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

Anfrage der Abgeordneten Carina Hermann und Marcel Scharrelmann (CDU)

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

# Regierungserklärung zu Volkswagen: Welche konkreten Maßnahmen folgen den Ankündigungen des Ministerpräsidenten?

Anfrage der Abgeordneten Carina Hermann und Marcel Scharrelmann (CDU), eingegangen am 15.09.2026 - Drs. 19/11616,
an die Staatskanzlei übersandt am 18.09.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 04.11.2026

## Vorbemerkung der Abgeordneten

Ministerpräsident Olaf Lies hat am 9. September 2026 vor dem Niedersächsischen Landtag eine Regierungserklärung unter dem Titel „Volkswagen im Wandel - Verantwortung für Beschäftigung, Standorte und industrielle Zukunft“ abgegeben.[1]

Darin bezeichnete der Ministerpräsident die Einigung im Aufsichtsrat zum sogenannten Zukunftsplan 2030 als einen wichtigen Schritt für die weitere Entwicklung des Volkswagen-Konzerns. Zugleich erklärte er, dass damit wesentliche Fragen zur Zukunft der Beschäftigten und der Standorte noch nicht beantwortet seien. Für die Standorte Hannover und Emden könne nach Angaben des Ministerpräsidenten derzeit eine wettbewerbsfähige Folgebelegung über das Jahr 2031 hinaus nicht gewährleistet werden. Ein Konzept für eine nachhaltige und wettbewerbsfähige europäische Produktionsstruktur solle bis Ende Juni 2027 vorgelegt werden.

Der Ministerpräsident führte zudem aus, es gebe keinen Beschluss des Aufsichtsrats zum Abbau von 50 000 konkreten Arbeitsplätzen. Der Vorstand habe aus den vorgesehenen Kosten- und Renditezielen vielmehr rechnerisch eine Größenordnung von rund 50 000 Stellen weltweit abgeleitet. Wie die angestrebte strukturelle Kostenverbesserung konkret erreicht werden solle, müsse nach seinen Angaben erst noch erarbeitet werden.

Mit Blick auf die politischen Rahmenbedingungen erklärte der Ministerpräsident: „Die Aufgabe der Politik ist eine andere: Wir können Partner zusammenbringen, Investitionen ermöglichen, Genehmigungen beschleunigen und Rahmenbedingungen schaffen, damit neue Wertschöpfung in Niedersachsen entsteht.“ Weiter führte er aus: „Auch die Politik muss liefern.“ Als erforderliche Rahmenbedingungen nannte er u. a. wettbewerbsfähige Energiepreise, leistungsfähige Netze und Infrastruktur, schnellere Genehmigungen, Local-Content-Regelungen, handelspolitische Instrumente sowie europäische Regelungen für die Transformation der Mobilität.

## Vorbemerkung der Landesregierung

Die Automobilindustrie ist von herausragender Bedeutung für Wertschöpfung, Beschäftigung, Innovation und industrielle Strukturen in Niedersachsen. Die Landesregierung verfolgt deshalb das Ziel, Niedersachsen als starken, wettbewerbsfähigen und zukunftsfähigen Automobil- und Industriestandort zu erhalten und die Transformation der Branche in Richtung Klimaneutralität aktiv zu begleiten.

[1] Die Rede des Ministerpräsidenten vom 9. September 2026 in der 96. Sitzung des Niedersächsischen Landtages ist im Plenar-TV abrufbar.

Die Automobilindustrie befindet sich gegenwärtig in einem tiefgreifenden Transformationsprozess. Klima- und Umweltziele, Elektromobilität, Digitalisierung, Software, Künstliche Intelligenz und automatisiertes Fahren verändern Produkte, Produktionsprozesse und Wertschöpfungsketten. Gleichzeitig hat sich der internationale Wettbewerb erheblich verschärft. Insbesondere chinesische Hersteller haben ihre Wettbewerbsposition deutlich ausgebaut; zugleich setzen wichtige Wirtschaftsräume zunehmend industrie- und handelspolitische Instrumente ein, um heimische Wertschöpfung und Investitionen zu stärken.

Diese Herausforderungen betreffen nicht allein Volkswagen. Sie stellen die gesamte deutsche und europäische Automobilindustrie und darüber hinaus den Industriestandort Deutschland vor erhebliche Herausforderungen. Die Landesregierung setzt sich deshalb sowohl in eigener Zuständigkeit als auch gegenüber dem Bund und auf europäischer Ebene für Rahmenbedingungen ein, die industrielle Wertschöpfung, Investitionen und Beschäftigung in Niedersachsen sichern und neue Wertschöpfung ermöglichen. Dazu gehören insbesondere wettbewerbsfähige Energiepreise, leistungsfähige Verkehrs-, Energie- und digitale Infrastrukturen, schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren, innovations- und investitionsfreundliche Rahmenbedingungen sowie eine europäische Handels- und Industriepolitik, die fairen Wettbewerb gewährleistet und europäische Wertschöpfung stärkt.

