

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

**Wie steht es um die Automobilindustrie in Niedersachsen?**

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP), eingegangen am 29.10.2019 - Drs. 18/4987  
an die Staatskanzlei übersandt am 04.11.2019

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 16.12.2019

**Vorbemerkung des Abgeordneten**

„Jeder vierte Industriebetrieb in Niedersachsen plant Kurzarbeit“ (*HAZ*, 27.09.2019), „Müssen wir jetzt die Autoindustrie retten?“ (*Zeit-online*, 07.10.2019) oder „In Schlüsselindustrie ist die Rezession bereits spürbar“ (*Die Welt*, 14.10.2019) sind nur einige Überschriften, die die aktuelle Situation und prognostizierte Entwicklungen im Bereich der Wirtschaft, der Industrie und am Arbeitsmarkt beschreiben. Thüringen hat zur Bewältigung der Zuliefererkrise/Transformation der Zuliefererindustrie ein Bündnis „Thüringer Allianz Automobilindustrie“ gegründet.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Für das Land Niedersachsen hat die Automobilindustrie überragende Bedeutung in Bezug auf Wachstum und Beschäftigung. Sie ist die mit Abstand wichtigste Industriebranche mit ca. 250 000 Beschäftigten, die von der Automobilproduktion abhängig sind. Indirekt mit der Automobilindustrie verbunden sind darüber hinaus neben dem Maschinenbau auch wesentliche Bereiche der metallverarbeitenden Industrie, der gummi- und kunststoffverarbeitenden Industrie sowie wichtige Teile der chemischen Industrie.

Die Automobilindustrie steht vor dem tiefsten Umbruch ihrer Geschichte, der auch schon in der aktuellen Legislaturperiode des Landtags sichtbar ist. Neue energie- und klimapolitische Rahmensetzungen stellen wesentliche Parameter bisheriger Geschäftsmodelle bei Autoproduzenten und Zulieferern grundlegend infrage. Zudem werden traditionelle Wettbewerbsstärken der deutschen Automobilindustrie durch technologische Umwälzungen im Zuge der Elektromobilität und des damit in Zusammenhang stehenden Markteintritts neuer Wettbewerber in bisher nicht gekannter Weise auf den Prüfstand gestellt.

Elektromobilität, Digitalisierung, autonomes Fahren und Carsharing-Modelle sind enorme Herausforderungen, die die niedersächsische Automobilwirtschaft im Hinblick auf bisher bewährte Wertschöpfungsketten und anerkannte Beschäftigungspotenziale grundlegend beeinflussen werden. Neben Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden sich die in diesem Sektor tätigen Unternehmen und Dienstleister einem disruptiven Strukturwandel und den damit einhergehenden Herausforderungen stellen müssen, um ihre Wettbewerbsfähigkeit auch künftig zu sichern.

In diesem Kontext liegen der Landesregierung zahlreiche öffentlich zugängliche Studien vor, die sich mit den Auswirkungen des Strukturwandels auf die Automobilwirtschaft bzw. auf die traditionelle Hersteller- und Zulieferindustrie befassen. Dabei steht zumeist - in Abhängigkeit der zugrunde gelegten Annahmen und Szenarien - die Beschäftigungssituation in den betroffenen Unternehmen im Fokus, wie etwa bei den Ergebnissen der Berechnungen des Center Automotive Research (CAR) der Universität Duisburg Essen oder in den Veröffentlichungen von carIT. Genaue Zahlen zu

einem prognostizierten Arbeitsplatzabbau nur für Niedersachsen liegen der Landesregierung nicht vor.

Die Landesregierung hat es sich daher zur Aufgabe gemacht, diesen Strukturwandel in der niedersächsischen Automobilwirtschaft vorausschauend zu begleiten und zu gestalten, Innovationspotenziale niedersächsischer Unternehmen zu nutzen sowie Beschäftigung und Arbeitsplätze zu sichern.

Dazu haben die Landesregierung (Staatskanzlei und Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung), die IG Metall und der Verband der Metallindustriellen Niedersachsen im Frühjahr 2019 den Strategiedialog Automobilwirtschaft in Niedersachsen initiiert. Er ist zunächst für die Dauer von drei Jahren angelegt - bis 2021. Als wichtige industrielle Partner des Strategiedialogs agieren die Volkswagen AG und die Continental AG. Der Strategiedialog hat zur Aufgabe, die Systemtransformation in der Automobilwirtschaft vorausschauend zu begleiten und zu gestalten, Innovationspotenziale niedersächsischer Unternehmen zu nutzen sowie Beschäftigung und Arbeitsplätze zu sichern. Ziel ist es, die Stärke des Industriestandorts Niedersachsen zu erhalten und auszubauen.

Die inhaltliche Arbeit des Strategiedialogs erfolgt in drei themenspezifischen Innovatorenrunden. Die Themenblöcke der Innovatorenrunden lauten „Technologie, Innovation und Wertschöpfungsketten“, „Markt und Infrastruktur“ und „Arbeit und Qualifizierung“. Hier beschäftigen sich im Kern 15 bis 18 Mitglieder mit den vielfältigen Auswirkungen des technologischen Wandels in der Automobilindustrie.

