

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

über den öffentlichen Teil der 58. Sitzung
des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen
und Digitalisierung
am 6. November 2024
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies sowie das Finanzministerium**
(gemeinsam mit dem Ausschuss für Haushalt und Finanzen)
Verfahrensfragen..... 5

2. **Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies zur aktuellen Lage des VW-Konzerns**
Unterrichtung 5
Aussprache 5

Anwesend:

Mitglieder des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung:

1. Abg. Reinhold Hilbers (CDU), stellv. Vorsitzender
2. Abg. Jörn Domeier (in Vertretung des Abg. Matthias Arends) (SPD)
3. Abg. Christoph Bratmann (SPD)
4. Abg. Oliver Ebken (SPD)
5. Abg. Nico Bloem (in Vertretung des Abg. Stefan Klein) (SPD)
6. Abg. Immacolata Glosemeyer (in Vertretung der Abg. Sabine Tippelt) (SPD)
7. Abg. Uwe Dorendorf (CDU)
8. Abg. Christian Frölich (CDU)
9. Abg. Marcel Scharrelmann (CDU)
10. Abg. Colette Thiemann (CDU)
11. Abg. Stephan Christ (GRÜNE) (zu TOP 2 vertreten durch Abg. Dr. Andreas Hoffmann)
12. Abg. Heiko Sachtleben (GRÜNE)
13. Abg. Omid Najafi (AfD)

Mitglieder des Ausschusses für Haushalt und Finanzen (nur TOP 1):

1. Abg. Dr. h. c. Björn Thümler (CDU), Vorsitzender
2. Abg. Jan-Philipp Beck (SPD)
3. Abg. Markus Brinkmann (SPD)
4. Abg. Kirsikka Lansmann (in Vertretung der Abg. Dr. Dörte Liebetruth) (SPD)
5. Abg. Björn Meyer (SPD)
6. Abg. Philipp Raulfs (SPD)
7. Abg. Melanie Reinecke (CDU)
8. Abg. Claus Seebeck (CDU)
9. Abg. Dr. Andreas Hoffmann (GRÜNE)
10. Abg. Pippa Schneider (GRÜNE)

Als ZuhörerIn und Zuhörer (§ 94 GO LT)

1. Abg. Jan-Philipp Beck (SPD) (TOP 2)
2. Abg. Kirsikka Lansmann (SPD) (TOP 2)
3. Abg. Björn Meyer (SPD) (TOP 2)
4. Abg. Katharina Jensen (CDU) (TOP 1)
5. Abg. Hartmut Moorkamp (CDU) (TOP 1)
6. Abg. Sina Maria Beckmann (GRÜNE)
7. Abg. Christian Schroeder (GRÜNE)

Von der Landesregierung:

Minister Lies (MW).

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 08:00 Uhr bis 08:01 Uhr und 08:45 Uhr bis 09:28 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:

Billigung von Niederschriften

Der **Ausschuss** billigt die Niederschrift über die 56. Sitzung.

* * *

Tagesordnungspunkt 1:

Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies sowie das Finanzministerium

Verfahrensfragen

Der **Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung** und der **Ausschuss für Haushalt und Finanzen** behandeln diesen Tagesordnungspunkt in gemeinsamer Sitzung.

Sie beschließen einvernehmlich, den Mitgliedern des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ bei diesem Tagesordnungspunkt ein Rede- und Fragerecht gemäß § 94 Abs. 2 GO LT einzuräumen.

Ferner beschließen sie auf Bitten der Landesregierung gemäß § 93 Abs. 4 Satz 1 GO LT einstimmig, diesen Tagesordnungspunkt in einem **vertraulichen Sitzungsteil** zu behandeln. Darüber wird eine gesonderte Niederschrift erstellt.

Tagesordnungspunkt 2:

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

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) verweist auf die am Vormittag anstehende Unterrichtung des Plenums durch Ministerpräsident Weil zum Thema VW. Er spricht sich in Anbetracht der Tragweite der seitens der Konzernführung angekündigten Kosteneinsparungen dafür aus, dass das gesamte Parlament möglichst zeitnah detailliert unterrichtet wird, und empfiehlt, dass sich der Minister in seiner Unterrichtung des Wirtschaftsausschusses heute Morgen auf die Details fokussiere, die ein Ausschuss in nicht öffentlicher Sitzung erfahren sollte. Dem Parlament gehörten viele Abgeordnete aus Regionen mit VW-Ansiedlungen an, die von Einsparungsplänen massiv betroffen sein könnten, heute aber nicht an der Sitzung des Wirtschaftsausschusses teilnehmen. Diese, argumentiert der Abgeordnete, gelte es ebenfalls zu informieren.

Minister **Lies** (MW) weist darauf hin, dass ihm nicht öffentliche Informationen, die im Aufsichtsrat berichtet worden seien, nicht zugänglich seien, weil er kein Mitglied des Aufsichtsrates sei, und bittet um Entschuldigung dafür, dass er aus diesem Grunde nur die Informationen weitergeben könne, die ihm als Wirtschaftsminister zugänglich seien.

Die Frage von stellv. Vors. Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU), ob der Minister wünsche, dass die Vertraulichkeit hergestellt werde, verneint dieser.

Unterrichtung

Minister **Lies** (MW) erklärt eingangs, die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder hätten am 23. bis 25. Oktober 2024 in Leipzig einen Beschluss zur Unterstützung der Transformation der deutschen Automobilindustrie einstimmig gefasst. Diese klare Positionierung sei ein wichtiger Ausgangspunkt für das Bemühen, aus der bisher zum Teil strittigen Debatte herauszukommen und zu vereinten Positionen zu gelangen. Er habe die Wirtschaftsminister der Länder für den 8. November 2024 zu einer Videoschalte eingeladen, um auf Grundlage dieses einstimmigen Beschlusses der Regierungschefinnen und Regierungschefs weitergehende fachliche Positionierungen zu erarbeiten.

Im Anschluss daran unterrichtet der Minister den Ausschuss im Rahmen einer computergestützten Lichtbildpräsentation über die aktuelle Lage des VW-Konzerns (s. **Anlage**).

