

Protokoll über die gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt (Nr. 30) und des Ausschusses für Wirtschaft, Hafen, Tourismus und Digitales (Nr. 14)

Sitzungstermin: Mittwoch, 30.01.2019
Beginn der Sitzung: 17:00 Uhr
Ende der Sitzung: 18:45 Uhr
Sitzungsort: Ratssaal, Verwaltungsgebäude II

Anwesend:

Vorsitzende

Pohlmann, Marianne

SPD-Fraktion

Strelow, Gregor
Arends, Matthias
Götze, Horst
Haase, Hans-Dieter

GfE-Fraktion

Hencke, Knut
Kruse, Doris
Eichhorn, Jochen
Janssen, Bernd

CDU-Fraktion

Bongartz, Helmut für Herbert Buisker
Verlee, Gerold Für Gerold Verlee
Hegewald, Reinhard
Ohling, Albert

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Renken, Bernd für André Göring

FDP-Fraktion

Bolinus, Erich für Bolinius, Erich
Busch, Friedrich
Eilers, Hillgriet
Mälzer, Frank

Beratende Mitglieder

Acker, Karl Vertreter des Stadtteilbeirates Barenburg
Bruns, Reiner Vertreter der Polizeiinspektion Emden
Narewski, Friedrich Vertreter des Seniorenbeirates
Rölling, Stefan Umweltbeauftragter der Stadt Emden
Mammenga, Wilfried

Verwaltungsvorstand

Bornemann, Bernd
Docter, Andreas Stadtbaurat

Protokoll über die gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt (Nr. 30) und des Ausschusses für Wirtschaft, Hafen, Tourismus und Digitales (Nr. 14)

von der Verwaltung

Kinzel, Rainer

Protokollführung

Möller, Vincent

Gast

Sann, Necmiye

für Altantuul Khatanbaatar-Frerichs

Vortragender Gast:

Herr Dick, Werksleiter VW Werk Emden

Öffentlicher Teil

TOP 1 Eröffnung der Sitzung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Frau Pohlmann begrüßt die Anwesenden, insbesondere Herrn Dick, die Presse und die Bürgerinnen und Bürger.

Beschluss: Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt.

Ergebnis: einstimmig

TOP 2 Feststellung der Tagesordnung

Beschluss: Die Tagesordnung wird festgestellt.

Ergebnis: einstimmig

TOP 3 Einwohnerfragestunde

Keine Fragen.

TOP 4 Strategische Ausrichtung des Volkswagenwerkes Emden; Vortrag von Herrn Dick, Werksleiter VW Emden

Herr Bornemann bedankt sich, dass Herr Dick so zeitnah in den Ausschuss gekommen ist, um über die großen Veränderungen beim VW Werk Emden zu informieren. Anfangs habe man ja ein eher mulmiges Gefühl gehabt, aber nun würden zunehmend die großen Chancen für den Zukunftsstandort Emden ins Blickfeld rücken.

Protokoll über die gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt (Nr. 30) und des Ausschusses für Wirtschaft, Hafen, Tourismus und Digitales (Nr. 14)

Herr Dick stellt die geplanten Veränderungen anhand einer Power-Point-Präsentation vor. Sein Ziel ist, mehr Verständnis zu erzeugen, für das was da gerade passiert am Standort Emden. Das sei ein längerer Prozess und es sei daher auch sicher nicht das letzte Mal, dass man darüber sprechen werde. Viele Details der Umstrukturierung würden sich erst in den nächsten Monaten konkretisieren.

Der Hintergrund für die derzeitigen Prozesse sei die „große Transformation“, wobei die Abgasreduzierung momentan verstärkt diskutiert werde, wobei **Herr Dick** eher die Zunahme der CO₂-Konzentration in der Atmosphäre wesentlich kritischer bewertet. So gerate der traditionelle Verbrennungsmotor politisch und durch zunehmende staatliche Förderungen unter Druck.

