

## A N T W O R T

zu der

Anfrage des Abgeordneten Hubert Ulrich (B90/Grüne)

betr.: Wegzug der Peugeot-Deutschland-Zentrale aus Saarbrücken

Vorbemerkung des Fragestellers:

„Im Dezember 2011 wurde offiziell bekannt, dass der PSA Peugeot Citroën-Konzern plant, die Zentralen von Peugeot und Citroën aus Kostengründen zusammenzulegen. Diese Überlegungen stellten für das Saarland mit Saarbrücken als Standort der Peugeot-Deutschland-Zentrale auch eine Chance dar. Denn Saarbrücken hätte zum Standort der fusionierten Zentrale von Peugeot und Citroën werden können. Seit Ende März steht nun fest, dass der Standort der fusionierten Zentralen nicht Saarbrücken, sondern Köln – der Standort der Zentrale von Citroën – sein wird, und die Peugeot-Deutschland-Zentrale aus dem Saarland wegzieht. Die Entscheidung ist am Freitag vor der Landtagswahl gefallen.“

Vorbemerkung der Landesregierung:

Der tatsächliche Verlauf in der Frage einer Verlagerung der Peugeot Deutschland Zentrale legt vielmehr die Vermutung nahe, dass von vorne herein keine ernsthaften Absichten oder Pläne für eine Ansiedlung der Citroën Deutschland Zentrale in Saarbrücken bestanden.

Ausgegeben: 17.07.2012 (15.05.2012)

Gab es Gespräche zwischen Verantwortlichen des PSA Peugeot Citroën-Konzerns und der Landesregierung? Fanden diese kontinuierlich statt oder erst nachdem die Pläne des PSA Peugeot Citroën-Konzerns zur Zusammenlegung der Zentralen von Peugeot und Citroën bekannt wurden? Wann, wie oft und zwischen welchen Personen fanden die Gespräche statt?

Zu Frage 1:

Die Landesregierung hat der Deutschlandzentrale von Peugeot am Standort Saarbrücken-Güdingen wegen der Bedeutung für das Saarland als Automobilstandort immer eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Aus diesem Grunde hat sich die Landesregierung auch – gemeinsam mit der Landeshauptstadt Saarbrücken – spätestens seit dem Jahresbeginn 2012 mit größtem Engagement für einen Verbleib der Peugeot-Niederlassung sowie für eine Verlagerung von Citroën Deutschland nach Saarbrücken eingesetzt.

Zwischen den Verantwortlichen des PSA-Konzerns und der Landesregierung gab es dazu eine Vielzahl von persönlichen, telefonischen und brieflichen Kontakten – und zwar sowohl auf der Arbeitsebene als auch auf der politischen Ebene. Die nachfolgende Auflistung beinhaltet nur die wichtigsten Kontakte von Regierungsmitgliedern, insbesondere der Ministerpräsidentin, im Verlaufe des Verfahrens; hinzu kommt eine Vielzahl von persönlichen und telefonischen Gesprächen, die zwischen der Landesregierung und dem Unternehmen PSA bzw. Peugeot Deutschland GmbH auf der Arbeitsebene stattfanden:

09. Januar 2012	Gespräch mit Vertretern der Peugeot Deutschland Zentrale unter Führung von Olivier Dardart (Markenvorstand)
19. Januar 2012	Brief an das Direktorium von PSA und Telefonkontakt mit dem Direktoriumsmitglied Hr. Christian Peugeot
02. Februar 2012	Treffen mit dem Betriebsratsvorsitzenden Hr. Kliebhan (Staatskanzlei)
14. Februar 2012	4-Augen-Gespräch der Ministerpräsidentin mit Hr. Dardart (Staatskanzlei)
17. Februar 2012	Telefonat mit dem Betriebsratsvorsitzenden Kliebhan
22. Februar 2012	Informations- und Abstimmungsgespräch mit den Fraktionsvorsitzenden im Landtag und im Stadtrat
27. Februar 2012	Schreiben von Ministerpräsidentin und Oberbürgermeisterin an das Direktorium von PSA bzw. an Olivier Dardart mit einer detaillierten Beschreibung des Angebotes
12. März 2012	Übergabe des Angebotes in Güdingen an Herrn Bauch, Herrn Albrecht und Herrn Schalberger durch StS Wack
15. März 2012	Anruf von Hr. Olivier Dardart (wg. Termin in Paris am 16. März)
16. März 2012	Gespräch einer saarländischen Delegation mit dem Mitglied des Direktoriums, Christian Peugeot, am Unternehmenssitz von PSA Paris
20. März 2012	Telefonat mit Hr. Albrecht (Peugeot)
21. März 2012	Weiteres Schreiben an das Direktorium von PSA bzw. Olivier Dardart als Mar-
27. März 2012	Weiteres Telefonat mit Herrn Dardart

Wurde seitens der saarländischen Landesregierung bei dem PSA Peugeot Citroën-Konzern gezielt erfragt, welche Entscheidungskriterien der PSA Peugeot Citroën-Konzern bei der Wahl des Standorts für die fusionierte Zentrale von Peugeot und Citroën anlegt? Waren der saarländischen Landesregierung die Entscheidungskriterien bekannt?

