde jetzt ungern Ross und Reiter nennen. So viel kann ich sagen: Alle sind hier in der Nähe, aber nicht nur in Hannover. - Es handelt sich um ungefähr 200 Wohnungen mit einer Förderquote, über alles betrachtet, von 55 %. Diese Wohnungen können im Q3 mit dem Bau beginnen. Die Voraussetzung dafür ist, dass wir vorher einen Kaufvertrag geschlossen haben. Dazu muss ich ehrlicherweise sagen, dass alles, was wir tun, erst einmal darin besteht, bei jedem einzelnen Projekt alles, was damit zusammenhängt - Prüfung, Gremienzustimmung, Finanzierung, interne Abläufe -, erstmalig zu durchzuführen. Wir statuieren in gewisser Weise jetzt ein Exempel. Wir machen alles zum ersten Mal: Wir müssen unsere Partner auswählen. Wir müssen Rahmenverträge abschließen. Wir müssen die Gremienzustimmung und die Finanzierungszusage haben. - Uns gab es ja vorher nicht. Und wir haben keine Datenbank, in der fertige Verträge und Unterlagen gespeichert sind, mit denen wir loslaufen können. Alle diese Dokumente müssen erst einmal entwickelt werden. Insofern habe ich die Hoffnung, den Wunsch und den Willen, dass wir im Q1 oder Q2 Ankäufe tätigen, was zeitnah realisiert werden kann, weil die Baugenehmigungen vorliegen.

Herr Hilbers fragt: Was können Sie besser? - Wir können nichts besser machen. Wir müssen uns dem Markt stellen, wie er sich uns präsentiert. Aber wir wollen ja die Wohnungen, deren Pläne jetzt in den Schubladen liegen, bauen. Diese Pläne liegen nicht in den Schubladen, weil diese Investitionen hochgradig unwirtschaftlich sind, sondern weil die Unternehmen verunsichert sind. Ich führe hierzu ein Beispiel an: Der Projektentwickler hat das Grundstück 2020 gekauft. Er

hat 2021 und 2022 geplant. Die Prozesse ziehen sich, wie wir alle wissen. Der Projektentwickler hat das Projekt mit einer Marge für sich von 4 % Nettorendite kalkuliert - in einer Zeit, als es keine Zinsen gab. Jetzt ist das Zinsniveau hoch. Die Baukosten sind weiter gestiegen. Jetzt sagt der Projektentwickler: Ich baue dieses Projekt nicht mehr. Ich lasse es einfach liegen. - Jetzt kommen wir, kaufen ihm das Projekt ab und bauen doch. In diesem konkreten Fall sagt das Unternehmen sogar: In Ordnung. Wenn ich weiß, dass ich den geförderten Teil an euch verkaufen kann - was in diesem Fall ein Drittel des Bauvorhabens ausmacht -, dann baue ich die anderen Wohnungen mit. - Das ist die Musterstory. Das ist das, was ich mir ganz oft wünsche - dass durch unser Handeln noch mehr Wohnraum entsteht, als uns am Ende gehört.

Um die Frage nach der Planung ganz deutlich zu beantworten: Die große Unternehmensplanung gibt es noch nicht. Wir mussten erst einmal einen Eindruck davon gewinnen, was uns der Markt überhaupt liefert und womit wir rechnen können. Ich kann zumindest Folgendes schon mit Sicherheit sagen: Wir haben aus den 13 Projekten, die schon einen tieferen Einblick ermöglichen, ein paar Kennzahlen gezogen. Ein beliebter Wert, auch für die NBank, ist immer „Euro/m² brutto“. Denn bei einem Förderprogramm gibt es je nach Mietenstufe eine Kostenobergrenze, bis zu der gefördert wird. Diese Kostenobergrenze sind bei den meisten Projekten nicht gerissen. Das ist für mich ein Indiz dafür, dass die uns vorliegenden Angebote nicht bei demjenigen auf großes Interesse stoßen, der auf die dicke Marge spekuliert, sondern dass uns Angebote unterbreitet werden, die in einem Rahmen liegen, in dem sie - im Unterschied zu der Situation vor drei oder vier Jahren - heute hergestellt und vielleicht mit einer kleineren Marge bei uns platziert werden.