Die Innovatorenrunde I beschäftigt sich mit Entwicklungen und Trends in den Wertschöpfungsprozessen der Automobilindustrie im Hinblick auf neue Produkte und veränderte Fertigungsprozesse. Demgegenüber hat die Innovatorenrunde II die sich abzeichnenden Veränderungen der für Automobilindustrie und Mobilitätswirtschaft relevanten Infrastruktur zum Gegenstand. Die Innovatorenrunde „Arbeit und Qualifizierung“ nähert sich dem Transformationsprozess aus Sicht der Beschäftigten. Sie analysiert daher schwerpunktmäßig die Auswirkungen des politisch induzierten technologischen Wandels auf Arbeit und Bildung. Dabei erarbeitet sie Vorschläge zur Unterstützung des Transformationsprozesses vor dem Hintergrund der Beschäftigungssicherung in der niedersächsischen Automobilindustrie.

Im Jahr 2019 haben die drei Innovatorenrunden jeweils zweimal getagt und dank der engagierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer bereits zahlreiche Ideen entwickelt. Diese Zwischenergebnisse der einzelnen Innovatorenrunden werden zeitnah in Abstimmung mit den Initiatoren in konkrete Handlungsempfehlungen, Maßnahmen, Projekte, Pilotvorhaben und mögliche Förderprogramme zur Unterstützung des Transformationsprozesses überführt.

Darüber hinaus hat das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) die Einrichtung einer „Automotive Agentur Niedersachsen“ auf den Weg gebracht. Der Start der Agentur als kleine und schlagkräftige, operative Einheit im Innovationszentrum Niedersachsen ist für Anfang 2020 geplant. Die Aufgabe der Agentur ist es, Fahrzeughersteller und Zulieferer beim Strukturwandel zu unterstützen und die niedersächsischen Interessen auch international zu vertreten. Dazu soll sie die zahlreichen mittelständischen Automobilzulieferer in Niedersachsen bei Aufbau und Pflege von Netzwerken aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Verbänden unterstützen. Außerdem soll sie Projekte aus dem „Strategiedialog Automobilwirtschaft in Niedersachsen“ begleiten sowie internationales Marketing betreiben. Eine weitere Aufgabe der Agentur ist die praktische Umsetzung der norddeutschen Zusammenarbeit im Automotive-Bereich.

Ferner hat die Landesregierung zur Bewältigung der länderübergreifenden Herausforderungen des aktuellen Transformationsprozesses in der Automobilwirtschaft mit den Ressortchefs der Länder Bremen und Hamburg am 7. November 2019 die Kooperationsvereinbarung „Norddeutsche Automotive Allianz“ unterzeichnet. Die Partner wollen ihre Wirtschaftsförderung vernetzen, gute Rahmenbedingungen für die Transformation der Automobilwirtschaft schaffen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des norddeutschen Raums als Standort der Automobil- und Mobilitätswirtschaft ausbauen. Im Fokus stehen Schaffung und Sicherung zukunftsfähiger und qualitativ hochwertiger Arbeitsplätze.

Bereits im Juni 2019 hat die Staatskanzlei mit den Ministerpräsidenten Baden-Württembergs und Bayerns als den Regierungschefs der drei bedeutendsten deutschen Automobilstandorte die Initia-

tive ergriffen und ein gemeinsames Positionspapier vorgestellt. Dabei wurde eine intensivere Zusammenarbeit zwischen Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen zur weiteren Unterstützung des Wandels in der Automobilbranche vereinbart. Dazu haben sich die drei Landesregierungen auf eine engere Kooperation in den vom Transformationsprozess besonders betroffenen Bereichen der Automobilwirtschaft verständigt und den Bund zur stärkeren Unterstützung bzw. zur zeitnahen Schaffung belastbarer rechtlicher Rahmenbedingungen aufgefordert. Ein nächstes Treffen auf Ebene der Ministerpräsidenten ist für den 20.12.2019 vereinbart.

### 1. Wie schätzt die Landesregierung die aktuellen Entwicklungen am Arbeitsmarkt, insbesondere im Bereich der Kurzarbeit, ein?