Wurde seitens der saarländischen Landesregierung bei dem PSA Peugeot Citroën-Konzern gezielt erfragt, was sie dem PSA Peugeot Citroën-Konzern konkret hätte anbieten müssen, damit die Entscheidung für den Standort der fusionierten Zentrale von Peugeot und Citroën auf den Standort Saarbrücken fällt? War der saarländischen Landesregierung bekannt, was sie dem PSA Peugeot Citroën-Konzern hätte anbieten müssen, damit Saarbrücken zum Standort der fusionierten Zentrale wird?

#### Zu den Fragen 2 und 3:

Im Zuge der intensiven Kontakte von Landesregierung und Landeshauptstadt mit den Vertretern von PSA wurde deutlich, dass die derzeitige wirtschaftliche Situation des Unternehmens PSA angespannt ist. Dies hat – nach Angaben des Unternehmens – unternehmenspolitisch zur Folge, dass europaweit derzeit alle Verantwortungsebenen gehalten sind, ein Einsparvolumen von mindestens 800 Mio. Euro im Verlaufe des Jahres 2012 zu erwirtschaften und dazu entsprechende Restrukturierungsmaßnahmen umzusetzen; in diesem Zusammenhang war und ist auch die Verlagerung der Peugeot Deutschland Zentrale nach Köln zu sehen.

Die Repräsentanten der Peugeot Deutschland GmbH und insbesondere der Markenvorstand Olivier Dardart haben mehrfach mit Nachdruck darauf verwiesen, dass Vorschläge der Landesregierung bzw. der Landeshauptstadt unmittelbare wirtschaftliche Effekte zugunsten des PSA Konzerns zur Folge haben müssen. Es wurde immer wieder – auch auf Arbeitsebene – betont, dass es in erster Linie auf die finanzielle Attraktivität des Angebotes ankomme. Von deutlich geringerer Bedeutung waren demgegenüber die später angeführten strategischen Aspekte, wie die Attraktivität eines Standortes für die Gewinnung von Fach- und Führungskräften oder dessen Nähe zu anderen Importeuren der KfZ-Branche. Die Landesregierung hatte daher die begründete Hoffnung, dass ihr Angebot den Erwartungen des PSA Konzerns sowohl in wirtschaftlicher Hinsicht als auch mit Blick auf die erwähnte Fach- und Führungskräfteproblematik entsprechen würde.

Wie gestaltete sich die Zusammenarbeit zwischen der Landesregierung und der Landeshauptstadt Saarbrücken bei der Ausarbeitung eines Angebots und den Bemühungen, den PSA Peugeot Citroën-Konzern vom Standort Saarbrücken zu überzeugen?

Welches konkrete Angebot wurde dem PSA Peugeot Citroën-Konzern gemacht, insbesondere mit Blick auf die Erweiterungsmöglichkeiten des bestehenden Firmengeländes und die Erschließungsmöglichkeiten eines alternativen Grundstücks?

#### Zu den Fragen 4 und 5:

Während des gesamten Verlaufs des Entscheidungsprozesses, also von Anfang Januar bis Ende März 2012, gab es sowohl auf der Arbeitsebene als auch auf politischer Ebene eine Vielzahl von Abstimmungsgesprächen. Bereits im Gespräch vom 9. Januar 2012 hatte die Ministerpräsidentin dem Markenvorstand das Angebot einer „besonderen Partnerschaft“ zum PSA Konzern unterbreitet und in einem darauf folgenden Schreiben dies weiter konkretisiert. Dieses Partnerschaftsmodell sollte nach Auffassung der Landesregierung zwei verschiedene Komponenten beinhalten, nämlich zum einen die Realisierung eines Standortentwicklungskonzeptes für die PSA Gruppe und zum anderen die Einrichtung eines PSA Welcome Centers als Instrument des Überleitungsmanagements für die von einer Standortverlagerung betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die wirtschaftliche Betreuung des Standortentwicklungskonzeptes sollte durch die auf solche Projekte spezialisierte Landesgesellschaft „Saarland Bau und Boden Projektgesellschaft (SBB)“ erfolgen; die Leistungen des PSA Welcome Centers sollten von der Zentrale für Produktivität und Technologie (ZPT) bzw. von der Cluster-Organisation „Automotive Saarland“ erbracht werden.

Das Angebot, das in Gemeinsamkeit von Landesregierung und Landeshauptstadt erarbeitet wurde und dessen Einzelheiten in einer eigens dafür angefertigten Präsentationsmappe dokumentiert sind, stellte sich wie folgt dar:

#### **Teil 1: Angebot zur Standortentwicklung von PSA**

- Das Saarland bietet der PSA Gruppe eine Entwicklungsperspektive zur Konzentration ihrer Aktivitäten in Deutschland am Standort Saarbrücken:
  - Erwerb der Liegenschaften in Saarbrücken durch eine Gesellschaft des Saarlandes zum gutachterlich ermittelten Verkehrswert
  - Aufteilung des Grundstücks in funktionale Einheiten und Vermietung der Flächen an die PSA Gruppe, Peugeot Saartal und weitere Nutzer
  - Durchführung notwendiger Neubaumaßnahmen in Saarbrücken und langfristige Vermietung zum Festpreis
- Die Flächen werden – entsprechend den Nutzungen – aufgeteilt und im Zuschnitt optimiert; damit folgt die innere Organisation des Geländes dem Ziel, Mitarbeiter- und Besucherparkplätze und eine attraktive Umfeldsituation zum Verwaltungsgebäude zu schaffen.
- Eine Neuordnung des Geländes wird gleichzeitig Flächenreserven für weitere Hochbaumaßnahmen erschließen.