VW reagiert darauf mit folgender Unternehmensstrategie:

1. Bis 2020 soll das Kerngeschäft konsolidiert werden.
2. Bis 2025 will man Weltmarktführer für Mobilität sein: wesentliche Grundlage sei der neue Modulare Elektronik Baukasten (MEB) - darauf könne eine ganze Familie von Produkten aufsatteln.
3. 2030: Weltmarktführer E-Mobilität

Wenn man bis 2050 die Mobilität komplett CO₂-frei haben wolle, bedeute dies, dass man bereits 2040 den letzten Verbrenner verkaufen dürfte, weil Autos im Durchschnitt ca. 10 Jahre laufen. Dies bedeute auch, dass die Produktionskette bis dahin CO₂-neutral sein müsse. Dabei müsse man die gesamte Lieferantenkette betrachten. Da lägen auch große Chancen für Emden, aber der Standortvorteil müsse schnell erschaffen werden, was bedeute, dass grüner Strom hier günstiger sein müsse als anderswo. Das Zeitfenster sei durch den Netzausbau vorgegeben, weil dann der Windenergiestrom in das allgemeine Bundesnetz eingespeist werde.

Derzeit werden E-Mobile noch auf ein altes Fahrwerk montiert, wodurch das volle Potential nicht ausgeschöpft werden könne. Die neuen Autos der Serie ID kommen auf Plattformen, die genau für E-Mobile konzipiert wurden und dann auch deutlich größere Reichweiten haben. **Herr Dick** stellt die ID Familie vor. Der ID Vizzion soll der Passat der Elektromobilität sein und ab 2022 in Emden gebaut werden. Die neuen Autos seien komplett digitalisiert.

Der ID Vizzion soll etwa so viel kosten wie ein Golf-Diesel, wobei die Betriebskosten geringer seien als beim Verbrenner, weil zum Beispiel keine Ölwechsel notwendig seien. Man rechne aber auch mit staatlicher Förderung. Unterhaltungskosten seien auch ein wesentlicher Punkt für Flottenkunden.

Die Reichweite beim E-Golf sei derzeit 231 Kilometer, mit dem neuen MEB könnten Distanzen zwischen 330 km und 550 km erreicht werden. Das könne man sich dann beim Kauf aussuchen, je nach Batterieleistung.

Die Entscheidung für E-Mobilität in Emden sei eine Sicherung des Standortes, weil es eine echte Zukunftsentscheidung bedeute. Es mache auch den Standort Emden insgesamt attraktiver, wenn hier E-Mobilität verankert werde. **Herr Dick** plädiert dafür, dies als Chance zu verstehen und nicht nur Risiken zu sehen.

Frau Pohlmann bedankt sich für den ausführlichen Vortrag und eröffnet die Diskussion.

Herr Haase spricht ebenfalls seinen Dank für den umfangreichen Vortrag aus. Es sei gut, dass der Optimismus überwiege, aber es gebe sicher auch Risiken durch ungeklärte Fragen:

Protokoll über die gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt (Nr. 30) und des Ausschusses für Wirtschaft, Hafen, Tourismus und Digitales (Nr. 14)

1. Was bedeutet es für heutige Zulieferer in Emden? Gibt es andere Zulieferanforderungen, sodass ähnlich viele Arbeitsplätze erhalten bleiben?
2. Es bestehe die Sorge, dass die öffentliche Hand nicht die ausreichende Infrastruktur erstellt, außerdem sei die Versorgung mit Kraftstoff grundsätzlich ja privatwirtschaftlich betrieben. Die Stadt Emden könne ja keine E-Tankstellen aufmachen.
3. Wie ist der Stand beim Thema Batteriefabrik? Das wäre eine riesige Chance für Emden.

Herr Haase weist darauf hin, dass die Investition von einer Mrd. Euro am Standort aber auch riesige Abschreibungen bedeute, also keine Steuern für die Stadt Emden. Das werde auch die Mittel der Stadt verringern, den Strukturwandel proaktiv zu gestalten.