Zurzeit wirkt sich die rückläufige konjunkturelle Dynamik nur begrenzt auf den niedersächsischen Arbeitsmarkt aus. Zwar hat sich der Beschäftigungsaufbau verlangsamt, dennoch befindet sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach den aktuellen hochgerechneten Ergebnissen von Ende August 2019 in Niedersachsen auf einem historischen Höchststand von 3,053 Millionen Personen. Im Vergleich zum Vorjahresmonat ist die Beschäftigung damit um 1,6 % bzw. + 47 100 Personen gewachsen. Mit der positiven Dynamik bei den Beschäftigtenzahlen ist auch die Zahl Arbeitslosen weiter gesunken. Die Arbeitslosenquote lag im Oktober 2019 bei 4,8 % und damit auf dem niedrigsten Stand seit der Wiedervereinigung. Im Vorjahresmonat lag sie mit 5,0 % um 0,2 Prozentpunkte höher. Angesichts der stark rückläufigen Auftragseingänge im niedersächsischen Verarbeitenden Gewerbe im 1. Halbjahr 2019 ist die Lage am Arbeitsmarkt bemerkenswert stabil und auch auf die zunehmende Inanspruchnahme der Kurzarbeit zurückzuführen (siehe nachfolgende Tabelle). Inzwischen hellen sich die Prognosen für das nächste Jahr insgesamt wieder auf. So gehen Wirtschaftsweise, Bundesregierung und Wirtschaftsforschungsinstitute in ihren Konjunkturprognosen für das Jahr 2020 von einem Wachstum um 1,0 % aus. Nach ersten Prognosen des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung wird im Jahr 2020 das Beschäftigungswachstum in Niedersachsen zwar weiterhin positiv sein, aber auf niedrigerem Niveau als in den Vorjahren. Zudem wird nach Jahren stetig hoher Rückgänge eine stagnierende Zahl der Arbeitslosen erwartet. Diese Einschätzung wird von der Landesregierung geteilt.

Kurzarbeiter (konjunkturelles Kurzarbeitergeld) April 2019 bis Juli 2019: Datenstand Oktober 2019 Erstellungsdatum 30.10.2019 - Zentraler Statistkervice der Bundesagentur für Arbeit				
	Kurzarbeiter			
	Juli 2019 (HR2)	Juni 2019 (HR3)	Mai 2019 (HR4)	April 2019
	1	2	3	4
Niedersachsen	8 703	4 529	4 674	4 670

- HR2: Erste verfügbare Hochrechnung auf Länderebene zu diesem Monat.  
Diese wird monatlich auf den aktuellen Stand gebracht. (Die Daten haben eine Wartezeit von zwei Monaten)
- HR3: Die HR2, die im Vormonat berechnet wurde, wird durch eine zweite Hochrechnung ersetzt.  
Die aktuell gültige Hochrechnung zu diesem Monat ist die HR3 (Die Daten haben eine Wartezeit von drei Monaten)
- HR4: Die HR3, die im Vormonat berechnet wurde, wird durch eine dritte Hochrechnung ersetzt.  
Die aktuell gültige Hochrechnung zu diesem Monat ist die HR4 (Die Daten haben eine Wartezeit von vier Monaten)

### 2. Wie beurteilt die Landesregierung die aktuelle Situation in der niedersächsischen Automobilindustrie?

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass aufgrund der aktuellen, strukturellen Veränderungen und Herausforderungen in der Automobilbranche gut durchdachte, mit den Sozialpartnern abgestimmte Lösungen zu erarbeiten sind. Zu diesem Zweck hat die Landesregierung den Strategiedialog Automobilwirtschaft in Niedersachsen initiiert. Es wird insoweit auf die Vorbemerkung verwiesen.

**3. Mit welchen Entwicklungen/welchem Strukturwandel im Bereich der Automobilindustrie rechnet die Landesregierung im Laufe der aktuellen Legislaturperiode?**

Wie bereits in der Vorbemerkung dargestellt, steht die Automobilindustrie vor dem tiefsten Umbruch ihrer Geschichte. Welche konkreten Auswirkungen damit verbunden sein werden, ist schwer zu prognostizieren und wird im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft näher zu klären sein.

**4. Wie bewertet die Landesregierung die Berechnungen des Center Automotive Research (CAR) der Universität Duisburg-Essen, nach denen in den kommenden zehn Jahren 125 000 Arbeitsplätze in der Automobilindustrie verloren gehen?**

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass den Gefahren eines Arbeitsplatzabbaus in der Automobilindustrie begegnet werden muss. Sie hat dazu den Strategiedialog Automobilwirtschaft in Niedersachsen initiiert. Insoweit wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**5. Wie stark wird nach Meinung der Landesregierung das Automobilland Niedersachsen betroffen sein?**

Niedersachsen gehört zu den bedeutenden Standorten der Automobilwirtschaft in Deutschland und wird daher auch von den Auswirkungen der Veränderungen in dieser Branche nicht verschont bleiben. Wie stark die Betroffenheit konkret sein wird, lässt sich über die Aussagen in der Vorbemerkung hinaus schwer prognostizieren.

**6. Plant die Landesregierung Maßnahmen, um dieser Entwicklung gegebenenfalls entgegenzuwirken?**

Die Landesregierung erarbeitet mit dem Strategiedialog Automobilwirtschaft in Niedersachsen Maßnahmen, um den aktuellen Herausforderungen und Entwicklungen in der Automobilwirtschaft zu begegnen. Es wird auf insoweit auf die Vorbemerkung verwiesen.