### **Wirtschaftlicher Rahmen für dieses Verwertungskonzept**

- SBB erwirbt von der PSA Groupe die Liegenschaften der Peugeot Deutschland in Saarbrücken; Grundlage des Kaufpreises sollten eine gutachterlich festgestellte Ertragswertermittlung sowie der bilanzielle Ansatz sein.
- SBB vermietet an die PSA Group die benötigten Gebäude und Flächen zum Festpreis und tritt dazu in die bestehenden Mietverträge mit Dritten (z.B. Peugeot Saartal) ein.
- SBB führt in Abstimmung mit der PSA Groupe notwendige (Neu-)Baumaßnahmen auf eigene Rechnung durch und vermietet diese an die jeweiligen Nutzer; als Miete für die PSA Groupe wird, bezogen auf die derzeitigen und künftigen Büroflächen, ein Preis von maximal 10 € pro m<sup>2</sup> und Monat angestrebt.

### **Teil 2: Angebot der Einrichtung eines PSA Welcome Centers in Saarbrücken**

- Das Saarland richtet für die von einer möglichen Standortverlagerung nach Saarbrücken betroffenen Mitarbeiter ein Welcome Center mit folgenden Leistungen ein:
  - Bereitstellung geeigneter Immobilien für Mitarbeiter mit vorübergehendem Aufenthaltswunsch (Wochenendpendler)
  - Vermittlung geeigneter Immobilien bei dauerhaftem Aufenthaltswunsch
  - Full-Service-Umzugsmanagement (Planung – Logistik – Betreuung)
  - Soziale Service-Module: Arbeitsstellen für Partner/in, Kindergarten- und Schulplätze, Betreuungs- und Pflegeangebote
  - Individuelle Betreuung bei persönlichen Planungen am neuen Lebensmittelpunkt
  - Aufbau sozialer Kontakte am neuen Wohnort

### **Organisatorische Abwicklung der Umzugsbetreuung**

- Ermittlung des individuellen Bedarfsprofils nach persönlichem Eingangsgespräch; für temporär in Saarbrücken arbeitende Mitarbeiter sollte ein komfortables Boarding-House mit entsprechender Infrastruktur zur Verfügung stehen.
- Unterstützung bei der Suche nach neuem Wohnraum: Auswahl geeigneter Objekte (Miete/Kauf) unter Berücksichtigung der individuellen Anforderungen des Mitarbeiters (z.B. zentrale oder ländliche Lage, Verfügbarkeit von Internet, Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, Nahversorgung, kulturelles Angebot, familiäre Erfordernisse)
- Umzugsorganisation: Koordination des Umzugs in Zusammenarbeit mit der Spedition, evtl. auch Unterstützung z.B. durch Möbelleasing
- Administrative Erledigungen bei den Behörden am Zielort sowie am alten Wohnort (z.B. Finanzamt, Meldebehörde, Kfz-Zulassungsstelle)

Hinsichtlich des Immobilienverwertungskonzeptes wurde weiterhin darauf hingewiesen, dass natürlich auch im neuen innerstädtischen Gewerbegebiet „Quartier Eurobahnhof“ attraktive Flächen zur Verfügung stünden. In Bezug auf das PSA Welcome Center war darüber hinaus vorgesehen, neben den o.g. Dienstleistungen des Überleitungsmanagements auch noch spezielle Qualifizierungs- und Personalentwicklungsangebote zur Begleitung eines möglichen Fusionsprozesses anzubieten.

Gab es bezüglich des bestehenden Angebots über Erweiterungsmöglichkeiten des bestehenden Firmengeländes bereits konkrete Verhandlungen über den angebotenen Kauf des Geländes und die Rückvermietung an PSA Peugeot Citroën durch die Saarland Bau und Boden Projektgesellschaft mbH (SBB)? Welche finanziellen Mittel hätte die SBB für einen solchen Erwerb und die angebotene weitere Erschließung des Geländes investiert? Welcher finanzielle Vorteil hätte sich bei diesem Angebot des Saarlandes für PSA Peugeot Citroën ergeben? Gab es neben diesem Angebot zur Erweiterung des bestehenden Firmengeländes auch ein Angebot zum Erwerb und der Erschließung eines alternativen Grundstücks? Wie sah dieses konkret aus?