Für Volkswagen kommt hinzu, dass das Land Niedersachsen als Anteilseigner eine besondere Verantwortung trägt. Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat Anfang September 2026 mit dem Zukunftsplan 2030 einen gemeinsamen Rahmen für die weitere Transformation des Konzerns geschaffen. Der Beschluss trifft jedoch noch nicht sämtliche Einzelentscheidungen über die Umsetzung. Insbesondere wurden keine Schließungen der Standorte Emden, Hannover, Zwickau oder Neckarsulm beschlossen. Vielmehr ist der Vorstand aufgefordert, ein nachhaltiges und wettbewerbsfähiges europäisches Produktionskonzept zu entwickeln. Für die genannten Standorte sollen vorrangig wettbewerbsfähige automobile Perspektiven entwickelt und ergänzend Möglichkeiten zusätzlicher industrieller Wertschöpfung geprüft werden.

Bei der Beantwortung parlamentarischer Anfragen ist zugleich zu berücksichtigen, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG aktienrechtlichen Verschwiegenheitspflichten unterliegen. Diese erstrecken sich insbesondere auf vertrauliche Angaben und Geheimnisse der Gesellschaft, namentlich Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, die den Aufsichtsratsmitgliedern durch ihre Tätigkeit bekannt geworden sind. Diese Verschwiegenheitspflichten setzen der parlamentarischen Unterrichtung rechtliche Grenzen.

Die Landesregierung beantwortet die vorliegende Anfrage daher auf Grundlage der ihr zur Verfügung stehenden und mitteilungsfähigen Erkenntnisse. Soweit Fragen Informationen betreffen, die Mitgliedern der Landesregierung ausschließlich aufgrund ihrer Tätigkeit im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt geworden sind und der aktienrechtlichen Verschwiegenheitspflicht unterliegen, können hierzu keine weitergehenden Angaben gemacht werden. Dies betrifft insbesondere nicht öffentlich bekannte Einzelheiten aus Beratungen des Aufsichtsrats sowie vertrauliche unternehmensinterne Planungen, Kalkulationen und Entscheidungsgrundlagen.

Unabhängig davon unterrichtet die Landesregierung den Niedersächsischen Landtag im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten über die für Niedersachsen und seine Volkswagen-Standorte wesentlichen Entwicklungen. Soweit entsprechende Informationen bereits durch die Volkswagen AG veröffentlicht wurden oder der Landesregierung unabhängig von der Aufsichtsratstätigkeit in mitteilungsfähiger Form vorliegen, werden sie bei der Beantwortung berücksichtigt.

Dabei ist zwischen der unternehmerischen Verantwortung der Volkswagen AG und der Verantwortung der Politik zu unterscheiden. Entscheidungen über Produktprogramme, Produktionsvolumina, konkrete Investitionen, Kosten- und Produktivitätsziele, Personalmaßnahmen und die Belegung einzelner Werke fallen grundsätzlich in die unternehmerische Verantwortung der Volkswagen AG und ihrer zuständigen Organe. Aufgabe der Landesregierung ist es, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass industrielle Wertschöpfung in Niedersachsen wettbewerbsfähig möglich bleibt und neue Investitionen entstehen können.

Die Landesregierung wird diesen Transformationsprozess weiterhin eng begleiten. Ihr Ziel ist es, industrielle Wertschöpfung und gute Beschäftigung in Niedersachsen zu sichern, Klimaziele einzuhalten, die Wettbewerbsfähigkeit der Standorte zu stärken und die vorhandenen industriellen Kompetenzen zugleich für neue Wachstums- und Technologiefelder zu nutzen.

**1. Welche konkreten Maßnahmen hat die Landesregierung seit ihrem Amtsantritt im November 2022 gegebenenfalls ergriffen, um die vom Ministerpräsidenten in seiner Regierungserklärung angesprochenen politischen Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie und andere Industrieunternehmen in Niedersachsen zu verbessern (bitte nach Maßnahme, Zeitpunkt und gegebenenfalls finanziellem Volumen aufschlüsseln)?**

Seit ihrem Amtsantritt im November 2022 hat die Landesregierung eine Vielzahl von Maßnahmen ergriffen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Niedersachsen zu stärken und die Transformation der Automobilindustrie zu begleiten. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf der Unterstützung der Volkswagen-Standorte sowie der niedersächsischen Automobil- und Zulieferindustrie in einem von tiefgreifenden technologischen, wirtschaftlichen und regulatorischen Veränderungen geprägten Umfeld.