Aussprache

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Wir haben in den letzten Unterrichtungen relativ viele Informationen zu Volkswagen und zur Volkswagen-Gruppe bekommen. Ein Großteil von dem, was Sie dargestellt haben, mag sicherlich interessant gewesen sein. Offen gesagt sind das in großen Teilen aber Informationen, die wir auch den öffentlichen Medien, den Konzernpräsentationen oder dem Internetauftritt des Volkswagen-Konzerns entnehmen konnten. Von daher wäre es uns recht gewesen, wenn wir heute mehr Hintergrundinformationen und Detailinformationen

bekommen hätten. Ich weiß, dass es wahrscheinlich keinen Unterschied machen würde, wenn ein Aufsichtsratsmitglied hier wäre, weil es aus den nicht öffentlichen, vertraulichen Aufsichtsratssitzungen nicht berichten dürfte. Dennoch wünschen wir uns, dass die Informationen, die Sie uns hier mitteilen, einen stärkeren Gehalt bekommen, auch gerne in vertraulichen Sitzungsteilen. Ich glaube, dass ein Großteil von dem, was hier gerade gezeigt worden ist, mittlerweile medienöffentlich bekannt ist - erst recht uns, die wir die Themen sehr aktiv verfolgen.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD): Vielen Dank für die Unterrichtung, Herr Minister. - Ich habe eine ganz konkrete Frage zu einem Thema, das in der Unterrichtung nicht so deutlich angesprochen wurde. Ich meine die CO₂-Flottengrenzwerte auf europäischer Ebene. Teil unserer Resolution¹ ist bekanntlich, dass wir einen linearen Anstieg statt eines stufenweisen Anstiegs fordern. Dieser Aspekt hat nach meiner Kenntnis nicht Eingang in die Bundesratsinitiative gefunden. Woran lag das? Ist Ihre Einschätzung, dass in diesem Thema noch Bewegung ist, um Einfluss auf die EU-Ebene zu nehmen und den VW-Konzern vor milliardenschweren Strafzahlungen zu schützen?

Minister **Lies** (MW): Lieber Herr Scharrelmann, ich wünschte, ich könnte Sie vertraulich unterrichten und Details berichten. Ich habe leider im Moment noch keine Details. Ich werde mich natürlich trotzdem darum bemühen, Informationen zu bekommen. Ich bekomme von den Aufsichtsratsmitgliedern logischerweise die gleichen Informationen, die Sie bekommen. Daran ändert sich auch im Austausch innerhalb der Landesregierung nichts. Trotzdem führen wir natürlich eine Vielzahl von Gesprächen. Wir haben in jeder Woche eine Schalte mit den Betriebsräten. Wir führen Gespräche mit dem Vorstand. Wir führen Gespräche darüber, was an zusätzlichen Möglichkeiten und Rahmenbedingungen vorhanden ist.

Wir hatten in der vergangenen Woche eine Diskussion, die fortgesetzt wird. Die Diskussionen darüber, dass drei Standorte geschlossen und Zehntausende Mitarbeiter gekündigt werden müssten, hat im Vorfeld einer tariflichen Auseinandersetzung stattgefunden. Ich bezweifle, dass Menschen außerhalb dieses politischen Raums diesen Zusammenhang wahrnehmen. Sie lesen nur, dass drei Standorte geschlossen werden müssen. Diese Menschen machen sich deshalb große Sorgen.

Hier werden natürlich Szenarien aufgebaut - ich sehe das sehr kritisch, weil wir dadurch in Mithaftung genommen werden -, die man in solchen Verhandlungspositionen braucht. Wir haben dadurch das Problem, dass dadurch eine öffentliche Verunsicherung entsteht, die nur schwer zu ertragen ist. Deswegen ist es mir wichtig, deutlich zu machen, dass die Verhandlungsgrundlage der Verzicht auf die Schließung von Standorten und der Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen ist. Das ist für uns wichtig, weil das etwas mit Zukunftssicherheit zu tun hat. Sie haben völlig recht: Auch ich würde gerne wissen, was das für die Planungsrunde und für die Standortbelegung bedeutet.

Ich werde mich in den Gesprächen bemühen, an weitergehende Informationen zu gelangen. Sollte es die Chance geben, weitergehende Informationen vorzutragen - vielleicht auch aus dem Kreise der Beschäftigten oder des Unternehmens, wenn sie nicht aufsichtsratsrelevant sind -

¹ Resolution des Niedersächsischen Landtages zur aktuellen Krise bei Volkswagen - Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 19/5323

werde ich sie sicherlich nutzen. Ich bitte aber um Entschuldigung dafür, diese aufsichtsrelevanten Informationen generell nicht liefern zu können; denn leider besteht meine Wissensmöglichkeit ausschließlich aus der Teilnahme an Gesprächen. Ich versuche, alles das, was ich in diesen Gesprächen erfahre, vorzutragen.

Dazu zählt im Übrigen etwas, worüber ich Ihnen schon bei der letzten Unterrichtung berichtet habe - etwas, was öffentlich gar nicht wahrgenommen wird: Wir haben eine ungewöhnliche Diskussion über Osnabrück. Es wird gesagt, dieser Standort sei nicht ausgelastet. Tatsächlich leistet dieser Standort aber einen Ergebnisbeitrag, weil er mithilfe spezieller Fahrzeugmodelle und der Bewältigung von Herausforderungen produktiv ist. Das sind wichtige Leistungsmerkmale, die bekannt sein müssen, damit nicht der Eindruck entsteht, dass dieser Standort allein aufgrund seiner Auslastung keine Zukunft mehr haben könnte. Genau dieser - unzutreffend - Eindruck aber wird leider öffentlich erweckt. Am Standort Osnabrück werden bis jetzt erfolgreich Cabrios gebaut, die sich auch verkaufen lassen. Möglicherweise müssen die Verantwortlichen die Überlegung anstellen, ob es zur Lösung der geringen Auslastung ratsam sein könnte, dort ein Elektro-Cabrio zu bauen. Meines Erachtens ist der Standort Osnabrück bestens geeignet, die Wünsche der Menschen nach einem Cabrio, das elektrisch angetrieben wird, zu erfüllen. Der Weg muss dahin führen, dass Autos entwickelt werden, die die Menschen nachfragen.