#### Zu Frage 6:

Landesregierung (vertreten durch die Staatskanzlei) und Landeshauptstadt (vertreten durch das Amt für Wirtschaftsförderung) waren in jeder Phase des Verfahrens mit dem PSA Konzern eng vernetzt. Neben den jeweils eigenen Gesprächsterminen von Landeshauptstadt Saarbrücken (vertreten durch Frau Oberbürgermeisterin Charlotte Britz) und Landesregierung (vertreten durch Frau Ministerpräsidentin Annegret Kramp-Karrenbauer sowie Herrn Wirtschafts- und Finanzminister Peter Jacoby und Herrn Staatssekretär Gerhard Wack) gab es auch einen Besuch in der Zentrale des PSA Konzerns in Paris; als Gesprächspartner stand u.a. das Direktoriumsmitglied Christian Peugeot zur Verfügung.

Gegenstand dieses Gespräches waren Vorschläge der Landesregierung im Sinne einer Verbesserung bzw. Erweiterung des unter den Fragen 4. und 5. beschriebenen Angebotes vom 27. Februar 2012; diese Aufwertung des ursprünglichen Angebotes zielte auf eine Verbesserung der Verhandlungsposition gegenüber dem Mitbewerber Köln und beinhaltete hauptsächlich die Bereitschaft des Landes, nicht nur am bestehenden Standort Saarbrücken-Güdingen, sondern auch am Standort Köln-Porz als Investor aktiv zu werden. Die Realisierung dieses Angebots, das den Verantwortlichen von PSA mit Schreiben vom 21. März 2012 verbindlich offeriert worden ist, sollte wie folgt geschehen:

- Die landeseigene Gesellschaft Saarland Bau und Boden Projektgesellschaft mbH (SBB) sollte von der PSA Groupe die Liegenschaften der Peugeot Deutschland GmbH in Saarbrücken und der Citroën Deutschland GmbH in Köln erwerben.
- Der Kaufpreis für das Kölner Areal orientierte sich an der vom Verhandlungsführer des PSA Konzerns vorgetragenen Größenordnung von 8,5 Mio. Euro, wobei die Kontaminierung des Grundstückes zu berücksichtigen gewesen wäre; die für das Saarbrücker Grundstück relevante Größenordnung war bei einem Betrag in Höhe von 13,0 Mio. Euro veranschlagt. Diese Preise sind zeitnah durch ein entsprechendes Bewertungsgutachten zu überprüfen.

- Die erforderlichen Finanzmittel sollten durch die SBB bereitgestellt werden. Das Land hätte dabei auf der Grundlage einer beihilfekonformen Bürgschaft seine Unterstützung geleistet.
- Im Hinblick auf die Verwertung des Grundstückes in Saarbrücken-Güdingen hätte die SBB eventuell notwendige Neubau- und Sanierungsmaßnahmen – in Abstimmung mit der PSA Gruppe – durchgeführt. Die SBB wäre darüber hinaus in die bestehenden Mietverträge mit Dritten (z.B. Peugeot Saartal) eingetreten.
- Die SBB hätte an die PSA Groupe die benötigten Gebäude und Flächen zum Festpreis vermietet. Hierbei war als Miete für die PSA Groupe, bezogen auf die derzeitigen und künftigen Büroflächen, ein Preis von max. 10 Euro pro m<sup>2</sup> und Monat geplant.
- Beihilferechtliche Probleme hätten sich bei der vorgesehenen Sale-and-lease-back-Konstruktion nicht ergeben, sofern die vereinbarten Preise – sprich Kaufpreis und Mietzins – der Marktüblichkeit entsprechen. Die Vermarktung der Immobilie in Köln wäre ebenfalls durch die SBB erfolgt; diesbezüglich gab es bereits einen wirtschaftlich potenten Interessenten aus der Logistikwirtschaft.

Die Landesregierung hat die für die Verlagerungsfrage verantwortlichen Führungskräfte und Entscheidungsträger mehrfach in persönlichen und telefonischen Gesprächen und mit zunehmender Intensität aufgefordert, über dieses Angebot und das entsprechende Realisierungsszenario in konkrete Verhandlungen einzutreten; sie hat dabei deutlich gemacht, dass damit unmittelbare wirtschaftliche Effekte zugunsten des PSA-Konzerns in einer Größenordnung von mindestens 21,5 Mio. Euro verbunden sind, und darüber hinaus einen Verhandlungskorridor bis etwa 30 Mio. Euro in Aussicht gestellt. Um dies noch einmal zu verstärken, hat ein Vertreter der Staatskanzlei im persönlichen Auftrag der Ministerpräsidentin noch am 21. März 2012 ein entsprechendes Schreiben an den Vorstandsvorsitzenden und weitere Entscheidungsträger in den Räumen des PSA Konzerns übergeben.

Die Gesprächspartner auf Seiten des PSA Konzerns haben mehrfach darauf hingewiesen, dass das Angebot von Landesregierung und Landeshauptstadt von ihnen bzw. den zuständigen Entscheidern des PSA Konzerns als sehr attraktiv bewertet werde, und dazu weiterführende Gespräche in Aussicht gestellt; diese weiterführenden Gespräche sind jedoch nie erfolgt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass bis zur überraschenden Veröffentlichung der Standortentscheidung – ungeachtet zahlreicher Gespräche auf Arbeits- und politischer Ebene – faktisch keine detaillierten bzw. ergebnisorientierten Verhandlungen stattgefunden hatten – und zwar weder zum oben erwähnten Angebot in seiner Gesamtheit noch zu den einzelnen Angebotskomponenten.