Die Landesregierung steht hierzu in einem kontinuierlichen Austausch mit Unternehmen, Verbänden, Betriebsräten und Gewerkschaften und hat sich sowohl auf Bundes- als auch auf europäischer Ebene wiederholt für wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen eingesetzt. Hierzu zählen insbesondere der Einsatz für wettbewerbsfähige Energiepreise, den beschleunigten Ausbau der Energie- und Ladeinfrastruktur, schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie an den Klimazielen orientierte technologieoffene und wettbewerbsfähige industriepolitische Rahmenbedingungen. Zudem hat sich der Ministerpräsident dafür eingesetzt, die $CO^2$-Flottenregulierung unter Wahrung der Klimaziele weiter zu flexibilisieren und technologieoffener auszugestalten, um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu stärken Darüber hinaus setzt sich die Landesregierung für eine Stärkung der europäischen Wertschöpfung sowie die stärkere Berücksichtigung entsprechender Local-Content-Ansätze ein.

Die Landesregierung misst zudem dem Bürokratieabbau und der Vereinfachung von Verfahren eine zentrale Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen bei. Mit der Modernisierungsinitiative „Einfacher, schneller, günstiger“ wurden seit 2024 zahlreiche Maßnahmen zur Entlastung von Wirtschaft und Verwaltung auf den Weg gebracht. Dazu zählen insbesondere die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, die Vereinfachung von Förderverfahren, die Einführung von Praxischecks und Kostenfolgenabschätzungen, die Weiterentwicklung digitaler Verfahren sowie Maßnahmen zum Abbau von Berichts- und Dokumentationspflichten. Ziel ist es, Unternehmen mehr Handlungsspielräume zu eröffnen und bürokratische Belastungen zu reduzieren.

Flankierend unterstützt die Landesregierung den Transformationsprozess der Branche durch die Niedersachsen.next Automotive Agentur. Diese begleitet Unternehmen bei Transformations-, Innovations- und Diversifizierungsprozessen, unterstützt die Vernetzung von Wirtschaft, Wissenschaft und Politik und begleitet die Branche u. a. durch Fachveranstaltungen, Unternehmensbesuche sowie die Präsenz auf bedeutenden Branchenveranstaltungen wie der IAA Transportation. Darüber hinaus unterstützt die Landesregierung regionale Transformationsnetzwerke wie beispielsweise ReTraSON, um insbesondere kleine und mittlere Unternehmen bei der Anpassung an die Veränderungen der Automobilindustrie zu begleiten.

Mit dem Niedersächsischen Digitalisierungsfahrplan hat die Landesregierung zudem eine ressortübergreifende Strategie vorgelegt, die rund 120 Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit der niedersächsischen Wirtschaft bündelt. Dazu gehören u. a. Maßnahmen zur Förderung von Innovationen, zum Transfer neuer Technologien in Unternehmen und Industrie, zur Unterstützung kleiner und mittlerer Unternehmen bei der digitalen Transformation sowie zum Ausbau von KI-Beratungs- und Transferangeboten.

Darüber hinaus unterstützt die Landesregierung den Hochlauf der Elektromobilität und alternativer Antriebe. Für Maßnahmen im Bereich der Elektromobilität standen in den Jahren 2021 und 2022 insgesamt 60 Millionen Euro aus dem Corona-Sondervermögen sowie in den Jahren 2024 bis 2026 weitere rund 30 Millionen Euro aus dem Kernhaushalt des Landes zur Verfügung. Ergänzend werden

Unternehmen, auch im Nutzfahrzeugbereich, durch Beratungs-, Vernetzungs- und Unterstützungsangebote sowie bei der Inanspruchnahme einschlägiger Bundesförderprogramme unterstützt.

Darüber hinaus hat sich Niedersachsen für eine Ausweitung der Strompreiskompensation auf die Batterieproduktion eingesetzt. Die Forderung wurde im Rahmen der Ministerpräsidentenkonferenz am 25. Oktober 2024 zur Unterstützung der Transformation der deutschen Automobilindustrie erhoben und von der Bundesregierung sowie der EU-Kommission aufgegriffen.

Zur Unterstützung von Unternehmen und Beschäftigten im Strukturwandel fördert die Landesregierung zudem die Transformationsagentur Niedersachsen. Diese unterstützt Unternehmen und Beschäftigte insbesondere mit Informations-, Beratungs- und Vernetzungsangeboten und begleitet Qualifizierungs- und Transformationsprozesse. Flankiert wird dies durch weitere Maßnahmen zur Fachkräfte- und Beschäftigungssicherung. Hierzu zählen insbesondere Arbeitsmarktdrehscheiben und Job-to-Job-Ansätze, bei denen Beschäftigte möglichst frühzeitig in neue Beschäftigungsperspektiven vermittelt werden sollen.