Herr Dick antwortet auf die gestellten Fragen:

1. Der Lieferantenpark sei in Emden nicht so stark betroffen, wie an anderen Standorten, wie beispielsweise beim Motorenwerk in Salzgitter. In Emden werde nur die Abgasanlage hergestellt, die dann wegfalle. Sonst blieben ja viele Elemente wie Karosserie, Räder etc. weiterhin notwendig. Es könnte auch sein, dass Zulieferer nach Emden kommen müssten. Zu dem Thema sei man bereits im regen Austausch mit der Stadt und die Ergebnisse seien schon sehr konkret, aber eben noch nicht druckreif.
2. Es sei richtig, dass Emden aufgrund der Windkraft einen wichtigen Vorteil habe beim Wettbewerb um die Batteriefabrik. Es mache ja keinen Sinn, so eine Fabrik mit Braunkohlestrom zu betreiben. Die Standortentscheidung sei aber sehr politisch, sodass man wenig Einfluss habe. Persönlich sei er der Meinung, die Batteriefabrik gehöre direkt an den Wybelsumer Polder mit Direktleitungen zu den Windanlagen.
3. Zum Thema Ladeinfrastruktur berichtet Herr Dick, dass VW mit anderen Autoherstellern intensiv daran arbeite, die Infrastruktur an Autobahnen und an Privathaushalten auszubauen. Aber der Staat könne sich nicht aus der Verantwortung ziehen, weil er letztendlich die Ausbaugeschwindigkeit vorgegeben habe.
4. Das Problem mit den Abschreibungen und Steuerzahlungen könne er verstehen, aber so sei nun mal die Gesetzeslage. Deswegen gar nicht zu investieren könne ja auch niemand wollen.

Herr Bongartz bedankt sich für den informativen Vortrag, der einige Sorgen genommen habe. Wichtig sei auch, dass die Menschen durch solche Vorträge und Diskussionen an das Thema E-Mobilität herangeführt werden. Man solle dies öfter durchführen, auch an der VHS beispielsweise. Je mehr die Menschen wüssten, umso weniger Angst und Sorgen hätten sie.

Herr Bongartz fragt an, ob man überlegt habe, die lokale Fachhochschule stärker in die Entwicklung einzubinden, da das für beide Seiten von Vorteil sein könne.

Eine weitere Frage sei, wie der Staat in Zukunft die ausbleibenden Kraftstoffsteuern ersetzen möchte, die ja wichtig für den Straßenbau seien. Zudem habe er gelesen, dass Toyota gemeinsam mit Panasonic einen neuen Batterietyp entwickeln würde. Ob Herr Dick davon etwas gehört habe. Eine letzte Frage sei die Verfügbarkeit von Strom, der von Umlagen und Netzentgelten befreit sei. Siemens habe dazu ja auch schon Neuregelungen angeregt.

Herr Dick sieht ebenfalls Handlungsbedarf bei der Stromregulierung, insbesondere wenn Überschusswindstrom sinnvoll eingesetzt werden soll. Er vertraue auf die Kreativität des Staates, die ausbleibenden Kraftstoffsteuern durch andere Steuern zu ersetzen.

Protokoll über die gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt (Nr. 30) und des Ausschusses für Wirtschaft, Hafen, Tourismus und Digitales (Nr. 14)

Zum Thema Toyota/ Panasonic könne er konkret nichts sagen, aber grundsätzliche gebe es in dem Feld viele verschiedene Player. Man müsse zudem zwischen Batteriezellen und Modulherstellern unterscheiden. Im Auto später werde ein Modul eingesetzt.

Nach seiner Kenntnis seien Lithium-Ionen-Batterien der neueste Stand der Technik, wobei in den letzten Jahren ein starker Preisverfall erfolgt sei, bei einer Erhöhung der Kapazitäten. Es gebe aber auch ganz andere Batterien wie Lithium-Luft, die den Vorteil hätten, dass sie deutlich höhere Kapazitäten haben und nicht so hitze/ kälteempfindlich seien.

Man sei bereits im engen Kontakt mit Prof. Kreuzt von der Fachhochschule und werde sich sinnvollen Kooperationen sicher nicht verschließen.

Herr Renken bedankt sich ebenfalls für den Vortrag, der informativer sei als die Präsentation in der VHS vor einer Woche. Er erachtet es ebenfalls als sinnvoll, öfter im Ausschuss miteinander zu diskutieren bei so einem wichtigen Thema. Er habe zwar keine Zweifel, dass VW technisch den Wandel hinbekomme, aber gerade was die Rahmenbedingungen angehe, müsse man im Dialog bleiben.