Herr Bratmann, ich habe den Eindruck, dass es erste Tendenzen gibt, dass man uns besser zuhört - dass klar ist, dass die Zahlung von Strafzahlungen nicht hilft. Ich will dazu durchaus kritisch anmerken, dass das nicht überall in der Bundesregierung so gesehen wird. Wir haben mit dem Kanzler einen starken Verbündeten. Ansonsten aber höre ich: Na ja, dann müsste man diese Strafzahlungen erst einmal zulassen. Diese Strafzahlungen bekäme der Mitgliedstaat ja zurück, und der Mitgliedstaat könne die den Strafzahlungen entsprechende Summe der Automobilindustrie wieder zurückgeben. Ich glaube, dass das passiert, glaubt in diesem Raum niemand. Neben Schwierigkeiten der bilanziellen Darstellung solcher Strafzahlungen, die zunächst entrichtet und dann auf irgendwelchen Wegen wieder kompensiert werden müssten, würde auch ein fataler Eindruck entstehen.

Wir brauchen einen Weg, dass diese Strafzahlungen, die größere Teile der europäischen Automobilindustrie treffen, vermieden werden, und zwar nicht zulasten des Klimaschutzes, sondern indem aus einer harten Stufe, die vor der Corona-Pandemie und somit vor einer ganz anderen Situation willkürlich festgelegt wurde, ein gleitender Prozess modelliert wird, der für Klimaschutz den gleichen Beitrag leistet, aber für jedes Wirtschaftsunternehmen eine leistbare Voraussetzung vorsieht. Der französische Wirtschaftsminister teilt unsere Ansicht. Wichtig ist, dass in Europa eine Allianz entsteht, dass diese Strafzahlungen vermieden werden.

Verständigung besteht heute schon über die Stufe 30. Im Übergang von der Stufe 35 zur Stufe 30 ist ein harter Bruch zu überwinden. Die EU-Kommission hat schon signalisiert, dass sie es für schwierig halte, diese harte Stufe einzuführen. Diese Einsicht ist wichtig, hilft uns aber heute nicht. Wir brauchen die Erkenntnis auch in Bezug auf die Stufe, die ab 2025 zu überwinden ist. Sie erkennen, dieses Thema wird auf Brüsseler Ebene intensiv diskutiert. Wir hoffen, dass Ende November/Anfang Dezember für die interne Arbeitsgruppe, die die EU-gebildet hat, ein Ergebnis vorliegt.

Abg. **Dr. Andreas Hoffmann** (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Minister, ich habe mir vor ein paar Tagen die Zwischenbilanz des Q3 angesehen. Für mich haben sich dadurch einige Sichtweisen und Interpretationen ergeben. Ich wüsste gerne, ob Sie sie mit mir teilen.

Erstens. Sie sagten, im Core-Bereich seien tendenziell mehr Fahrzeuge verkauft worden, im Gegensatz dazu sei der Absatz im Luxury-Bereich - das sind Porsche, Audi, Lamborghini - eingebrochen, vor allem im China-Geschäft. Zugleich hat der Core-Bereich ein schlechteres operatives Ergebnis erzielt; das haben Sie, Herr Minister, dargestellt. Früher wurde das in den Bilanzen extra ausgewiesen. In der Zwischenbilanz zum Q3 ist das unterblieben. Der Grund, aus dem das operative Ergebnis schlecht ist, obwohl mehr verkauft wird, liegt aus meiner Sicht in den Abfindungen. Es gibt in meinem Umfeld Konzernbeschäftigte, die in diesem Jahr bis zu einer Viertelmillion hätten bekommen können, wenn sie aufgehört hätten zu arbeiten. Diese Abfindungen sind in die Bilanz einbezogen, ohne dass sie besonders ausgewiesen sind.

Ferner habe ich eine Rückstellung von 5,7 Mrd. Euro gefunden, ohne dass diese weiter erklärt worden ist. Um den Talking Point der CDU im Haushaltsausschuss aufzugreifen: Im laufenden Jahr wurden damit Aktienpakete von Softwarefirmen gekauft. Hierzu gibt es keine weitere Erklärung. Diese beiden Aspekte senken den operativen Gewinn um knapp 7 Mrd. Euro, ohne dass deren Folgen auf die Bilanz ausgewiesen oder erklärt werden. Beim Blick auf die Zahlen der letzten Quartale ist das Unternehmen, was Produktion und Absatz angeht, nicht krank. Die schlechte Gewinnsituation resultiert nur aus den Rückstellungen und den Abfindungen. Nur dem Luxury-Segment geht es tatsächlich schlecht. Die Zwischenbilanz ist öffentlich zugänglich und kann aus dem Internet heruntergeladen werden. Liege ich mit meiner Interpretation grundsätzlich falsch oder sind die Gründe im Wesentlichen Managemententscheidungen?

Minister **Lies** (MW): Sehr geehrter Herr Dr. Hoffmann, wir haben es bei Audi gesehen. Ich fand die in einigen Zeitungen, einer großen Zeitung dargestellte Krisensituation deutscher Unternehmen - zu Salzgitter wird der Ministerpräsident in seiner Rede vor dem Plenum gleich etwas sagen - recht übertrieben. In Bezug auf Salzgitter muss man nicht von einer Krisensituation reden; es gibt einen Dritten, der Interesse hat, in das Unternehmen einzusteigen. Ich würde so ein Ansinnen nicht automatisch als Krise bezeichnen. Eine andere Frage ist, ob man es gut findet, dass dieser Dritte in das Unternehmen einsteigen will.

Bei Audi werden im Q3 die Kosten verbucht, die durch die Schließung des Werkes in Brüssel entstehen, um sich dadurch für die Zukunft positiv aufzustellen. Audi schließt dieses Werk in Brüssel doch nicht ohne Grund. Audi schließt das Werk in Brüssel, um sich zukunftsfähig aufzustellen. Das gilt auch für die Rendite, die das Unternehmen erwirtschaftet. Tatsächlich entstehen durch das Performance-Programm zunächst einmal erhebliche Mehrkosten. Erst einmal wird in erheblicher Größenordnung investiert - es ist nicht meine Aufgabe, die Gründe für die Höhe der Investitionen zu erklären -, um Menschen nicht mehr in Arbeit zu haben. Das kostet unglaublich viel Geld und schwächt natürlich die wirtschaftliche Situation des Unternehmens, führt im Ergebnis aber dazu, das Ziel der Unternehmensleitung zu erreichen, künftig mit weniger Belegschaft produzieren zu können. Ich finde, das macht es schwierig, die Bilanz im Detail zu bewerten. Die von Ihnen angeführten Beispiele zeigen aber, dass ein Teil dieser Maßnahmen sehr konsequent ergriffen wird, trotz der extremen Auswirkungen beispielsweise für die von der Schließung des Werkes Brüssel betroffenen Beschäftigten.