Fanden Gespräche zwischen der saarländischen Landesregierung und der Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen bzw. der Stadt Köln statt? Hatte die saarländische Landesregierung Erkenntnisse über das Angebot des Landes Nordrhein-Westfalen bzw. der Stadt Köln? Wenn ja, wie sah dieses konkret aus, insbesondere mit Blick auf die Erweiterungsmöglichkeiten des Firmengeländes und die Erschließungsmöglichkeiten eines alternativen Firmengeländes?

Zu Frage 7:

Aufgrund der unmittelbaren Konkurrenzsituation der beiden Standorte Köln-Porz und Saarbrücken-Güdingen gab es zwischen der Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen und der saarländischen Landesregierung keinerlei Gesprächskontakte oder gar Verhandlungen. Lediglich zwischen der Oberbürgermeisterin der Landeshauptstadt Saarbrücken und dem Oberbürgermeister der Stadt Köln gab es – nach Angaben der LHS – ein unverbindliches Gespräch im Hinblick auf die Einschätzung der Verlagerungsabsichten des PSA Konzerns.

Der Landesregierung sind bis heute keine Informationen über ein Kölner Angebot bekannt; es besteht im Gegenteil die weit verbreitete Einschätzung, dass es bisher weder ein solches Angebot noch einen Investor für die Betriebsflächen in Köln-Porz und in Saarbrücken-Güdingen gibt. Der Landesregierung vorliegende Informationen aus betriebsinternen Veranstaltungen jüngerer Datums legen diese Einschätzung nahe. Viele Hinweise (auch persönliche Kommentierungen von Führungskräften der Peugeot Deutschland GmbH) sprechen dafür, dass das saarländische Angebot von hoher betriebswirtschaftlicher Attraktivität war und kein vergleichbares Gegenangebot aus Nordrhein-Westfalen vorlag. Die Landesregierung geht in ihrer Gesamtbeurteilung davon aus, dass von vorne herein eine klare Präferenz für den Standort Köln bestand. Dafür sprechen auch nachträgliche Aussagen des Markenvorstandes, wonach der PSA Konzern seine aktuellen Restrukturierungspläne europaweit nach den Vorgaben einer sogenannten „Metropolisierungsstrategie“ ausrichtete.

Aufgrund dieser Tatsache gibt es nicht nur auf der Ebene von Landesregierung und Landeshauptstadt, sondern auch im journalistischen Umfeld, in Branchenkreisen sowie in weiten Kreisen der Mitarbeiterschaft erhebliche Zweifel an der Ernsthaftigkeit des Auswahl- bzw. Entscheidungsverfahrens. Vielmehr sind eine Reihe widersprüchlicher Verhaltensweisen und Einlassungen maßgeblicher PSA Konzernvertreter festzustellen. So sprach etwa der Markenvorstand des PSA Konzerns sowohl bei der Pressekonferenz als auch bei der anschließenden Betriebsversammlung von zwei angeblich gleichwertigen Angeboten, ohne auch nur ansatzweise über Bestandteile einer Kölner Offerte zu informieren; im persönlichen Gespräch mit der Ministerpräsidentin erklärte er dagegen, dass angeblich „strategische Vorteile“ für die Verlagerung nach Köln sprächen, die auch mit einer Aufstockung des saarländischen Angebotes um weitere zwei Mio. Euro nicht hätten aufgewogen werden können.



Fand bei der Ausarbeitung des Angebots eine Abschätzung der negativen fiskalischen Folgen für das Saarland im Falle eines Wegzugs der Peugeot-Deutschland-Zentrale sowie der positiven fiskalischen Folgen im Falle der Wahl Saarbrückens als Standort der fusionierten Zentralen statt? Wenn ja, welche wurden dabei berücksichtigt, wie wurde die Berechnung durchgeführt und mit welchem Ergebnis?

Welche direkten und indirekten fiskalischen Auswirkungen hat der Wegzug der Peugeot-Deutschland-Zentrale für das Saarland, d.h. sowohl für den Landeshaushalt als auch für den Haushalt der Landeshauptstadt Saarbrücken? Wie hoch schätzte die saarländische Landesregierung die möglichen direkten und indirekten fiskalischen Auswirkungen im Falle eines Umzugs der Citroën-Deutschland-Zentrale nach Saarbrücken ein?

#### Zu den Fragen 8 und 9:

Grundsätzlich sind die Länder immer an originären Steuereinnahmen und der Ansiedlung von Firmen interessiert, auch wenn des Öfteren im Länderfinanzausgleich (LFA) ein mangelnder Wettbewerbsgedanke behauptet wird. Bei der Umsatzsteuer spielt das örtliche Aufkommen keinerlei Rolle, weil Zahler der Umsatzsteuer letztlich der Endverbraucher ist. Die Steuer wird zunächst bis zu einem Viertel nach Finanzkraft, danach zu mindestens drei Vierteln nach Einwohnern verteilt. Bei der Bemessung der Steuerkraft der Länder wird die Umsatzsteuer einschließlich Einfuhrumsatzsteuer, die sich ohnehin nicht regional zuordnen lässt, erst nach der zuvor beschriebenen Verteilung den Ländern zugerechnet. Letztlich ist damit für das Steueraufkommen des Saarlandes ohne Belang, ob die Umsatzsteuer im Saarland oder in Köln von Peugeot an das örtliche Finanzamt abgeführt wird. Der Wegzug würde hier folglich keine Steuerverluste für das Saarland bedeuten.