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU): Aus meiner Sicht ist die Frage noch nicht vollständig beantwortet. Wenn Sie einem Unternehmer einen Teil der Wohnungen abkaufen, was dazu führt, dass er dann seinen Teil des Projekts realisiert - ein Teil eines Projekts, das er vorher nicht realisieren wollte -, dann folgere ich daraus, dass sein Projektteil für ihn wirtschaftlicher wird und dann, wenn sich der Markt nicht verändert oder Sie keine neuen Ideen haben, der Teil, den Sie übernehmen, unwirtschaftlicher wird. Anders kann ich mir die Folgen nicht erklären. Ich sehe nicht den Mehrwert darin, dass Sie den Bau von Wohnungen übernehmen, die er am Markt nicht verkaufen kann bzw. nicht selbst realisieren will. Der Grund dafür kann doch nur sein, dass Sie mit niedriger Marge unterwegs sind oder mit null Marge unterwegs sind. Oder haben Sie andere Ideen oder andere Fördermöglichkeiten, aus denen Sie schöpfen können? Ich kann das Delta nicht erkennen. Wenn jemand bei Niedrigzins geplant hat und er bei jetzt gestiegenem Zins entscheidet, dass sich die Investition für ihn nicht mehr rechnet, dann müsste sich die Investition am Markt für Sie genauso wenig rechnen. Ich erkenne nicht die Möglichkeit, die Sie haben, das Vorhaben zu realisieren. Es sei denn, Sie entscheiden, auch dann zu realisieren, wenn Sie daran nichts verdienen.

GF'in **Viebach** (WoRN): Für den Unternehmer sinkt natürlich sein gesamtes Bauvolumen, wenn er uns ein Drittel dessen verkauft. Das heißt, er muss weniger Eigenkapital einsetzen, er muss weniger finanzieren, und er hat ein geringeres Risiko.

Ja, wir wollen den geförderten Wohnraum haben. Der Entwickler wird dann den freifinanzierten bauen, nach den aktuellen Planungen aber auch noch mit Anteil von geförderten Wohnungen. Die Kommune der Stadt, in der gebaut werden soll, hat im Rahmen des städtebaulichen Vertrages sogenannte 10-Euro-Wohnungen auf die Augen gedrückt hat, also Wohnungen, die preisgedämpft sind, die aber nicht unter ein Förderprogramm fallen. Das heißt, er wird diese 10-Euro-

Wohnungen und freifinanzierte bauen. Er macht also etwas für Menschen, die Geld verdienen und vielleicht 10 000 oder 20 000 Euro oberhalb der Bemessungsgrenzen liegen und somit in der aktuellen Förderkulisse komplett unberücksichtigt bleiben, aber arbeiten gehen und sich nicht die 15-Euro-Wohnung leisten können wie derjenige, der vielleicht nebenan bauen lässt. Insofern hat das mehrere Effekte. Wir wollen die Wohnungen jetzt an den Markt bringen. Dass der Entwickler die Wohnungen jetzt nicht verkauft, heißt ja nicht, dass wir die Doofen sind, die seine Wohnungen kaufen, sondern das ist ein Stück weit auch darauf zurückzuführen, dass sich institutionelle Anleger im Moment noch in sehr großer Investitionszurückhaltung üben. Früher sind solche Wohnungspakete den Entwicklern aus der Hand gerissen worden. In diesem Fall wird er die Wohnungen, die er jetzt baut, erhalten, weil er sie nicht verkauft bekommt.

(Abg. Reinhold Hilbers [CDU]: Mit welcher Rendite rechnen Sie denn?)

- Ich rechne noch mit gar keiner Rendite, weil die Vorhaben noch nicht zu Ende zu rechnen sind. Ich sagte gerade, wir machen alles zum ersten Mal. Ich habe kein Tool, das es mir ermöglicht, zu sagen: Das ist unsere Wirtschaftsplanung, über die wir alles ausrollen. - Das muss vielmehr erst Stück für Stück entwickelt werden. Wir tasten uns jetzt heran an das Tool, das der VdW als Unterlage bereitstellt. Diese Unterlage befähigt meine Mitarbeiter, die vor vier Wochen bei mir angefangen haben, aber nicht, diese Aufgabe wahrzunehmen.