Im Core-Bereich sind die Absatzzahlen von Volkswagen nicht gesunken. Das ist eine gute Botschaft. In der öffentlichen Diskussion entsteht doch der Eindruck, dass alle Werke leer stünden und keine Autos abgesetzt würden. Das ist nicht der Fall. Das heißt nicht, dass wir nicht eine extreme Konsum- und Kaufzurückhaltung haben. Die Botschaft, dass in Europa 2 Mio. Fahrzeuge weniger verkauft werden - 500 000 Fahrzeuge konzernweit, 300 000 Fahrzeuge der Marke VW -, korrespondiert mit der Botschaft, dass das Alter der vorhandenen Fahrzeuge steigt. Das hat damit zu tun, dass sich Fahrzeugbesitzer vor Jahren schon nach deutlich weniger Jahren ein neues Auto gekauft hätten als heute. Das kann nicht auf Dauer so sein. Konsumzurückhaltung hat mit Verunsicherung und Inflation zu tun. Wir sehen eine erhebliche Veränderung gerade beginnend mit dem Jahreswechsel 2022. Der Anstieg der Energiepreise und der Inflation hat in allen Bereichen - vom Einzelhandel bis zum Automobilbereich - zu einem erheblichen Rückgang des Konsums geführt. Das erleben wir auch bei VW. Es gibt zwei Möglichkeiten, die Zahlen zu interpretieren: Entweder sagt man „Wir haben ein Riesenproblem, das geht so alles nicht“ oder man sagt „Was wird eigentlich gemacht? Wie wirkt sich das in den Zahlen aktuell aus? Welche Prognose ergibt sich, wenn aus Verunsicherung wieder stärkerer Konsum entsteht?“. Es muss funktionieren, den Konsum wieder anzuregen, indem die Verunsicherung genommen wird. Das wird in allen anderen Bereichen auch funktionieren. Das funktioniert auch im Bereich des Bauens einer Eigentumswohnung oder eines Einfamilienhauses. Die Zurückhaltung in diesem Segment liegt nicht nur an den hohen Zinsen, sondern auch an der Sorge vor der Zukunft. Ich habe gestern an einer Veranstaltung des Einzelhandels in Göttingen teilgenommen. Auch dort genügt ein Blick auf die Zahlen: Das Jahr 2022 ist ein harter Bruch gewesen, dessen Auswirkungen bis heute andauern und die sich nur sehr langsam verringern.

Wir können die Auswirkungen des Performance-Programms auch an der Rendite erkennen. Sie wird auch durch die weiteren geplanten Kosteneinsparungen steigen. Das erschwert es uns, darzustellen, wann und unter welchen Opfern die Ergebnisverbesserung in Höhe von 10 Mrd. Euro erreicht ist.

Ich werde versuchen, die Zahlen, die benötigt werden, um näheren Einblick in die Folgen der Kosteneinsparungsplanungen zu erhalten, zu besorgen, damit sie zumindest hier im Ausschuss vertraulich verwendbar sind und Sie dadurch eine bessere Grundlage haben, die Situation aus Ihrer Sicht zu bewerten. Ich finde Ihre kritische Betrachtung verkürzter öffentlich dargestellter Zahlen berechtigt.

Stellv. Vors. Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU): Sie haben einerseits anhand eines Sheets gezeigt, dass ein Absatzrückgang erfolgt ist - es wird kommuniziert, dass 300 000 Fahrzeugen bei der Marke VW und 500 000 Fahrzeuge konzernweit weniger verkauft worden sind -, andererseits haben Sie gesagt, dass Fixkosten verringert werden müssten. Eine rückläufige Fixkostendegression allerdings bereitet Umsetzungsprobleme. Wie soll die Fixkostendegression mit Blick auf die Kapazitäten gelingen? Wenn sie durch Mitarbeiterentlassungen erfolgen soll, wird in der Regel intensitätsmäßig verfahren. Wenn kapazitätsmäßig verfahren werden soll, muss die Frage beantwortet werden, wie die Fixkosten reduziert werden können, ohne dass das auf zusätzliche Fahrzeuge/Produkte umgerechnet werden kann. Eine Fixkostensenkung pro Fahrzeug kann doch ohne massive Entlassungen nur gelingen, wenn mehr Autos bei gleichbleibenden Kosten produziert werden können. Der Vorstand schweigt zu diesen Themen. Das, was von dort momentan kommuniziert wird, betrifft nur Tatsachen, die aus Unternehmenskreisen herausickern, und das, was die Gewerkschaft und Arbeitnehmervertretung kommuniziert. Wann kommuniziert

denn der Vorstand? Auch der Vorstand muss doch eine Meinung haben und etwas vorlegen können. Die Landesregierung muss doch darauf drängen, dass der Vorstand etwas vorlegt. Wie soll der Spagat zwischen dem Absatzrückgang in Europa, der sich offensichtlich nicht auffangen lässt, und dem Verzicht auf Werkschließungen und Mitarbeiterentlassungen bewerkstelligt werden?

Minister **Lies** (MW): Es ist unser gemeinsames Problem, dass wir keinen tiefen Einblick, sondern nur öffentliche Berichterstattung haben. Sie haben zu Recht zwei Teilaspekte angesprochen. Der eine betrifft die Frage, wie viele Mitarbeiter pro Fahrzeug eingesetzt werden müssen. Der andere betrifft die Frage, wie viele Mitarbeiter für ein bestimmtes Volumen an Fahrzeugen benötigt werden. In der öffentlichen Debatte kursiert immer die Rechnung, dass an einem Standort 300 000 Fahrzeuge gebaut werden müssen, wenn dieser optimal ausgelastet sein soll. Die Zahlen, die dafür benötigt werden, bedürfen einer genaueren Betrachtung. Bevor ich das nicht getan habe, kann ich diese Rechnung nicht bewerten. Klar ist erstens: In der Zukunft wird in Europa mit 2 Mio. weniger Fahrzeugen gerechnet. Wenn es dabei bleibt, wird es weniger individuelle Mobilität in Europa geben. Ich persönlich glaube daran nicht, denn die Verkehrsprognosen sprechen hier eine andere Sprache. Klar ist zweitens: Der Lebenszyklus eines Fahrzeugs wird immer länger werden. Das hängt meines Erachtens immer von der Lebenssituation des Fahrzeugbesitzers und der generellen konjunkturellen Lage ab. Insofern stellt sich die Frage, ob wir uns dauerhaft auf weniger Fahrzeuge einstellen müssen.