**7. Wie bewertet die Landesregierung als Mitglied im Aufsichtsrat der Volkswagen AG den aktuellen Zustand der Automobilindustrie für das Land Niedersachsen?**

Die Landesregierung ist nicht Mitglied im Aufsichtsrat von VW. Mitglied kann nur eine natürliche Person sein, die dann jeweils ein höchstpersönliches Mandat wahrnimmt.

Die von der Landesregierung in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG entsandten Mitglieder unterliegen hinsichtlich der in diesem Gremium behandelten Inhalte der aktienrechtlichen Verschwiegenheitspflicht nach § 116 Satz 1 des Aktiengesetz (AktG) i. V. m. § 93 Abs. 1 Satz 3 AktG. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**8. Wie bewertet die Landesregierung die Experteneinschätzung, dass die „Elektro-Strategie“ von Volkswagen „hohes unternehmerisches Risiko“ (<https://www.handelsblatt.com/meinung/kommentare/kommentar-volkswagen-geht-mit-seiner-elektro-strategie-voll-ins-risiko/23974628.html>) darstellt, insbesondere vor dem Hintergrund, dass einige Wettbewerber wie Toyota bereits im nächsten Jahr mit dem Feststoff-Akku die nächste Generation vorstellen will?**

Die Landesregierung bewertet Einschätzungen Dritter zu unternehmerischen Entscheidungen grundsätzlich nicht.

**9. Wie beurteilt die Landesregierung das Bündnis „Thüringer Allianz Automobilindustrie“, und gibt es vergleichbare Planungen der Landesregierung zur Unterstützung der Automobilindustrie und deren Zulieferer in Niedersachsen?**

Die Landesregierung verfolgt interessiert die Aktivitäten anderer Länder zur Bewältigung des Strukturwandels in der Automobilindustrie, so auch die des Freistaats Thüringen, und befürwortet einen länderübergreifenden Austausch der Dialogprozesse. Zur Unterstützung der Automobilwirtschaft in Niedersachsen hat die Landesregierung den Strategiedialog Automobilwirtschaft in Niedersachsen initiiert, der in der Vorbemerkung näher dargestellt wird.

**10. Wie beurteilt die Landesregierung die derzeitige Situation (2019/2020) und Perspektiven („stagnierender Automobil-Weltmarkt bis 2026“, carIT 01-2019, Seite 6) der niedersächsischen Zulieferbetriebe für die Automobilindustrie?**

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass auch zugunsten der niedersächsischen Zulieferbetriebe geeignete, unterstützende Maßnahmen getroffen werden müssen. Sie hat dazu den Strategiedialog Automobilwirtschaft in Niedersachsen initiiert. Insoweit wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**11. Plant die Landesregierung Maßnahmen, um bevorstehenden Herausforderungen in der heimischen Automobilindustrie begegnen zu können?**

Die Landesregierung hat den in den Vorbemerkungen näher dargestellten Strategiedialog Automobilwirtschaft in Niedersachsen initiiert, um den bevorstehenden Herausforderungen zu begegnen.

**12. Sind der Landesregierung Planungen der Bundesregierung zur Unterstützung der Automobilindustrie bekannt, und wenn ja, welche?**

Der Landesregierungen sind die im Nachgang zum „Autogipfel“ der Bundesregierung am 04.11.2019 öffentlich kommunizierten Planungen der Bundesregierung zur Unterstützung des Transformationsprozesses in der deutschen Automobilindustrie bekannt.

**13. Aus welchen Gründen hält die Landesregierung das „Vorgehen der Bundesregierung“ (<https://www.welt.de/wirtschaft/article201106910/Autoindustrie-Elektromobilitaet-kostet-bis-2030-fast-125-000-Jobs.html>) bei der Unterstützung der Automobilindustrie „beim Umstieg auf die Elektromobilität“ (ebenda) für zu zögerlich?**

Die Niedersächsische Landesregierung hat die Gründe hierfür in dem gemeinsam mit dem Freistaat Bayern und dem Land Baden-Württemberg im Juni 2019 vorgestellten Positionspapier der drei Ministerpräsidenten genannt und den Bund zur zeitnahen Schaffung belastbarer rechtlicher Rahmenbedingungen und Unterstützung aufgefordert - es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**14. Welche Antworten gibt die Landesregierung den rund 700 Zulieferbetrieben in Niedersachsen, die zunehmend ihre Sorge bezüglich der Zukunftsfähigkeit ihres Geschäftsmodells äußern?**

**a) Wie bewertet die Landesregierung die Befürchtung vieler Experten, dass in der Zulieferindustrie eine „Pleitewelle“ droht (<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/mobilitaetswende-autozulieferer-unter-druck-experten-befuerchten-pleitewelle/25027378.html>)?**

Die Landesregierung geht davon aus, dass der Transformationsprozess naturgemäß auch die automobilen Zuliefererindustrie erfassen wird. Um die von manchen Experten befürchtete Pleitewelle zu verhindern, versucht die Landesregierung die von der Transformation betroffenen Unternehmen

zu unterstützen. Hierzu zählen auch die in der Vorbemerkung und in den Antworten zu den Fragen genannten Maßnahmen.