Lohn- und Körperschaftsteuer: Diese Steuern werden (im Gegensatz zur Umsatzsteuer) zunächst nach dem örtlichen Aufkommen verteilt. Das heißt, wenn Peugeot seine Konzernzentrale nach Köln verlegen würde, erhielte NRW diese Einnahmen. Durch einen möglichen Umzug von Peugeot nach Köln gingen dem Saarland also die bisherigen Einnahmen aus der Lohn- und Körperschaftsteuer zunächst verloren, die Finanzkraft würde entsprechend geschwächt, die von NRW gesteigert. Durch den Länderfinanzausgleich erfolgt jedoch ein weitgehender Ausgleich, da die Finanzkraft des Landes auf fast 100 % des Länderdurchschnitts angehoben wird. Konkret bedeutet dies also, dass dem Saarland zwar primäre Lohn- und Körperschaftsteuereinnahmen verloren gehen. Die Finanzkraft des Landes wird aber durch den Länderfinanzausgleich wieder auf knapp 100 % des Länderdurchschnitts angehoben und die primären Ausfälle durch einen Wegzug von Peugeot würden damit weitgehend kompensiert.

Letztlich fehlen wird den saarländischen Kommunen die Gewerbesteuer. Im kommunalen Finanzausgleich gibt es ähnliche Effekte wie im Länderfinanzausgleich. Auch hier sind Finanzkraft und örtliches Steueraufkommen verteilungsrelevant, d.h. die saarländischen Kommunen sind insgesamt vom Weggang der Firma und den fehlenden Gewerbesteuereinnahmen betroffen.

Schätzungen über Steuereinnahmen durch einen Zuzug von Citroën Deutschland nach Saarbrücken sind nicht möglich, da keine Anhaltspunkte wie bspw. Anzahl verkaufter Fahrzeuge, Umsatz oder Zahl der Beschäftigten vorhanden sind. Im Übrigen ist an dieser Stelle anzumerken, dass nähere Angaben unter das Steuergeheimnis gem. § 30 AO fallen und daher nicht preisgegeben werden dürfen.

Wie hoch schätzt die Landesregierung den Verlust der Kaufkraft infolge des Wegzugs der Zentrale ein? Wie hoch schätzte die saarländische Landesregierung den möglichen Gewinn an Kaufkraft im Fall eines Umzugs der Citroën-Deutschland-Zentrale nach Saarbrücken ein?

#### Zu Frage 10:

Eine genaue Quantifizierung der damit verbundenen Kaufkraftverluste ist methodisch und inhaltlich nicht darstellbar. Die nachfolgende Schätzung erfolgt auf nicht validierbaren Annahmen und Standardwerten. Unstreitig wäre es für die in Saarbrücken zur Verfügung stehende Kaufkraft vorteilhaft gewesen, wenn Arbeitsplätze aus Köln in das Saarland verlagert worden wären. Wie viel an Kaufkraftzuwachs dabei für das Saarland zu verzeichnen gewesen wäre, hängt davon ab, ob die betroffenen Mitarbeiter ihren Lebensmittelpunkt ins Saarland verlagert hätten. Gleiches gilt für den Kaufkraftabfluss durch die Standortverlagerung von Saarbrücken nach Köln. Dieser hängt davon ab, wie viele Mitarbeiter ihren Lebensmittelpunkt nach Köln verlagern und wie viele pendeln.

Die GfK (Gesellschaft für Konsumforschung) Kaufkraft ist definiert als die Summe aller Nettoeinkünfte der Bevölkerung, bezogen auf den Wohnort. Neben dem Nettoeinkommen aus selbstständiger und nichtselbstständiger Arbeit werden ebenso Kapitaleinkünfte und staatliche Transferzahlungen wie Arbeitslosengeld, Kindergeld und Renten zur Kaufkraft hinzugerechnet. Von diesem verfügbaren Einkommen werden alle Ausgaben eines Verbrauchers wie Lebenshaltungskosten, Versicherungen, Miete und Nebenkosten wie Gas oder Strom, Bekleidung oder das Sparen beglichen. Folglich bedeutet ein nominaler Anstieg der Kaufkraft nicht zwangsläufig, dass jedem Einzelnen real mehr Geld zur Verfügung steht, wenn die aufgeführten Ausgaben steigen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Kaufkraft einer Region ein Durchschnittswert der dortigen Bevölkerung ist und nichts über die Kaufkraft einzelner Individuen, die Kaufkraft je Haushalt oder die dahinter liegende Einkommensverteilung und damit die Schere zwischen "arm" und "reich" aussagt. Geht man davon aus, dass mit familiärem Anhang jeweils 200 Personen das Saarland nun in Richtung Köln verlassen und im Erfolgsfalle ca. 200 Personen in das Saarland gekommen wären, käme man auf Grundlage des GfK-Kaufkraftindex auf einen Zu-/Abfluss in Höhe von ca. 3,6 Mio. Euro pro Jahr.