Er fragt nach, ob die Umstellung auch Auswirkungen auf Kfz-Werkstätten habe oder insgesamt für das Handwerk. Da müssten sich auch die Berufsausbildungen anpassen. Für die Kommune sei die Standortsicherung enorm wichtig und auch der Beschäftigungspakt bis 2028 sei sehr gut. Die Steuerkraft von VW sei für die Stadt natürlich von enormer Bedeutung. Abschließend drückt Herr Renken seine Zufriedenheit darüber aus, dass der Konzern die Klimaziele nun annehme und auch ernsthaft angehe.

Herr Dick betont, dass Ausbildung in der Tat ein wichtiges Thema sei und man sich daher in intensiven Gesprächen mit der IHK und der FH befinde. Die Anpassung passiere auch jetzt schon, aber es müssten keine neuen Berufe erfunden werden, sondern sich bestehende Berufe anpassen. Ein Kfz-Mechaniker müsse sich mit Elektroanwendungen besser auskennen, was aber jetzt schon wichtig sei in der Ausbildung.

Herr Eichhorn bedankt sich im Namen seiner Fraktion für den Vortrag. Im Hinblick auf das Batteriewerk möchte er wissen, inwiefern VW selbst in der Lage sei, die Batterien herzustellen oder man abhängig von anderen Unternehmen sei bzw. mit diesen zusammenarbeiten möchte. Die Batterie nehme ja in der Wertschöpfungskette eines E-Autos einen recht hohen Anteil ein.

Herr Dick bestätigt, dass die Batterie finanziell einen prominenten Platz in der Wertschöpfungskette einnehme. Batterien seien aber nicht wegen der Arbeitsstunden teuer, sondern aufgrund der eingesetzten Rohstoffe. Daher finde da keine große Wertschöpfung im Sinne von geschaffenen Arbeitsplätzen statt, weil die Prozesse hochautomatisiert seien. Es würden derzeit Diskussionen geführt, inwiefern man selbst die Technologie der Batterieherstellung beherrschen wolle oder sich das einkaufe. Da könne man aber noch keine Entscheidung verkünden.

Frau Eilers betont, dass sie es sehr lobenswert findet, dass der Werkleiter persönlich hier vorstellt und diskutiert. Sie fragt, wann die Umbauten am Werk konkret beginnen – der Zeitplan erscheine sehr ambitioniert. Der aufgezeigte Weg bürge gleichermaßen Chancen wie Risiken.

Frau Eilers möchte wissen, ob sich die eingeplante staatliche Unterstützung auf die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur beschränke oder auch mit Zuschüssen beim Kauf von E-Autos gerechnet werde und wie das genau gemeint sei.

Protokoll über die gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt (Nr. 30) und des Ausschusses für Wirtschaft, Hafen, Tourismus und Digitales (Nr. 14)

Emden sei ja insgesamt Vorreiter, was Energie betrifft. Ist in naher Zukunft auch ein Antrieb mit Wasserstoff denkbar. In China gebe es zudem Ansätze wo statt Ladesäulen die Batterien bei den Autos schnell getauscht werden könnten.

Herr Dick berichtet, dass man noch in der Phase sei, zu bewerten was der Fabrikumbau genau bedeutet. Derzeit werde eine ganze Reihe an Varianten noch geprüft, aber innerhalb der nächsten Monate würden Entscheidungen getroffen werden, weil sonst der anvisierte Produktionsstart in 2022 kaum möglich sei. Gleichzeitig sollen konventionelle Fahrzeuge weiterhin hergestellt werden und auch da sei nicht ganz klar, was das für die Fabrik bedeute. Eine noch wichtigere offene Frage sei daher, wie die Umstiegsphase 2022 bis 2024 gestaltet werden solle. Bei den staatlichen Subventionen gehe man davon aus, dass der Staat die Umstellung auch finanziell fördern wird, weil man sie politisch anordne.

Manche Firmen verfolgen diesen Ansatz mit Wechselstationen für Batterien. Das ist allerdings sehr aufwendig. Die Konstruktion der Autos muss entsprechend sein und die Batterien wiegen mehrere Hundert Kilo. Vollgeladene Batterien zu 1000 im Regal zu lagern sei alleine brand-schutztechnisch schwierig. VW verfolgt das Prinzip daher nicht.

Power2Gas ist ein gutes Verfahren, weil Gas ins Gasnetz eingespeist werden kann. Im Pkw-bereich setzt sich das Konzept irgendwie nicht durch, da seiner Ansicht nach die Angst vor dem Gastank bestehe. Von der Sprengkraft sei das allerdings bei Wasserstoff noch viel schlimmer.