**b) Sind der Landesregierung bereits Insolvenzverfahren aus der niedersächsischen Zuliefererindustrie bekannt, und falls ja, welche?**

Im März 2018 hat die Peiner Umformtechnik in Peine Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gestellt. Das Insolvenzverfahren ist mittlerweile beendet. Im Januar 2019 hat SD Automotive in Georgsmarienhütte einen Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens gestellt. Im April 2019 hat die Firma Wegener + Stapel Fördertechnik GmbH aus Bergen (Landkreis Celle) einen Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gestellt. Von der Insolvenz der baden-württembergischen Eisenmann GmbH im Juli 2019 ist auch die Eisenmann Thermal Solutions (vormals Ruhstrat) mit Niederlassung in der niedersächsischen Gemeinde Bovenden im Landkreis Göttingen betroffen.

**15. Wie werden sich das Verkehrswachstum und die Verkehrsleistung in Deutschland bis 2030 entwickeln, und welche Rolle nimmt hierbei der motorisierte Individualverkehr ein?**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat 2014 zur Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplans 2030 eine Prognose der Verkehrsverflechtung aufgestellt. Danach wurde erwartet, dass sich das Verkehrsaufkommen von 2010 bis 2030 im Personenverkehr von 101 840 Millionen Personen um 1,2 % auf 103 013 Millionen Personen erhöht. Die Verkehrsleistung steigt im selben Zeitraum von 1 184,3 Milliarden Personen/km (Pkm) um 12,2 % auf 1 328,7 Milliarden Pkm. Beim Güterverkehr steigt das Aufkommen von 3 704,7 Millionen t um 17,6 % auf 4 358,4 Millionen t und die Verkehrsleistung von 607,1 Milliarden t/km (tkm) um 17,3 % auf 837,6 Milliarden tkm.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sinkt bei der Personenverkehrsleistung von 80,8 % auf 78,6 %.

**16. Wie wird sich das prognostizierte Verkehrsaufkommen gemäß der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 im Personenverkehr (getrennt nach motorisiertem Verkehr, Fahrradverkehr, Fußverkehr) bis 2030 entwickeln?**

Zur Entwicklung des gesamten Personenverkehrs wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

Das Aufkommen im motorisierten Verkehr wächst laut Verflechtungsprognose gegenüber 2010 um 3,8 % auf 70 960 Millionen Personen in 2030. Der Fahrradverkehr wächst bis 2030 um 4,6 % auf 9 913 Millionen Personen und der Fußwegverkehr nimmt um 7,8 % auf 22 140 Millionen Personen ab.

**17. Wie wird sich die Pkw-Dichte bis 2030 in Deutschland entwickeln, und worauf ist dies zurückzuführen?**

Die Pkw-Dichte erhöht sich im Prognosezeitraum um rund 10 % auf 597 Pkw/1 000 Einwohner. Als Gründe für die Steigerung werden Personengruppen, deren Motorisierungsgrad zuvor noch unterdurchschnittlich ausgeprägt war (ältere Personen, Frauen und Zuwanderer), genannt sowie eine zunehmende Zweitwagenausstattung.

**18. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus den Herausforderungen Klima- und Umweltschutz, automobiler Strukturwandel, politische Verkehrswende bei wachsendem Verkehrsaufkommen bezüglich ihrer Wirtschaftspolitik?**

Über die Ausführungen in der Vorbemerkung hinaus ist eine gute wirtschaftliche Entwicklung die Grundlage für Wohlstand und Arbeitsplätze. Niedersachsens Wirtschaft ist in den Zukunftsmärkten

Mobilität, Energie und Logistik gut aufgestellt. Beispielsweise mit der Volkswagen AG, der Continental AG und der Salzgitter AG verfügt das Industrieland Niedersachsen über maßgebliche Akteure ihrer Branchen. Für diese und alle Unternehmen ist die Sicherstellung einer langfristigen Planungs- und Investitionssicherheit elementar wichtig. Es kommt darauf an, diese langfristige Planungs- und Investitionssicherheit weiter zu gewährleisten.

Der Ansatz der neuen EU-Kommission, den sogenannten Green Deal als Markenzeichen Europas zu etablieren und das Ziel zu verfolgen, bis Mitte des Jahrhunderts Europa zum „ersten klimaneutralen Kontinent der Welt“ zu entwickeln, wird grundsätzlich begrüßt. Die notwendige Umstellung auf eine nachhaltige Wirtschaftsweise ist insbesondere für die energie- und emissionsintensive Industrie eine enorme Herausforderung. Den Weg, effizienter und kreativer mit den vorhandenen Ressourcen umzugehen, wird die Landesregierung begleiten.