Basis der Berechnung sind neben der Lohn- und Einkommensteuerstatistik einschlägige Statistiken zur Berechnung der staatlichen Leistungen sowie Prognosewerte der Wirtschaftsinstitute. Die Kaufkraft für Deutschland wird seit 1937 von der GfK berechnet. Die GfK-Kaufkraftdaten für das neue Jahr sind jeweils zum 1. Januar für alle deutschen Stadt- und Landkreise, für alle Gemeinden und Postleitzahlengebiete sowie für 2,6 Millionen Straßenabschnitte verfügbar. Für 2011 kommt die GfK im Bundesschnitt auf eine Kaufkraft pro Kopf in Höhe von 19.864 Euro. Für den Großraum Saarbrücken sieht der Index eine Abweichung auf 86-95% des Bundesdurchschnittes vor. Auf Grundlage des Medians von 90% kommt man im Großraum Saarbrücken auf eine durchschnittliche Pro-Kopf-Kaufkraft von 17.877,6 Euro. Von Zu-/Abzug sind ca. 100 Mitarbeiter betroffen. Nicht jeder davon hat Familie, nicht jeder davon zieht mit Familie um, so dass seitens der Landesregierung das Wanderungssaldo auf ca. 200 Personen

Zu/Abzug geschätzt wird. Spiegelt man darauf den Wert des GfK-Kaufkraftindex, ergibt sich der Wert von ca. 3,6 Mio. Euro.

Wie schätzt die saarländische Landesregierung die Auswirkung des Wegzugs der Peugeot-Deutschland-Zentrale auf den Absatz und die Struktur von Peugeot-Händlern im Saarland ein?

Zu Frage 11:

Die Struktur der Peugeot-Händler im Saarland ist nach hiesigen Informationen nicht von der Standortfrage von Peugeot Deutschland betroffen. Auch die Werksniederlassung Peugeot Saartal soll am bestehenden Standort verbleiben. (Im Übrigen hat der Umzug der Peugeot-Deutschland-Zentrale keine Auswirkungen auf die Automobilzulieferindustrie im Saarland.) Der Marktanteil von Peugeot im Saarland liegt derzeit bei ca. 23%. Wie sich der zukünftige Absatz der Peugeot-Händler im Saarland entwickeln wird, kann derzeit nicht prognostiziert werden. Die weitere Absatzentwicklung hängt zum einen von der zukünftigen Preisgestaltung und der Marktplatzierung der Peugeot-Modellpalette ab, zum anderen spielt es auch eine Rolle, inwiefern das vormals positive Markenimage von Peugeot im Saarland durch die Standortdiskussion Schaden genommen hat oder nicht.

Wann genau wusste die saarländische Landesregierung von der Entscheidung des PSA Peugeot Citroën-Konzerns gegen den Standort Saarbrücken? Welche Gründe für die Entscheidung für den Standort Köln und gegen den Standort Saarbrücken wurden gegenüber der Landesregierung kommuniziert?

Zu Frage 12:

Die Landesregierung hat erstmals und völlig überraschend am Abend des 27. März 2012 von der Verlagerungsentscheidung des PSA Konzerns erfahren – und zwar durch Veröffentlichung im Online-Auftritt der in Nordrhein-Westfalen erscheinenden Zeitung „Handelsblatt“. In der Folgezeit war es trotz zahlreicher Versuche bis zum Nachmittag des übernächsten Tages nicht möglich, eine Bestätigung bzw. ein Dementi dieser Nachrichtenlage von einem autorisierten Vertreter der Peugeot Deutschland GmbH zu erhalten. Die erste und einzige offizielle Information durch den Markenvorstand Olivier Dardart als autorisiertem Vertreter des Konzerns erfolgte ca. 50 Minuten vor Beginn der am 29. März 2012 stattfindenden Pressekonferenz im Saarbrücker Hotel „Am Triller“.

Über die Motive für diese Entscheidung liegen der Landesregierung – über die bereits dargestellten Einlassungen hinaus – keinerlei weiterführende Informationen vor. Die Ministerpräsidentin hat deshalb dem Aufsichtsrat von PSA, Herrn Thierry Peugeot, in einem persönlichen Schreiben vom 2. April 2012 ihr Befremden im Hinblick auf Stil, Ergebnis und Verlauf des Entscheidungsprozesses mitgeteilt und dabei auch die wirtschaftliche Rationalität dieser Entscheidung in Frage gestellt.