StS **Doods** (MW): Gestatten Sie mir, Ihnen noch eine Botschaft mitzugeben, die mir wichtig ist. Es überrascht doch sicherlich niemanden, wenn ich sage, dass eine Landeswohnungsgesellschaft, die mit einem entsprechenden Hintergrund angetreten ist, nicht die Aufgabe hat, Gewinn zu maximieren oder weil das Land durch die Umstände eine höhere Marge am Markt erzielen kann. Das ist nicht unser Anspruch. Eine Landeswohnungsgesellschaft soll nicht Geld verdienen, das ist nicht ihr primärer Zweck, sie dient nicht einem optimierten Ressourceneinsatz, sondern sie soll einem Zweck unterliegen. Dass sie gleichwohl auch wirtschaftlich bestehen soll und muss, das ist dieser Gesellschaft ins Stammbuch geschrieben und ist auch unser Anspruch. Als Aufsichtsratsvorsitzender darf ich sagen: Deshalb wird die Gesellschaft bei ihren Entscheidungen dieses natürlich immer mit im Blick haben. Also wir werden keine Entscheidungen treffen, die diese Gesellschaft in irgendeiner Art und Weise in eine Schieflage bringen werden. Aber wir sind natürlich nicht auf eine 4-prozentige Rendite angewiesen. Dazwischen liegt nun einmal eine Menge Spielraum.

Wenn man diese Landeswohnungsgesellschaft als eine Form der Förderung der Schaffung von Wohnraum akzeptiert und verstanden hat, dann ist es nach meinem Eindruck naheliegend, dass in jedem Falle Assets beim Land verbleiben - Assets, die auch wirtschaftlich zu bewerten sind. Das tun wir natürlich. Deshalb ist die Gesellschaft aktuell beauftragt, die priorisierten Projekte einer entsprechenden Betrachtung zu unterziehen. Der Kollege, der die Zuständigkeit für den kaufmännischen Bereich der Gesellschaft übernommen hat, hat mir gesagt, dass er eine solche Perspektive für die untersuchten Projekte - zunächst einmal - sieht. Diese erste Einschätzung wird sich im Weiteren erweisen. Es ist natürlich nicht so, dass es für uns auf Wirtschaftlichkeit überhaupt nicht ankommt. Wir wissen insofern schon, was wir tun. Aber es ist nicht unser primäres Ziel, Geld zu verdienen.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): Herzlichen Dank, Herr Doods, herzlichen Dank, Frau Viebach, für die Unterrichtung und die Vorstellung Ihrer ersten Planungen.

Tagesordnungspunkt 3:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/4577](#)

erste Beratung: 42. Plenarsitzung am 17.06.2024

federführend: AfWVBuD;

mitberatend: AfRuV;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 GO LT: AfHuF

Fortsetzung der Beratung

Der Ausschuss hat in seiner 54. Sitzung am 13. September 2024 eine mündliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf durchgeführt.

Die Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen haben mit Datum vom 26. August 2024 einen ersten Änderungsvorschlag vorgelegt (vgl. Vorlage 1). Anmerkungen und Formulierungsvorschläge des Gesetzgebungs- und Beratungsdienstes (GBD) zu dem Gesetzentwurf und zu dem ersten Änderungsvorschlag liegen als Vorlage 9 vor. Darüber hinaus haben die Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen mit Datum vom 22. Oktober 2024 einen zweiten Änderungsvorschlag vorgelegt (vgl. Vorlage 10), der am 23. Oktober 2024 verteilt worden ist. Im Verlaufe der heutigen Beratung ist ein dritter Änderungsvorschlag der Koalitionsfraktionen als Tischvorlage verteilt worden (vgl. Vorlage 11).

MR Dr. **Müller-Rüster** (GBD) weist eingangs darauf hin, dass dem GBD in der Kürze der bis heute zur Verfügung stehenden Zeit eine vertiefte rechtliche Prüfung des zweiten Änderungsvorschlags (vgl. Vorlage 10) nicht mehr möglich gewesen sei und er aus diesem Grunde heute dazu keine Einschätzung abgeben könne, es seit der Verteilung der Vorlage aber gelungen sei, mit dem MW eine redaktionelle Änderung und eine inhaltliche Änderung kurzfristig abzustimmen, die er im weiteren Verlauf der Beratung mündlich erläutern werde.