Gleichzeitig ist Augenmaß erforderlich, damit die Wirtschaft im weltweiten Wettbewerb nicht überfordert wird. Europa soll Vorreiter sein und Wissen, Technologien und bewährte Verfahren exportieren. Insoweit könnte hier das Thema „Stahl“ eine wichtige Vorbildfunktion einnehmen. Niedersachsen setzt sich ein für eine direkte CO<sub>2</sub>-Vermeidung durch eine neuartige Stahlproduktion mittels grünen Wasserstoffs, der durch erneuerbare elektrische Energie hergestellt wird.

Dabei sollte die Entwicklung weiterer Förderinstrumente mit deutlicher Schwerpunktsetzung auf die effektive Minderung von Prozessemissionen vor allem im Bereich energieintensiver Industrien ausgerichtet werden. Aufgrund der außerordentlichen Bedeutung der Stahlindustrie als Lieferant für eine Vielzahl wirtschaftlich relevanter Branchen (z. B. Maschinenbau, Automotive, Bau) wird ein besonderes Augenmerk auf die technologische Förderung klimarelevanter Aktivitäten zum Umbau stahlerzeugender, CO<sub>2</sub>-neutraler Produktionsprozesse gelegt werden.

**19. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus den Herausforderungen Klima- und Umweltschutz, automobiler Strukturwandel, politische Verkehrswende bei wachsendem Verkehrsaufkommen bezüglich ihrer Verkehrspolitik?**

Die Verkehrspolitik der Landesregierung wird entsprechend der Koalitionsvereinbarung zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) Landesverband Niedersachsen und der Christlich-Demokratischen Union (CDU) „Gemeinsam für ein modernes Niedersachsen - Für Innovation, Sicherheit und Zusammenhalt“ umgesetzt. Unter der Überschrift „Emissionsarme und klimafreundliche Mobilität“ sind mehrere Ansätze und Aktivitäten beschrieben, damit der Verkehrs- und Mobilitätssektor einen bedeutenden Beitrag zur Erreichung der klima- und energiepolitischen Ziele des Landes leisten kann.

**20. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus den Herausforderungen Klima- und Umweltschutz, automobiler Strukturwandel, politische Verkehrswende bei wachsendem Verkehrsaufkommen bezüglich ihrer Umweltpolitik?**

Die Landesregierung sieht die Herausforderungen, die sich aufgrund des Strukturwandels im Automobil- und Mobilitätssektor und der klimapolitisch notwendigen Veränderungen in dem Verkehrssektor auch bei wachsendem Verkehrsaufkommen für ihre Umweltpolitik ergeben. Klima- und Umweltschutz stehen im Zentrum der Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität.

Die Landesregierung hat deshalb zu Beginn des Jahres 2019 den Prozess zum Strategiedialog Automobilwirtschaft in Niedersachsen initiiert, auf die Vorbemerkung wird insoweit verwiesen. Ein durch das Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz (MU) in Auftrag gegebenes Fachgutachten „Wege zur nachhaltigen Mobilität in Niedersachsen“ wird seit 1. Oktober 2019 durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) e. V. mit dem „Institut für Verkehrsforschung“ (Berlin) und dem „Institut für Vernetzte Energiesysteme“ (Oldenburg), sowie dem „Ecologic Institut“ (Berlin) erstellt.

Auch das geplante Maßnahmenprogramm Energie- und Klimaschutz wird Maßnahmen enthalten, die die Entwicklung des Verkehrssektors in Richtung klimaschonende Mobilität unterstützen und einen Beitrag zur Umsetzung der niedersächsischen Klimaziele leisten.

All das unterstreicht, wie ernst die Landesregierung die Herausforderungen sieht. Zugleich kann den dahinterstehenden Entscheidungsfindungsprozessen nicht vorgegriffen werden.

**21. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus den Herausforderungen Klima- und Umweltschutz, automobiler Strukturwandel, politische Verkehrswende bei wachsendem Verkehrsaufkommen bezüglich ihrer Arbeitsmarktpolitik?**

Ergänzend zu den Vorbemerkungen ist zu betonen, dass die Fachkräftesicherung eines der Kernziele der Landesregierung ist. Auch in den nächsten Jahren ist und bleibt Fachkräftesicherung die zentrale bildungs- und arbeitsmarktpolitische Herausforderung. Daher hat die Landesregierung mit den Arbeitsmarktpartnern bereits im Jahr 2014 die Fachkräfteinitiative Niedersachsen (FKI) ins Leben gerufen. Aktuell hat die Landesregierung im Rahmen der FKI einen „Aktionsplan 2019“ erarbeitet. Er enthält die für die Fachkräftesicherung relevanten bereits laufenden Aktivitäten der Ressorts sowie geplante Maßnahmen.

Branchenübergreifende Schwerpunktfelder der Fachkräfteinitiative Niedersachsen sind:

- Mobilisierung der inländischen Erwerbspersonenpotenziale,
- gesteuerte und qualifizierte Zuwanderung sowie Arbeitsmarktintegration aller Gruppen von Menschen mit Zuwanderungsgeschichte sowie
- Erweiterung von Bildungspotenzialen.