Diese Bewertung gründet sich insbesondere darauf, dass für die saarländische Landesregierung, aber auch für maßgebliche Vertreter der Saarländischen Wirtschaft und der Automobilindustrie nicht nachvollziehbar ist, worin die strategischen Vorteile dieser Verlagerung liegen sollen. Wenn etwa Peugeot den Vertrieb nun dorthin verlegt, wo schon viele andere Importeure ihre Vertriebszentralen haben und wo Peugeot nur noch als eine unter vielen anderen Automarken wahrgenommen wird, damit gleichzeitig jedoch der absatzstärkste Markt für Peugeot-Fahrzeuge im Südwesten Deutschlands vernachlässigt wird, dann stellt sich aus Sicht der Landesregierung die Frage der wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit dieser Standortentscheidung. Fachleute (auch aus dem Hause PSA) beziffern die Auswirkungen dieses Rückzugs aus dem absatzstarken Vertriebsgebiet im Südwesten der Bundesrepublik mit einem Rückgang von 1000 bis 2000 Kraftfahrzeugen der Marke Peugeot pro Jahr.

Die Ministerpräsidentin hat in ihrem Schreiben an den Aufsichtsratsvorsitzenden von PSA weiterhin unterstrichen, dass die Landesregierung bereit war, für die Übernahme der Flächen und Gebäude in Saarbrücken und in Köln den von PSA geforderten Preis zu zahlen, auf der Basis eines sale-and-lease-back-Modells in kürzester Zeit attraktive Niederlassungsbedingungen für beide Marken zu schaffen und darüber hinaus weitere Zusatzleistungen wie zum Beispiel ein PSA Welcome Center zu erbringen. Damit hätte dem Unternehmen innerhalb kürzester Zeit eine Restrukturierungsrendite in Höhe von mindestens 21,5 Mio. Euro zur Verfügung gestanden. Darüber hinaus hat die Ministerpräsidentin noch einmal ihre Kritik unterstrichen, dass die mit den Restrukturierungsaufgaben befassten Personen die wiederholt vorgetragenen Verhandlungswünsche der Landesregierung entweder ignoriert oder sogar mit dem ausdrücklichen Hinweis auf die bereits ausreichende Attraktivität dieses Angebotes zurückgewiesen haben.

Von wann bis wann wurde der saarländische Fuhrpark mit Peugeot-Fahrzeugen bestückt und in welchem Umfang? Welche Gründe gab es für die Entscheidung der saarländischen Landesregierung, sich gegen einen weiteren Kauf oder gegen Leasing von Peugeot-Fahrzeugen zu entscheiden? Fanden damals Gespräche zwischen der saarländischen Landesregierung und Peugeot statt? Wie schätzt die saarländische Landesregierung die Auswirkung dieser Entscheidung auf die Entscheidung des PSA Peugeot Citroën-Konzerns gegen den Standort Saarbrücken ein?

#### Zu Frage 13:

Die Landesregierung geht davon aus, dass dies für die Standortfrage keine entscheidende Rolle gespielt hat. Seit 2003 bis heute wurden durch das Landesamt für Zentrale Dienste (LZD) Fahrzeuge der Marke Peugeot wie folgt für die saarländische Landesverwaltung beschafft:

2003	2 Fahrzeuge
2004	8 Fahrzeuge
2005	8 Fahrzeuge
2006	2 Fahrzeuge
2007	257 Fahrzeuge
2008	7 Fahrzeuge
2009	5 Fahrzeuge
2010	3 Fahrzeuge
2011	64 Fahrzeuge
2012	0 Fahrzeuge (Stand: 20.05.2012)

Erläuternd zur Angabe für 2012 ist festzuhalten, dass noch eine Ausschreibung mit 11 Fahrzeugen verschiedener Art offen ist. Hier könnte es noch zu einer Vergabe an Peugeot kommen.

Die Fahrzeugbeschaffung durch das LZD als zentraler Beschaffungsstelle für die meisten saarländischen Behörden erfolgt unter Berücksichtigung der Vorgaben von Haushalts- und Vergaberecht und deshalb grundsätzlich produktneutral.

Der Anteil von Fahrzeugen der Marke Peugeot am gesamten Fuhrpark-Bestand ergibt sich regelmäßig daraus, in wie vielen Vergabeverfahren Peugeot das wirtschaftlichste Angebot abgegeben hat bzw. in Zukunft abgeben wird. Seitens des LZD als Beschaffungsstelle werden mit keinem Anbieter Gespräche über dessen Ansiedlungspolitik geführt.

Hat die saarländische Landesregierung Erkenntnisse darüber, wie viele der in Saarbrücken Beschäftigten das Angebot annehmen, einen Arbeitsplatz am Standort Köln anzunehmen? Welche Erkenntnisse hat die saarländische Landesregierung über die Zukunft des Firmengeländes und der Gebäude der Zentrale in Saarbrücken nach dem Umzug nach Köln?

Zu Frage 14:

Peugeot möchte nach Aussage eines Vertreters möglichst viele Mitarbeiter für einen Verbleib bei Peugeot und eine Weiterbeschäftigung am Standort Köln gewinnen. Die Konditionen hierfür sollten bis Ende Mai 2012 vorgestellt werden. Wie viele Mitarbeiter sich dann dafür entscheiden, ab September in Köln zu arbeiten, wird sich wohl im Laufe des Juni/Juli entscheiden. Die Frage kann daher derzeit noch nicht beantwortet werden.