Hinsichtlich der Diskussion um die Werkschließungen kann ich mir schlecht vorstellen, dass in einer Zeit, in der der Weg in die Elektromobilität gegangen werden soll, Standorte, an denen Elektrofahrzeuge gefertigt werden, geschlossen werden. Standorte wie Emden oder Dresden standen im Raum. Der tiefere Sinn einer Schließung dieser Standorte würde sich mir nicht erschließen. Denn die Autohersteller müssen doch gerade Elektroautos produzieren und absetzen, damit sie in der Lage sind, die Emissionsquoten zu erreichen. In dem Zusammenhang dann immer wieder von Standorten zu sprechen, an denen Elektrofahrzeuge produziert werden, macht keinen Sinn. Statt an zwei Standorten nur die Hälfte der Fahrzeuge zu fertigen - das haben Sie, Herr Hilbers, angesprochen -, wäre es klüger, an einem Standort die andere Hälfte des anderen Standortes zusätzlich zu fertigen. Es reicht doch nicht aus, nur an einem Standort die bisher produzierte Menge zu fertigen; denn dann werden wir die Flottenemissionsgrenzwerte nicht erreichen. Es müssen mehr Elektrofahrzeuge produziert werden.

Ich sehe nicht, dass im Hinblick auf die künftige Auslastung die Standorte in Deutschland die Problemstandorte sind. Es ist allerdings klar, dass sich die Kostensituation an den deutschen Standorten anders darstellt als an den übrigen Standorten in der Welt. Das ist sicherlich schon mit Blick auf Standorte in Europa der Fall. Aus diesem Grunde werden in Deutschland ja auch bestimmte Fahrzeugmodelle nicht mehr produziert.

Wir wünschen uns von den Verantwortlichen bei VW, dass sie uns bei nächster Gelegenheit aufzeigen, was in den vergangenen fünf Jahren an Produktverlagerung aus Deutschland ins Ausland stattgefunden hat. Ich habe dort einmal folgende Frage gestellt: Welche Autos habt ihr früher hier produziert, die jetzt woanders produziert werden, und wie stellt sich die Kostensituation denn dort jetzt dar? - Man sah sich außerstande, mir hierzu Auskunft zu geben bzw. geben zu wollen. Ich habe keinen Anspruch darauf, hierzu eine Auskunft zu erhalten. Aber ich habe die Möglichkeit, diese kritischen Fragen zu stellen.

Ich bin Ihnen sehr dankbar, dass Sie mir sagen, dass Sie ganz konkrete Fragen haben und mich bitten, diese zu beantworten, wenn ich den Ausschuss denn schon unterrichte. Wir nehmen Ihre Fragen auch zur Notiz. Aber leider sind wir davon abhängig, was uns VW an Informationen gibt. Wir können natürlich im Netz recherchieren. Aber es kann unmöglich die Aufgabe eines Ministeriums sein, Arbeit des Konzerns zu erledigen. Wir erwarten ein Stück Zuarbeit. Ich erwarte, dass wir zu klassischen Fragen zur Zielentwicklung einen besseren Informationsstand haben, um Sie besser informieren zu können. Denn das würde uns bei der weiteren Debatte weiterhelfen.

Wir sehen uns nicht imstande, eine transparente und kluge politische Begleitung im politischen Raum wahrzunehmen, wenn wir die dafür benötigten Informationen nicht erhalten. Wenn wir diese Informationen nicht haben, sind wir spekulativ unterwegs wie am letzten Montag. Was am letzten Montag betrieben wurde, war Chaoskommunikation. Kein Mensch braucht eine solche Kommunikation. Niemand im Parlament hat an einer solchen Kommunikation Interesse. Ich werde Ihren Wunsch, Herr Scharrelmann, ansprechen. Wenn Sie konkrete Fragen haben, dann senden Sie sie mir gerne zu. Ich werde diese Fragen zum Anlass nehmen, sie an den Vorstand zu richten - denjenigen, von dem man erwarten könnte, dass er darauf antwortet. Wenn das gelänge, würde ich Ihnen die Antwort übermitteln.

Stellv. Vors. Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU): Vielen Dank. Der Ausschuss nimmt das Angebot gerne an und behält die weitere Entwicklung im Blick.



Unterrichtung durch Minister Olaf Lies zur aktuellen Lage des VW-Konzerns, am 06.11.2024