Anschließend erläutert Herr Dr. Müller-Rüster die mit dem MW abgestimmten Anmerkungen und Formulierungsvorschläge des GBD zu dem Gesetzentwurf sowie zu dem ersten Änderungsvorschlag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (vgl. Vorlage 1) im Sinne der Vorlage 9.

Eine Aussprache ergibt sich zu folgenden Änderungen:

Gesetz zur Änderung des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Artikel 1

Nr. 2: § 2 - Förderungsfähige Vorhaben

Abg. **Dr. Dörte Liebethuth** (SPD) spricht sich namens der Koalitionsfraktionen für die Übernahme des Formulierungsvorschlags des GBD zu **Nr. 2 a) bb)** aus und erklärt somit die Nr. 1 des Änderungsvorschlags der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen in der Vorlage 10 für obsolet.

Nr. 3: § 2 a - Organisationspauschale für Bürgerbusvereine

MR **Dr. Müller-Rüster** (GBD) erläutert, der zweite Änderungsvorschlag der Koalitionsfraktionen vom 22. Oktober 2024 (vgl. Vorlage 10) sehe vor, in einem **neu einzufügenden Absatz 3** zu regeln, dass eine weitere Pauschale eingeführt werde für Vereine, die gebündelten Bedarfsverkehr anböten. Diese Vereine würden mithilfe eines Klammerzusatzes als „niedersächsische Bürgerbusvereine“ definiert. Die Regelung in **Absatz 1** betreffe die Vereine, die Linienverkehr und Linienbedarfsverkehr anböten; sie würden durch einen Klammerzusatz ebenfalls als „niedersächsische Bürgerbusvereine“ definiert. Nach Ansicht des GBD sei es ungünstig, unterschiedliche Dinge gleich zu definieren. Nach Rücksprache mit dem MW schlage der GBD - insoweit abweichend von dem Formulierungsvorschlag zu Absatz 1 in der Vorlage 9 - vor, sowohl in Absatz 1 als auch in dem neuen Absatz 3 die - rechtlich entbehrliche - Legaldefinition „(niedersächsische Bürgerbusvereine)“ zu streichen. Für das Bestehen des Anspruchs komme es auf die Bezeichnung eines Vereins nicht an, sondern darauf, ob dieser die im Gesetz geregelten Anspruchsvoraussetzungen erfülle. In der Überschrift könne es bei der Bezeichnung „Bürgerbusvereine“ bleiben, weil diese den Inhalt der Regelung allgemeinverständlich wiedergebe.

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE) stimmt namens der Koalitionsfraktionen der Streichung des Klammerzusatzes in Absatz 1 und Absatz 3 zu.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) stellt das Einvernehmen des Ausschusses hierzu fest.

MR Dr. Müller-Rüster erläutert im Sinne der Vorlage 9 (Seite 8 ff.) den Vorschlag des MW zu Absatz 2, der eine Staffelung der Pauschale anhand der Anzahl der angebotenen Linien bzw. anhand der Anzahl der mit Linienbedarfsverkehr versorgten Gebiete vorsieht. Zur Erreichung des Regelungsziels, das darin bestehe, einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand infolge der Anwendung des Zuwendungsrechts zu vermeiden, sei es erforderlich, die Höhe der individuell zu gewährenden Pauschale im Gesetz zu regeln. Die Entwurfsfassung räume der Verwaltung hinsichtlich der Höhe der Pauschale einen Ermessensspielraum ein, sodass die Pauschale danach - entgegen der Regelungsabsicht - als Zuwendung im Sinne der §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung zu qualifizieren wäre. - Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE) teilt mit, dass die Koalitionsfraktionen diese Einschätzung zwar grundsätzlich teilten, dem dazu unterbreiteten Vorschlag des MW aber inhaltlich nicht folgen wollten. Stattdessen stellt er den dritten Änderungsvorschlag der Koalitionsfraktionen vor, den der Abgeordnete als Tischvorlage verteilen lässt (vgl. Vorlage 11).