Darüber hinaus werden jährlich spezifische Branchen und Berufsfelder identifiziert, in denen besonderer Handlungsbedarf besteht. Beispielsweise haben Ressorts und Arbeitsmarktpartner sich mit dem Aktionsplan 2018 erstmals schwerpunktmäßig mit dem Fachkräftebedarf von IT-Fachleuten befasst.

Ein weiterer wichtiger Handlungsschwerpunkt der Landesregierung ist die Weiterbildung der Beschäftigten. Seit Mai 2019 fördert das MW mit einem Förderaufruf im Rahmen des ESF-Programms „Weiterbildung in Niedersachsen“ berufliche Weiterbildungen zur Vermittlung von Inhalten und Kompetenzen zu digitalen Themen.

**22. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus den Herausforderungen Klima- und Umweltschutz, automobiler Strukturwandel, politische Verkehrswende bei wachsendem Verkehrsaufkommen bezüglich ihrer Raumordnungspolitik?**

Der Strukturwandel in der Automobilindustrie wird durch Veränderungen bei den Antriebstechniken (Elektro- und Wasserstoffmobilität) sowie durch Entwicklungen beim autonomen Fahren ausgelöst. Die räumlichen Auswirkungen reichen über die Produktionsstandorte hinaus und betreffen beispielsweise Ladeinfrastrukturen oder den Bedarf für Elektrolyseure. Jedoch ist hierzu vor allem mit kleinräumigen Veränderungen zu rechnen, die den Maßstab der Landesraumordnung deutlich unterschreiten. Zu veränderten Produkten und Produktionsabläufen in der Industrie trifft die Raumordnung zudem keine Festlegungen. Aufgabe der Raumordnung ist es, unterschiedliche Nutzungsansprüche an den Raum nachhaltig, das heißt vorausschauend in Richtung einer sozial, ökologisch und ökonomisch verträglichen Raumnutzung zu entwickeln und zu koordinieren.

Wesentliches Anliegen der Landesraumordnung ist die Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen. Im Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) heißt es: „In Niedersachsen und seinen Teilräumen soll eine nachhaltige räumliche Entwicklung die Voraussetzungen für umweltgerechten Wohlstand auch für kommende Generationen schaffen“ (LROP Abschnitt 1.1 Ziffer 01 Satz 1). „Planungen und Maßnahmen zur Entwicklung der räumlichen Struktur des Landes sollen zu nachhaltigem Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit beitragen“ (LROP 1.1 Ziffer 02 Satz 1). Klima- und Umweltschutz und die politische Verkehrswende bei wachsendem Verkehrsaufkommen sind Aspekte, die bereits in das bestehende LROP eingeflossen sind und damit einen wesentlichen Bestandteil der niedersächsischen Raumordnungspolitik darstellen.

So enthält das LROP bezüglich der in der Fragestellung genannten Herausforderungen beispielsweise Festlegungen zu integrierter Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (z. B. LROP 2.1 Ziffer 02, 4.1.1 Ziffer 01, 4.1.2 Ziffer 07), der Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (z. B. LROP 4.1.2 Ziffern 05, 06, 07), der Entwicklung des Fahrradverkehrs (LROP 4.1.2 Ziffer 07) oder zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene und Binnenschifffahrt (z. B. LROP 4.1.1 Ziffer 02).

**23. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus den Herausforderungen Klima- und Umweltschutz, automobiler Strukturwandel, politische Verkehrswende bei wachsendem Verkehrsaufkommen bezüglich ihrer Politik im Bereich Forschung und Entwicklung?**

Um den Herausforderungen des Klima- und Umweltschutzes, dem automobilen Strukturwandel und der politischen Verkehrswende bei wachsendem Verkehrsaufkommen im Bereich Forschung und Entwicklung zu begegnen, sind im Ministerium für Wissenschaft und Kultur (MWK) derzeit verschiedene Maßnahmen in Umsetzung bzw. in Planung.

Im Fokus stehen Maßnahmen in folgenden Themenbereichen:

**Wasserstoffforschung**

Für das Erreichen der Klimaschutzziele und den Erfolg der Energiewende ist aus erneuerbaren Energien erzeugter Wasserstoff von zentraler Bedeutung. „Grüner“ Wasserstoff bietet die Möglichkeit, die Defossilierung in Sektoren umzusetzen, die einer direkten Elektrifizierung aus technischen oder ökonomischen Gründen nur schwer zugänglich sind. Wasserstofftechnologien können wesentliche Beiträge liefern zu einer deutlichen CO<sub>2</sub>-Reduzierung in der Industrie, in der Wärmeversorgung und im Verkehr. Die Wasserstoffforschung eröffnet somit Innovationspotenziale, die das Verständnis und die Zukunft der Energieversorgung nachhaltig prägen werden. Dabei verfügt Niedersachsen im Bereich Wasserstoff über eine starke und breit gefächerte Forschungslandschaft.