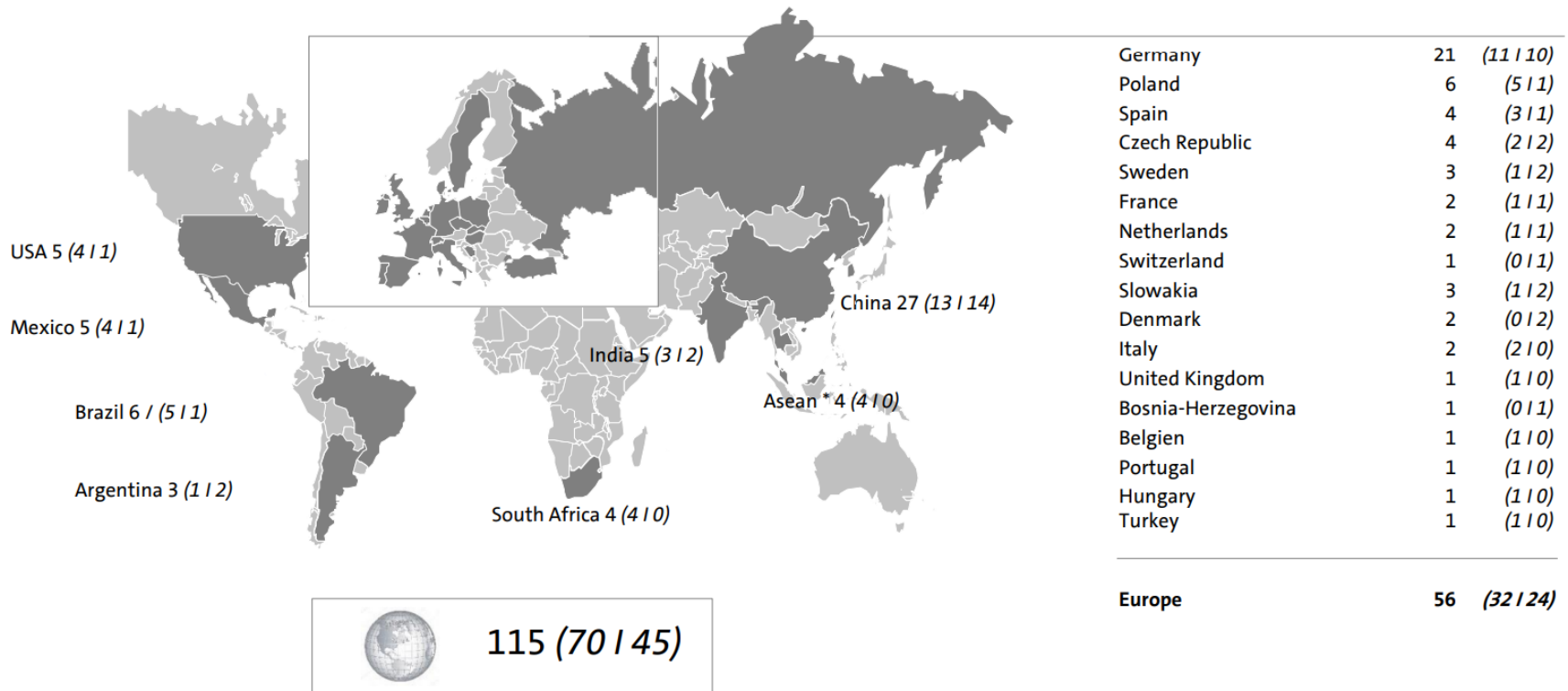
Inhalt

1. Produktionsstandorte VW Pkw
2. Tarifverhandlungen
3. Betriebliche Ebene
4. Wie kommt VW aus der Krise?



Produktionsstandorte Volkswagen Pkw

Volkswagen Konzern – Produktionsstandorte Welt/Europa



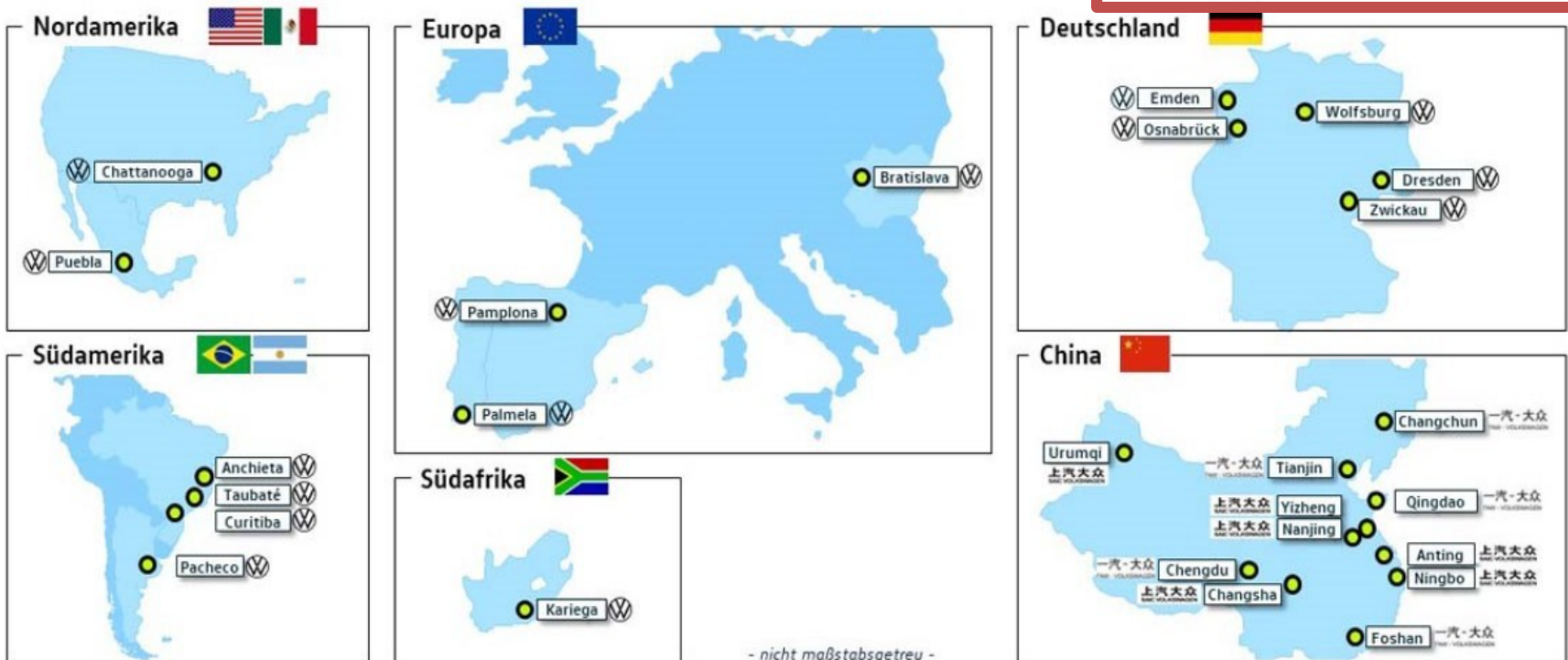
28 (13 / 15) = total (vehicles / components) with components: engines, gearboxes or components

* Asean: Thailand, Malaysia and additionally Taiwan

Marke Volkswagen Pkw - Produktionsstandorte weltweit

Fahrzeugbauende Standorte Marke Volkswagen 26 Standorte weltweit

Zzgl. Standorte
VW-
Nutzfahrzeuge in
D/EU (Hannover,
Poznan und
Wrzesnia)





Tarifverhandlungen

Tarifverhandlungen – Exkurs: Allgemeine Erläuterungen

- **Flächentarifverträge:** Ganze Branchen und Regionen zwischen Gewerkschaften (regionale Tarifkommission) und Arbeitgeberverbänden.
- **Firmen- oder Haustarifverträge:** Gewerkschaften und Arbeitgeber.
- **Staat greift bei Tarifverhandlungen nicht ein** (Wahrung der Tarifautonomie)!
- Nach Ablauf der Friedenspflicht: Aktionen und Warnstreiks möglich.
- **Scheitern der Verhandlungen: Urabstimmungen** über Streiks möglich.
- Mind. 75 % der aufgerufenen Gewerkschaftsmitglieder müssen zustimmen
- Tarifgespräche können dabei fortgeführt werden.
- **Ergebnis erzielt:** Zweite Urabstimmung über Annahme und Streikbeendigung.