MR **Dr. Müller-Rüster** (GBD) teilt mit, dass das obengenannte Regelungsziel mit der vorgeschlagenen einheitlichen Pauschale ebenfalls erreicht werde. Ob die Gewährung einer der Höhe nach gleich bemessenen Pauschale für alle Bürgerbusvereine fachlich sinnvoll sei, müsse das MW beurteilen. Das MW habe sich bisher für eine Staffelung der Pauschale ausgesprochen.

Abg. **Dr. Dörte Liebethuth** (SPD) wirft ein, jeder Bürgerbusverein habe unabhängig von der Anzahl der bedienten Linien oder auch der Anzahl der betriebenen Busse einen erheblichen Grundaufwand, der beispielsweise darin bestehe, Fahrerinnen und Fahrer anzuwerben, die das Angebot ehrenamtlich betrieben. Aufgrund dieses erheblichen Grundaufwandes hielten es die Koalitionsfraktionen für gerechtfertigt, unabhängig von der Anzahl der bedienten Linien oder betriebenen Busse eine gleich hohe Pauschale für alle Bürgerbusvereine vorzusehen.

Von Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE) um eine fachliche Einschätzung des als Tischvorlage vorgelegten Änderungsvorschlags der Koalitionsfraktionen gebeten, legt MR **Uygungül** (MW) Folgendes dar: Aus Sicht des MW kann man das so machen. Aus fachlicher Sicht ist zu bemerken, dass dann nicht mehr auf das Verkehrsangebot abgestellt wird, das heißt, dass nach diesem Kriterium nicht mehr differenziert wird. Allerdings ermöglicht das Angebot je nachdem, welches Kriterium angelegt wird - Fahrplankilometer oder Anzahl der betriebenen Linien oder Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge - immer Auslegungs- oder Interpretationsfragen. Die vorgeschlagene Lösung bringt Rechtssicherheit, auch wenn sie relativ grob gehalten ist. Es gibt aber keine Lösung, die keine Fragen offen lässt.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) kritisiert, dass durch die Reduzierung der Pauschale auf eine Grundpauschale in Höhe von 5 500 der Mehraufwand durch mehr Fahrzeuge, mehr Fahrer und gefahrene Kilometer bei der Honorierung der Arbeit der Bürgerbusvereine keine gesonderte Berücksichtigung finde, und spricht sich aus diesem Grunde für das Modell aus, einen auskömmlichen Grundbetrag für jeden Bürgerbusverein zu gewähren und einen Aufschlag für die Bürgerbusvereine vorzusehen, die diesen benötigten, weil sie durch besonderes Engagement einen erhöhten Aufwand hätten.

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE) bemerkt, dass die Koalitionsfraktionen an ihrem dritten Änderungsvorschlag festhielten, und bittet den GBD um einen Formulierungsvorschlag.

MR **Dr. Müller-Rüster** (GBD) empfiehlt, den **Absatz 2** zu streichen und stattdessen die im Änderungsvorschlag (vgl. Vorlage 11) vorgesehene Regelung in **Absatz 1** Satz 2 einzufügen. Ergänzend dazu sei zu empfehlen, die im Entwurf in Absatz 2 Satz 1 vorgesehene Regelung zum Antragserfordernis und zur nachträglichen Gewährung der Pauschale in Absatz 1 Satz 2 mit aufzunehmen, der wie folgt gefasst werden sollte:

„Sie beträgt 5 500 Euro für jeden in Satz 1 genannten Verein und wird auf Antrag für das jeweils vergangene Kalenderjahr gewährt.“

Außerdem schlägt der Vertreter des GBD vor, aus redaktionellen Gründen in der Überschrift des § 1 die Worte „von Zuwendungen des Landes“ zu streichen.

Der **Ausschuss** stimmt diesen Änderungen mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen bei Enthaltung der Fraktion der CDU und der Fraktion der AfD zu.