Zudem ist Wasserstoff in der Umwandlung nicht günstig, weil Strom zu Wasserstoff und Wasserstoff wieder zu Strom umgewandelt wird; evtl. sei das eine Technologie für Lkw und Schiffe aufgrund höherer Energiedichte. Herr Dick geht daher nicht davon aus, dass die Batterie nur eine Übergangstechnik sei.

Herr Arends stimmt zu, dass Power2Gas ein guter Speicher ist. Er zeigt sich skeptisch was den Umfang an staatlicher Unterstützung betreffe. Es könne nicht sein, dass der Staat Aufgaben von Mineralölkonzernen übernehme. Eine Frage sei, wie man den Endkunden unterstützt und ob man eine sogenannte Wallbox später mit dem E-Auto kaufen könne.

Zum Stichwort Kreislaufwirtschaftsgesetz merkt Herr Arends an, dass bei einem Lebenszyklus eines Autos von 10 Jahren die Wiederverwendung der Rohstoffe enorm wichtig sei, insbesondere beispielsweise bei seltenen Erden. Er möchte wissen, wie VW aufgestellt ist bei der Sicherung der Rohstoffe. 2022 komme das erste Modell auf den Markt. Welche Entwicklungszyklen sieht man für die neue Technologie, die ja immer kürzer werden. Ursprünglich habe es mal geheißen, dass 600.000 E-Autos anfangs gebaut würden, jetzt in der PPT sei man schon bei einer Million. Er Arends fragt, ob das mit den EU Vorgaben für durchschnittliche Abgaswerte für die Flotte zu tun habe.

Herr Dick sagt, dass erst mal eine Stückzahl von 300.000 für den Standort Emden gut sei. Es habe bisher nur ein Jahr gegeben, in dem diese Grenze in Emden überschritten wurde. Was Volumina angeht sei China Vorreiter. Die 600.000 aus Emden und Zwickau sind gerade ausreichend, um CO₂-konform zu sein.

Im Zusammenhang mit der Digitalisierung würden neue Geschäftsmodelle entwickelt. Als reine Hardwarehersteller habe man ein Problem, weil das langfristig günstiger in Asien angeboten werde. Autonomes Fahren sei ein weiteres Feld, wo man in den USA deutlich weiter sei.

Protokoll über die gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt (Nr. 30) und des Ausschusses für Wirtschaft, Hafen, Tourismus und Digitales (Nr. 14)

Was das Thema Rohstoffe betreffe, müsse man direkt den Beschaffungsvorstand fragen. Das sei nicht sein Gebiet. Batterien seien übrigens nicht gleich Müll, nur weil man sie im Auto nicht mehr betreiben könne. Aber Kreislaufwirtschaft und Wiederverwendung der Batterie sei ein wichtiges Thema.

Herr Hegewald stellt fest, dass das Emdener Werk eine Leitwerkfunktion habe auf die man stolz sein könne. Er hoffe, dass dies auch in Zukunft so sei, habe aber gehört, dass es scheine, als sei Zwickau deutlich weiter. Herr Hegewald möchte von Herrn Dick wissen, wie Grünstrom in Emden definiert werde.

Herr Dick bestätigt, dass sich das Leitwerk für den ID in Zwickau befindet, aber Emden solle weiter Leitwerk im B-Klasse Segment bleiben. Grünstrom sei ja kein geschützter Begriff – das beinhalte zugekauften Strom aus Norwegen von Staudämmen ebenso, wie lokal produzierten Strom.

Herr Bornemann bedankt sich für die ausführliche Diskussion. Es sei wichtig, mit den Fachleuten das weitere Vorgehen intensiv zu diskutieren. Das Thema Recycling passe gut in den Branchenmix in Emden. Er sei guter Dinge, dass die Umstrukturierung gemeinsam mit allen in der Region zusammen angepackt und gemeistert werde. Mit der heutigen Sitzung sei ein Anfang dazu geschaffen

Ergebnis: Kenntnis genommen.

TOP 5 Mündliche Mitteilungen des Oberbürgermeisters

Keine.

TOP 6 Anfragen

Keine.

Der Vorsitzende schließt die Sitzung.