

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordneter Jörg Bode (FDP)

Wie steht es um die Automobilindustrie in Niedersachsen?

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP) an die Landesregierung, eingegangen am 29.10.2019

„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.

1. Wie schätzt die Landesregierung die aktuellen Entwicklungen am Arbeitsmarkt, insbesondere im Bereich der Kurzarbeit, ein?
2. Wie beurteilt die Landesregierung die aktuelle Situation in der niedersächsischen Automobilindustrie?
3. Mit welchen Entwicklungen/welchem Strukturwandel im Bereich der Automobilindustrie rechnet die Landesregierung im Laufe der aktuellen Legislaturperiode?
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?
5. Wie stark wird nach Meinung der Landesregierung das Automobilland Niedersachsen betroffen sein?
6. Plant die Landesregierung Maßnahmen, um dieser Entwicklung gegebenenfalls entgegenzuwirken?
7. Wie bewertet die Landesregierung als Mitglied im Aufsichtsrat der Volkswagen AG den aktuellen Zustand der Automobilindustrie für das Land Niedersachsen?
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?
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?
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?
11. Plant die Landesregierung Maßnahmen, um bevorstehenden Herausforderungen in der heimischen Automobilindustrie begegnen zu können?
12. Sind der Landesregierung Planungen der Bundesregierung zur Unterstützung der Automobilindustrie bekannt, und wenn ja, welche?
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?

14. Welche Antworten gibt die Landesregierung den rund 700 Zuliefererbetrieben 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>)?
 - b) Sind der Landesregierung bereits Insolvenzverfahren aus der niedersächsischen Zuliefererindustrie bekannt, und falls ja, welche?
15. Wie werden sich das Verkehrswachstum und die Verkehrsleistung in Deutschland bis 2030 entwickeln, und welche Rolle nimmt hierbei der motorisierte Individualverkehr ein?
16. Wie wird sich das prognostizierte Verkehrsaufkommen gemäß der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 im Personenverkehr (getrennt nach motorisiertem Verkehr, Fahrradverkehr, Fußverkehr) bis 2030 entwickeln?
17. Wie wird sich die Pkw-Dichte bis 2030 in Deutschland entwickeln, und worauf ist dies zurückzuführen?
18. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus den Herausforderungen Klima- und Umweltschutz, automobiler Strukturwandel, politische Verkehrswende bei wachsendem Verkehrsaufkommen bezüglich ihrer Wirtschaftspolitik?
19. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus den Herausforderungen Klima- und Umweltschutz, automobiler Strukturwandel, politische Verkehrswende bei wachsendem Verkehrsaufkommen bezüglich ihrer Verkehrspolitik?
20. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus den Herausforderungen Klima- und Umweltschutz, automobiler Strukturwandel, politische Verkehrswende bei wachsendem Verkehrsaufkommen bezüglich ihrer Umweltpolitik?
21. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus den Herausforderungen Klima- und Umweltschutz, automobiler Strukturwandel, politische Verkehrswende bei wachsendem Verkehrsaufkommen bezüglich ihrer Arbeitsmarktpolitik?
22. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus den Herausforderungen Klima- und Umweltschutz, automobiler Strukturwandel, politische Verkehrswende bei wachsendem Verkehrsaufkommen bezüglich ihrer Raumordnungspolitik?
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?

(Verteilt am 04.11.2019)