MR **Dr. Müller-Rüster** (GBD) kommt auf den im zweiten Änderungsvorschlag (vgl. Vorlage 10) vorgesehenen neuen **Absatz 3** zu sprechen, der vorsehe, dass auch Vereine, die gebündelten Bedarfsverkehr nach § 50 des Personenbeförderungsgesetzes anbieten, eine Organisationpauschale erhalten sollten. Dieser Vorschlag werde durch den als Tischvorlage verteilten dritten Änderungsvorschlag (vgl. Vorlage 11) wiederum geändert. In der Kürze der Zeit habe der GBD diese Vorschläge rechtlich nicht abschließend prüfen können. Auch eine redaktionelle Gesamtüberarbeitung des § 2 a infolge des neuen Absatzes 3 sei nicht möglich gewesen. Kurzfristig mit dem MW abgestimmt werden konnten lediglich folgende Vorschläge: Ebenso wie in Absatz 1 sollte, wie bereits dargelegt, auch in Absatz 3 auf die Legaldefinition des Begriffs „Bürgerbusvereine“ verzichtet werden. Außerdem schlage der GBD gemeinsam mit dem MW vor, den Zeitpunkt der erstmaligen Auszahlung, das Antragserfordernis sowie die - nachträgliche - Gewährung der Pauschale ebenso zu regeln, wie dies für die Pauschale nach Absatz 1 vorgesehen sei.

Dies würde bewirkt, wenn in Absatz 3 Satz 1 nach dem Wort „Organisationsaufwands“ das Wort „pro“ durch die Worte „erstmals für das Jahr 2024 und danach für jedes“ ersetzt würde und Satz 2 um die Worte „und wird auf Antrag für das jeweils vergangene Kalenderjahr gewährt“ ergänzt würde. Absatz 3 Satz 1 würde nach diesen Änderungen wie folgt lauten:

¹Eingetragene Vereine, die entsprechend ihrem Satzungszweck Personenverkehr nach § 50 PBefG zur Verwirklichung der in § 1 Abs. 3 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes genannten Ziele mit ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrern in Niedersachsen anbieten und dabei barrierefreie Fahrzeuge einsetzen sowie mit festen Bedienzeiten für die Allgemeinheit zugänglich sind, erhalten zur Finanzierung ihres Organisationsaufwands erstmals für das Jahr 2024 und danach für jedes Kalenderjahr eine Pauschale. ²Sie beträgt 5 500 Euro für jeden in Satz 1 genannten Verein und wird auf Antrag für das jeweils vergangene Kalenderjahr gewährt.“Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE) erklärt, diese Formulierung entspreche der Intention der Koalitionsfraktionen, die Regelungen zu beiden Pauschalen analog zu gestalten.

Der **Ausschuss** stimmt diesen Änderungen mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen bei Enthaltung der Fraktion der CDU und der Fraktion der AfD zu.

Nr. 4: § 4 - Höhe und Umfang der Förderung

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE) erbittet zu dem Formulierungsvorschlag des GBD zu **Absatz 1** eine Stellungnahme des MW.

MR **Prüß** (MW) legt dar, das MW unterstütze den Formulierungsvorschlag des GBD. Das Ziel sei die Stärkung des Radverkehrs. Aus diesem Grunde sei speziell für diesen Umstand eine Erhöhung der Förderquote vorgesehen. Der MW schließe sich der Meinung des GBD an, dass die Methodik vereinheitlicht werden sollte. Das MW werde - vergleichbar der Festlegung der Förderquote in Höhe von 75 % für den Radverkehr - die Einzelheiten in der begleitenden Richtlinie konkretisieren.

Abg. **Dr. Dörte Liebetruth** (SPD) fragt daraufhin, ob der Radverkehr bisher mit generell 75 % oder mit „bis zu“ 75 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werde. - MR **Prüß** (MW) antwortet, im Gesetz sei von „bis zu“ 75 % die Rede, in der Richtlinie allerdings sei festgelegt, dass der Radverkehr mit 75 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werde. - Auf eine Nachfrage der Abg. **Dr. Dörte Liebetruth** (SPD) teilt MR **Prüß** (MW) mit, es sei geplant, wie beim Radverkehr auch hierzu in der Richtlinie festzulegen, dass die Förderquote 80 % betrage; dies gelte aber nur, solange die Mittel ausreichen.

Beschluss

Der **Ausschuss** empfiehlt dem Landtag vorbehaltlich der Voten der mitberatenden Ausschüsse für Rechts- und Verfassungsfragen sowie für Haushalt und Finanzen, den Gesetzentwurf in der Fassung der Vorlage 9 und mit den in der Sitzung besprochenen Änderungen anzunehmen.