Im Fokus der Forschung sind insbesondere folgende Themenfelder:

- Wasserstoffbereitstellung mittels Wasserelektrolyse,
- Speicherung von Wasserstoff im Untergrund und Infrastruktur,
- zukünftige Wasserstoffverbrennungskonzepte im Zuge der Energiewende,
- Konversion von Wasserstoff in andere Energieträger,
- Energiesystemanalyse mit besonderem Schwerpunkt auf Wasserstoff.

Unter dem Dach des Energieforschungszentrums Niedersachsen wurde eine „Wissenschaftsallianz Wasserstofftechnologie“ eingerichtet. Die Allianz bündelt die Kompetenzen der Wasserstoffforschung in Niedersachsen - beteiligt sind die Universitäten Braunschweig, Clausthal, Hannover und Oldenburg, darüber hinaus die Jade Hochschule, das DLR-Institut für Vernetzte Energiesysteme Oldenburg, das Fraunhofer Heinrich-Hertz-Institut Goslar, das Institut für Solarenergieforschung Hameln sowie die Physikalisch-Technische Bundesanstalt.

MWK beabsichtigt mit einer Ausschreibung „Innovationslabore für Wasserstofftechnologien“ diese Schlüsseltechnologie in seiner Entwicklung mit einem Gesamtvolumen von bis zu 6,5 Millionen Euro aus Mitteln des Niedersächsischen Vorab zu fördern und damit zeitnah einen wertvollen und wirksamen Schritt zum Ausbau der Wasserstofftechnologie in Niedersachsen zu setzen. Ziel ist es, tragfähige Forschungs- bzw. Innovationsverbünde zu etablieren, die im Bereich Wasserstoff langfristig einen Beitrag zur Technologieentwicklung und Marktdurchdringung leisten.

**Batterieforschung**

Zum Erreichen eines automobilen Strukturwandels ist die Batterieforschung von zentraler Bedeutung. Die Batterieforschung in Niedersachsen wird wesentlich durch die Battery LabFactory Braunschweig (BLB) als Forschungszentrum der TU Braunschweig getragen. Die BLB bündelt die Kompetenzen von Wissenschaftlern der TU Braunschweig, der TU Clausthal, der LU Hannover, des Fraunhofer Instituts für Schicht- und Oberflächentechnik IST, des Fraunhofer-Projektzentrums für

Energiespeicher und Systeme (ZESS) sowie der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) und entwickelt und untersucht Batteriezellen und deren Produktion sowohl experimentell als auch durch Simulation.

Die niedersächsischen Forschungsaktivitäten werden im Rahmen des BMBF-Dachkonzeptes Forschungsfabrik Batterie (FFB) gestärkt. Ausgehend von der BLB ist die „Circular Battery Production“, das heißt die Etablierung geschlossener Stoffkreisläufe für Batterien auf Basis skalierbarer Produktionstechnologien, das zentrale Leitthema eines Batterieclusters Region Braunschweig (BRB). Hierbei werden an drei Themenschwerpunkten „umweltschonende Recyclingverfahren“, „batteriebezogene Verfahrenstechnik“ und „nachhaltige Batteriezellproduktion 4.0“ gezielt ausgebaut, um die international führende Position in diesen Bereichen zu festigen. Ziel ist es, innovative Verfahren und Produktionsprozesse in einem Maßstab zu entwickeln, der eine sichere Skalierung und Übertragung in die FFB und die deutsche Industrie ermöglicht.

### **Mobilität**

Für die Verkehrswende sind fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme, automatisierte Fahrzeuge und deren Vernetzung wichtige Bausteine der zukünftigen Mobilität. Automatisierte und vernetzte Fahrzeuge können zur Entlastung des Straßenverkehrs, zur Reduktion von Unfallzahlen und zur Steigerung des Komforts im Fahrzeug beitragen. Ebenfalls werden hierdurch die Energieeffizienz des Verkehrs verbessert sowie negative Umweltauswirkungen reduziert.

Um serienreife Produkte aus solchen Prototypen abzuleiten, ist ein systematisches Testen erforderlich. Genau an diesen Punkten forscht das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Braunschweig. Das DLR weist hier eine hohe Expertise auf und baut das Testfeld Niedersachsen auf, gefördert vom MWK und vom MW mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und des Landes Niedersachsen. Dabei sind auch Praxispartner eingebunden.

Das Testfeld Niedersachsen umfasst sowohl Abschnitte der Autobahnen als auch Teile der Bundes- und Landstraßen. Es integriert zudem die etablierten Strecken der Anwendungsplattform Intelligente Mobilität (AIM), die in der Braunschweiger Innenstadt in Betrieb ist.

Mit dem Testfeld können die Markteinführung innovativer Fahrzeuge effektiv beschleunigt und der Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort Niedersachsen bzw. Deutschland weiter gestärkt werden.

Darüber hinaus befindet sich Niedersachsen aktuell in intensiven Gesprächen mit den Ländern Bayern und Baden-Württemberg, um u. a. im Bereich der Mobilität gemeinsame Forschungskooperationen zu initiieren. Auf diese Weise können Kompetenzen ergänzt und gebündelt und eine stärkere Sichtbarkeit erzeugt werden.