Verhandlungsebenen bei Volkswagen

Was wird verhandelt?

Tarifliche Ebene

- Entgelttarifvertrag
- Beschäftigungssicherung
- Standortsicherung
- Anzahl Azubis und Dual Studierender
- Bonussystem TarifPlus
- Sonderzahlungen

Betriebliche Ebene

- Performance Programm / Ergebnisverbesserungsprogramm
- Planungsrunde Konzernvorstand (Investitionen / Standorte)

Tarifverhandlungen Volkswagen: Akteure

- **IG Metall** verhandelt mit Volkswagen für die **sechs Standorte** in Wolfsburg, Hannover, Braunschweig, Salzgitter, Emden und Kassel sowie für die drei Tochterfirmen: Financial Services, Immobilien sowie dx.one [IT-Themen]
(Haustarifvertrag für rund 120.000 Beschäftigte)
- Das Osnabrücker VW-Werk ist Teil der Metall- und Elektroindustrie im Tarifgebiet Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim (Warnstreiks hier bereits möglich). In der ME-Industrie wird **bundesweit** für 3,9 Mio. Beschäftigte **verhandelt**. Forderungen identisch.

Tarifverhandlungen Volkswagen: Akteure

Verhandlungsführer Thorsten Gröger (IG Metall) und Arne Meiswinkel (VW)



Nordsee Zeitung, 25.09.2024, Foto: Julian Stratenschulte

Zeitlicher Ablauf



Aktueller Sachstand

	Arbeitnehmerseite	Arbeitgeberseite
Forderungen	Masterplan 25-30-35 (Jahre) inkl. Erhalt aller Standorte + Beschäftigungssicherung >2029	Nachhaltige Kostenentlastung Zusätzlich 5,7 Mrd. Euro Einsparung Ziel: 6,5 % RoS (Umsatzrendite)
Tarifebene (Stand 2. Verhandlungsrunde vom 30.10.2024) Nächster Verhandlungstermin: 21.11.2024	– 7 % Entgelterhöhung – 170 Euro zusätzlich für Auszubildende – Erhalt aller deutschen Standorte – Beschäftigungssicherung	– Entgeltsenkung von 10 % – Neuausrichtung Bonussystem Tarif Plus – Entfall von Sonderzahlungen – Bedarfsorientierte Anzahl von Auszubildenden und Dual Studierenden und deren Übernahme – Einen zukunftsfesten Haustarifvertrag mit einheitlichen Arbeitsbedingungen
Planungsrunde	Produktzusagen und Standortauslastung versus ggf. Standortschließungen	
Performance Programm/ Ergebnisverbesserung (EVP)	Verschiedene Handlungsfelder (Verwaltung, techn. Entwicklung, Materialkosten, Produkte, Fahrzeugproduktion, Vertrieb, Qualität, weitere Geschäftsfelder, Region Nord-/Südamerika) Laufende Verhandlungen	

Stellungnahme VW-Konzern zu Presseberichten möglicher Werkschließungen

„Volkswagen beteiligt sich nicht an Spekulationen rund um die vertraulichen Gespräche mit der IG Metall und dem Betriebsrat auf tariflicher sowie betrieblicher Ebene. Wir halten an dem vereinbarten Grundsatz fest, diese Diskussionen intern mit unseren Verhandlungspartnern zu führen. Fakt ist: Volkswagen steht an einem entscheidenden Punkt seiner Unternehmensgeschichte. Die Lage ist ernst und die Verantwortung der Verhandlungspartner ist enorm. Es geht jetzt darum, gemeinsam mit der Mitbestimmung die Zukunft der Volkswagen AG mit ihren Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Group Components und Volkswagen Nutzfahrzeuge nachhaltig zu sichern. Dazu hat der Vorstand der Mitbestimmung Lösungsvorschläge unterbreitet. Angesichts der Entwicklungen am Wirtschaftsstandort Deutschland müssen wir gemeinsam Wege finden, die es uns ermöglichen, weiter nachhaltig in unsere Produkte und Technologien zu investieren. Nur so können wir die elementare Waage von Wirtschaftlichkeit und Beschäftigung wieder in Balance bringen.“

Quelle: Volkswagen Außenbeziehungen, 30. Oktober 2024



Betriebliche Ebene

Das Performance Programm



Quelle: volkswagen-newsroom.com

Ziel: Mehr Effizienz und Ertrag bei geringeren Kosten.

- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit
- Freisetzung von finanziellen Mitteln für Investitionen in Produkte und neue Geschäftsfelder

Das Performance Programm

Geltungsbereich: VW Pkw, VW Komponente, VW Nutzfahrzeuge

- Zeitraum: drei Jahre (2024-2026)
- Handlungsfelder:
 - Optimierung von Material- und Produktionskosten
 - Reduzierung von Fix- und Fertigungskosten
 - Steigerung der Erlöse
 - Senkung der Personal- und Arbeitskosten
- Aktuell **Nachverhandlung**
 - Einsparziel von 10 Mrd. Euro wird so noch nicht erreicht.
 - „Gegenläufer“ Absatzrückgang,
 - zusätzlicher Einspardruck
- Konsequenz: Weitere Einsparmaßnahmen laut Konzernangaben erforderlich!

VW Quartalszahlen

- ➔ **US-Analysehaus Bernstein:** "Obwohl der Betriebsgewinn den Konsens* um 10 Prozent verfehlt hat und die Ergebnisse keineswegs dort sind, wo sie sein sollten, liefern die Ergebnisse unserer Ansicht nach keine weitere Munition für das Argument des Managements, dass historische Kostensenkungen und Opfer von der Belegschaft in Deutschland gebracht werden müssen."

*[Anmerkung der Redaktion: Der sogenannte Konsens ist die durchschnittliche Erwartung der Analysten im Vorfeld der Zahlenvorlage]

- ➔ **David Powels (Markenvorstand VW):** „Deshalb benötigen wir **weitergehende Maßnahmen**, um notwendige Investitionen zu finanzieren und damit die Zukunft von Volkswagen nachhaltig zu sichern. Um unsere Profitabilität zu steigern, müssen wir die **Performance Programme** jetzt mit **Nachdruck ausbauen** und umsetzen.“

Umsatzrendite: Schwaches 3. Quartal 2024 bei VW PKW und VW Nutzfahrzeuge

Ergebnisverbesserung unumgänglich, daher weiter Kostensenkungen zwingend erforderlich!