Er bittet den Gesetzgebungs- und Beratungsdienst, gegebenenfalls erforderlich werdende redaktionelle und rechtsförmliche Anpassungen vorzunehmen.

Die Berichterstattung im Plenum übernimmt der Abg. Marcel Scharrelmann. Es ist ein schriftlicher Bericht erbeten.

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Enthaltung: CDU, AfD

Tagesordnungspunkt 4:

Entwurf eines Haushaltsbegleitgesetzes 2025

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/5319](#)

erste Beratung: 47. Plenarsitzung am 25.09.2024

federführend: AfHuF;

mitberatend: AfRuV, AfluS, KultA, AfWuK, AfWVBuD, AfSAGuG, AfUEuK

Beratungsgrundlage: Vorlage 6 des GBD vom 23. Oktober 2024

Mitberatung

MR'in **Dr. Schröder** (GBD) erläutert die Formulierungsvorschläge und Anmerkungen des GBD zu Artikel 12 des Gesetzentwurfs in der Vorlage 6, erinnert dabei besonders an die kritische verfassungsrechtliche Einschätzung des GBD zum Sondervermögen im Gesetzgebungsverfahren zum Haushaltsbegleitgesetz 2024, und betont, dass verfassungsrechtliche Risiken weiterhin bestünden.

Eine Aussprache ergibt sich im **Ausschuss** zu folgenden Punkten:

Anknüpfend an die Anmerkungen der Vertreterin des GBD zu Sondervermögen erklärt Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU), seine Fraktion stehe der geplanten Zuführung von 200 Mio. Euro zum Sondervermögen, dem Wirtschaftsförderfonds, generell sehr skeptisch gegenüber. Es handele sich hierbei, gemessen an den Beträgen, die dem Sondervermögen in den Vorjahren zugeführt worden seien, um ein Vielfaches dessen. Die Zuführung zum Sondervermögen verschaffe der Landesregierung die Möglichkeit, in erheblichem Umfang Haushaltsmittel zu verwenden, ohne dass der Haushaltsgesetzgeber dies effektiv beeinflussen könne. Die Landesregierung habe bisher ausnahmslos verbal und sehr allgemein, zuletzt in einer Sitzung des Haushaltsausschusses, erklärt, dass die Mittel im Wesentlichen für „künftige Vorhaben“ zur Stärkung von Strukturen zum Aufbau der Energieversorgung des Landes mit Wasserstoff sowie der Solarindustrie vorgesehen seien. Konkrete Aussagen zur Mittelverwendung sei die Landesregierung dem Haushaltsgesetzgeber aber bisher schuldig geblieben, und auch die schriftlichen Erläuterungen zu Kapitel 5081 gäben keinen Aufschluss. Die Fraktion der CDU teile die Auffassung des GBD, dass in § 2 des Haushaltsbegleitgesetzes, der die Aufgaben des Sondervermögens regelt, das Wort „insbesondere“ gestrichen werden sollte.

Abg. **Volker Sachtleben** (GRÜNE) spricht sich namens der Koalitionsfraktionen dafür aus, das Wort „insbesondere“ nicht zu streichen.

Beschluss

Der **Ausschuss** empfiehlt dem - federführenden - Ausschuss für Haushalt und Finanzen, dem Landtag die Annahme des Artikels 12 des Gesetzentwurfs in der Fassung der Vorlage 6 zu empfehlen.

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: CDU

Enthaltung: AfD

Tagesordnungspunkt 5:

Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zum „Masterplan Brücke“

Schreiben der Fraktion der CDU vom 1. Oktober 2024

Beschluss über den Antrag

Der **Ausschuss** stimmt dem Antrag auf Unterrichtung einstimmig zu. Die Unterrichtung soll in mündlicher Form in der Sitzung am 22. November 2024 erfolgen.

Tagesordnungspunkt 6:

Resolution des Niedersächsischen Landtages zur aktuellen Krise bei Volkswagen

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/5323](#)

erste Beratung: 47. Plenarsitzung am 25.09.2024

AfWVBuD

Beratung

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) verweist auf die ausführliche Befassung des Plenums mit der Krise bei VW im letzten Plenarsitzungsabschnitt, setzt insofern als bekannt voraus, in welchen Punkten sich die Ansichten der Fraktionen von CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen unterscheiden und worüber Einvernehmen besteht, und spricht sich aufgrund der Aktualität des Antragsgegenstands dafür aus, über den Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und den Antrag der Fraktion der CDU „Resolution: Kurswechsel in der Automobilstrategie - gemeinsam Volkswagens Zukunft, Arbeitsplätze und Standorte in Niedersachsen sichern“, [Drs. 19/5323](#) (vgl. TOP 6), heute ohne weitere inhaltliche Beratung abzustimmen.

Beschluss

Der **Ausschuss** empfiehlt dem Plenum, den Antrag unverändert anzunehmen.

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: CDU, AfD

Enthaltung: -

Tagesordnungspunkt 7:

Resolution: Kurswechsel in der Automobilstrategie - gemeinsam Volkswagens Zukunft, Arbeitsplätze und Standorte in Niedersachsen sichern

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/5393](#)

direkt überwiesen am 25.09.2024
AfWVBuD

Beratung

Auf die Beratung zu Tagesordnungspunkt 6 dieser Sitzung wird verwiesen. Abg. Christoph Bratmann (SPD) hat dort um Abstimmung ohne inhaltliche Beratung gebeten.

Beschluss

Der **Ausschuss** empfiehlt dem Plenum, den Antrag unverändert anzunehmen.

Zustimmung: CDU

Ablehnung: SPD, GRÜNE, AfD

Enthaltung: -

Tagesordnungspunkt 8:

Initiative des Landes zur Magnetschwebbahn und zu entsprechender technologischer Forschung und Industrieansiedlung

Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 19/4573](#)

erste Beratung: 44. Plenarsitzung am 19.06.2024

federführend: AfWVBuD;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 3 Satz 1 GO LT: AfHuF

Abg. **Omid Najafi** (AfD) signalisiert weiteren Beratungsbedarf in seiner Fraktion. - Daraufhin verständigt sich der **Ausschuss** darauf, die Beratung zu vertagen.

Tagesordnungspunkt 9:

De-Industrialisierung stoppen - Wettbewerbsfähigkeit erhalten und ausbauen

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/5309](#)

erste Beratung: 49. Plenarsitzung am 27.09.2024

federführend: AfWVBuD;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 3 Satz 1 GO LT: AfHuF

Beginn der Beratung mit Verfahrensfragen

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) bittet um eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung, um anschließend auf der Grundlage der dadurch erlangten Kenntnisse über eine Anhörung zum Antragsgegenstand zu entscheiden.

Der **Ausschuss** beschließt daraufhin einvernehmlich, eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung entgegenzunehmen.

Tagesordnungspunkt 10:

Glasindustrie in der Zukunftsregion Weserbergland+ fördern - die energieintensive Industrie auf dem Weg zur Klimaneutralität unterstützen

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/5320](#)

erste Beratung: 49. Plenarsitzung am 27.09.2024

federführend: AfWVBuD;

mitberatend: AfUEuK

Beginn der Beratung mit Verfahrensfragen

Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) legt dar, angesichts der aktuellen Herausforderungen, etwa durch die Energiewende oder den globalen Wettbewerb, sei es enorm wichtig, die Rahmenbedingungen für die Glasindustrie in der Zukunftsregion Weserbergland+ zu verbessern. Dazu gehörten der Anschluss des Weserberglandes an das Wasserstoffnetz, die Aufnahme der Glasindustrie in die EU-Strompreiskompensationsliste und das Erfordernis, sich gemeinsam bei der Bundesnetzagentur für eine Weiterentwicklung der Individuelle-Netzentgelte-Regelung einzusetzen.

Auf Antrag der Abgeordneten beschließt der **Ausschuss** einvernehmlich, eine schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung, nach Möglichkeit vertreten durch das MW und das MU, entgegenzunehmen.

Tagesordnungspunkt 11:

ÖPNV stärken - barrierefreie Bushaltestellen schaffen

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/5392](#)

direkt überwiesen am 25.09.2024

federführend: AfWVBuD;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 2 GO LT: AfHuF

Auf Wunsch der Antragstellerin kommt der **Ausschuss** überein, diesen Antrag in der Sitzung am 29. November 2024 zu beraten.