VW Quartalszahlen



	Q1 24 reported	Q2 24 reported	Q3 24 reported	9M 2024 trend reported
Brand Group Core	6.4%	3.7%	3.2%	 4.4%
<i>Volkswagen Brand</i>	4.0%	0.9%	1.8%	 2.1%
<i>ŠKODA</i>	8.1%	8.7%	8.2%	 8.3%
<i>SEAT/CUPRA</i>	5.9%	4.6%	0.3%	 3.9%
<i>VW Commercial Vehicles</i>	9.6%	6.1%	-1.2%	 5.5%
<i>Technology Components</i>	3.8%	2.2%	2.0%	 2.7%

Quelle: Investorenpräsentation

von VW vom 30.10.24

VW Quartalszahlen

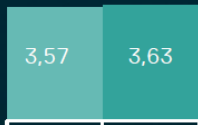
Brand Group Core Finanzkennzahlen Jan-Sept 2023¹⁾ vs. Jan-Sept 2024



Absatz ²⁾
[in Mio. Fahrzeuge]



1,5%

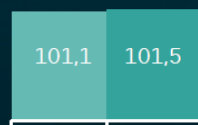


Jan-Sept 2023 Jan-Sept 2024

Umsatz
[Mrd. €]



0,4%

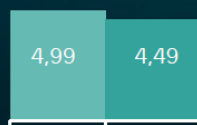


Jan-Sept 2023 Jan-Sept 2024

Operatives
Ergebnis ³⁾
[Mrd. €]



-9,9%



Jan-Sept 2023 Jan-Sept 2024

Operative
Rendite ³⁾
[%]

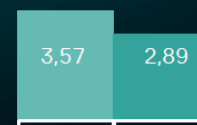


-0,5pp.



Jan-Sept 2023 Jan-Sept 2024

Netto
Cashflow
[Mrd. €]



Jan-Sept 2023 Jan-Sept 2024

1) Vorjahreswert bereinigt (IFRS17)

2) ohne Chinageschäft

3) vor Sondereinflüssen, nach Restrukturierungsmaßnahmen

BRAND GROUP CORE

Quelle: Presseinfo

von VW vom 31.10.24

- Markengruppe „Core“ im Zeitraum 1. bis 4. Quartal 2024 mit stabilem Absatz
- Belastung durch Restrukturierungsmaßnahmen

Planungsrunde VW Konzern

- Regulär jährlich im November für Modellbelegung / Fertigung je Standort
- Zustimmung des Aufsichtsrats zum Vorschlag des Konzernvorstands für Investitionen für die nächsten fünf Jahre zuzüglich Werksbelegung erforderlich
- Klare Entscheidungen pro Standort, auch in Niedersachsen



© Victor Sánchez Herrero/Unsplash

Wie kommt VW aus der Krise?

Sichtweise Unternehmen

1. Umsetzung Performance Programm (Marke VW)

- Bereichsübergreifende Projekte:
 - **Variantenreduzierung** für weniger Komplexität
 - Prozesse und Strukturen **schlanker und schneller** machen
- Ausgewählte Maßnahmen des Performance Programms sind:
 - **Verkürzung der Entwicklungszeit** ohne Abstrich bei Qualität und Sicherheit für neue Volkswagen Modelle von 50 auf 36 Monate, um die Fahrzeuge schneller auf den Markt zu bringen.
 - **Reduzierung der Zahl der Versuchsträger** in der Technischen Entwicklung um bis zu 50 Prozent dank Digitalisierung und virtueller Erprobung.
 - Reduzierung der Produktkosten durch **Intensivierung des Lieferantenmanagements**.
 - **Optimierung After Sales Geschäft** innerhalb der Brand Group Core.
 - Optimierung **Produktionsdauer** an den Standorten.

2. Zusätzlicher finanzieller Beitrag zu den Einsparzielen des Volkswagen Konzerns durch die Marke Volkswagen sowie auch die Volkswagen Komponente, die Volkswagen Nutzfahrzeuge und die Konzernstellen, um weiter erfolgreich am Standort Deutschland wirtschaften zu können.

Sichtweise Arbeitnehmer

- Forderungen des Gesamtbetriebsrats der Volkswagen AG an einen „Masterplan Zukunftsfähigkeit 25-30-35“:
 - Technologieführerschaft zurückerlangen als Grundlage für Auslastung und Beschäftigung an den Standorten (u.a. durch Stärkung der Technischen Entwicklung)
 - Vertrauen und Verlässlichkeit in den Entscheidungen (Produktzusagen, Standortzusagen und vergleichbare Entscheidungen aus den Planungsrunden müssen eingehalten werden).
 - Führung und Governance (Fokussierung Marke Volkswagen, Klarheit und Stringenz)
 - Finanzielle Situation (klare Kommunikation, Investitionen und Innovationen vorantreiben, neue Modelle im Volumensegment hervorzubringen, Fabriken bestmöglich auslasten und Fixkosten reduzieren.)
 - Wirtschaftlichkeit und Beschäftigungssicherung als gleichrangige Unternehmensziele

Nach wie vor möglicher Konflikt mit Konzernführung, derzeit Konsens unklar!



Erhalt der Werke in Deutschland



Keine Entlassungen



Entgelterhöhung statt Kürzung

Sichtweise Land Niedersachsen

Forderungen an die Sozialpartner:

- **Wettbewerbsfähigkeit** und **Beschäftigung** im VW Konzern und der Marke VW Pkw sichern
- **Rentabilität** und **Auslastung** in Niedersachsen
- Zukunftsfähiges **Produktportfolio**, bezahlbare Automobile (einschließlich selbstverständlich Verbrenner), dabei Fokus auf E-Mobilität fortführen!
- **Appell: Klarheit** über Eckpunkte vor Weihnachten

Aufgabe der Politik:

- Wettbewerbsfähigkeit: **Rahmenbedingungen am Standort Deutschland** für Kernbereich der deutschen Industrie verbessern
 - Industriestrompreis, Netzentgelte und staatliche Abgaben
 - Ladestrompreis (BR-Initiative von NI in finaler Abstimmung), Ladeinfrastruktur
 - Transformationsnetzwerke (Ministerschreiben an BM Habeck)
 - Kauf- und Leasinganreize / steuerliche Anreize
 - Flexibilisierung der CO2-Flottenemissionsgrenzwerte
- ⇒ **Aktuelle Beschlüsse der Ministerpräsidentenkonferenz (23. bis 25.10.2024) geben Rahmen!**