Ziel dieser Maßnahmen ist es, industrielle Wertschöpfung, Innovation, Beschäftigung und Zukunftsperspektiven an den niedersächsischen Standorten langfristig zu sichern und die Transformation der Automobilindustrie aktiv zu begleiten.

**2. Welche zusätzlichen Maßnahmen will die Landesregierung infolge der Regierungserklärung vom 9. September 2026 in eigener Zuständigkeit ergreifen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Niedersachsen zu verbessern, und innerhalb welchen Zeitraums sollen diese jeweils umgesetzt werden?**

Die Landesregierung wird ihre Anstrengungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Niedersachsen sowie zur Sicherung von Wertschöpfung und Beschäftigung in der Automobil- und Zulieferindustrie fortsetzen und weiter ausbauen.

Hierzu wird sie sich weiterhin auf Bundes- und europäischer Ebene für niedrige Energiepreise, schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren und wettbewerbsfähige regulatorische Rahmenbedingungen sowie eine Stärkung der europäischen Wertschöpfung einsetzen.

Darüber hinaus wird die Landesregierung den begonnenen Modernisierungsprozess zur Verfahrensvereinfachung und zum Bürokratieabbau konsequent fortsetzen. Hierzu gehört insbesondere die Fortführung des Dokumentationsmoratoriums mit dem Ziel, weitere Berichts-, Dokumentations-, Nachweis- und Evaluationspflichten abzubauen. Aufbauend auf der am 29. September 2026 beschlossenen ersten Streichliste sollen weitere Vereinfachungen identifiziert und umgesetzt werden. Zudem wird die Landesregierung die in der Föderalen Modernisierungsagenda von Bund und Ländern vereinbarten Maßnahmen unterstützen und umsetzen. Hierzu zählen insbesondere die weitere Digitalisierung und Automatisierung von Verwaltungsverfahren, Genehmigungs- und Vollständigkeitsfiktionen, Erleichterungen beim vorzeitigen Maßnahmenbeginn, die verstärkte Nutzung digitaler Kommunikationsformen sowie weitere Vereinfachungen bei Dokumentations- und Nachweispflichten. Ziel ist es, Verfahren zu beschleunigen, Unternehmen zu entlasten und Investitionen zu erleichtern.

Die Landesregierung wird außerdem ihre Unterstützung der Automobil- und Zulieferindustrie im Transformationsprozess fortführen. Hierzu gehören die Aktivitäten der Niedersachsen.next Automotive Agentur zur Begleitung von Innovations-, Transformations- und Diversifizierungsprozessen, die Unterstützung regionaler Transformationsnetzwerke sowie der fortgesetzte Austausch mit Unternehmen, Verbänden, Betriebsräten und Gewerkschaften. Hierzu gehören auch Maßnahmen zur Vernetzung von Unternehmen, Wissenschaft und Forschung sowie die Begleitung der Branche bei zentralen Fachveranstaltungen und Messeauftritten.

Auch die Maßnahmen zur Digitalisierung und Innovationsförderung sollen weiter ausgebaut werden. Grundlage hierfür sind u. a. die im Niedersächsischen Digitalisierungsfahrplan gebündelten rund 120 Maßnahmen sowie die Empfehlungen des Innovationsrates Niedersachsen. Auf Basis des am 30. September 2026 vorgelegten „Zukunftsplans für Niedersachsen“ werden u. a. die Konzeption einer Scale-up-Plattform zur Mobilisierung privaten Risiko- und Wachstumskapitals sowie eines Kompetenzzentrums für Technologieförderung weiterverfolgt.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Stärkung der Energieversorgung und den energiewirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die niedersächsische Wirtschaft. Die Landesregierung wird den Ausbau erneuerbarer Energien, den Aufbau der Wasserstoffwirtschaft sowie Maßnahmen zur Steigerung der Energie- und Ressourceneffizienz fortführen. Besondere Bedeutung misst sie dabei dem beschleunigten Ausbau der Verteilnetze bei. Hierzu werden die bestehenden Monitoringprozesse und Arbeitsstrukturen der Task Force Energiewende fortgeführt, um Hemmnisse und Beschleunigungsmöglichkeiten beim Netzausbau frühzeitig zu identifizieren und geeignete Lösungsansätze zu entwickeln.

Darüber hinaus wird die Landesregierung die Förderung der Elektromobilität sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur fortsetzen. Hierzu gehören insbesondere die Beratungsangebote der Elektromobilitätsmanagerinnen und Elektromobilitätsmanager der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sowie die Unterstützung der Kommunen beim Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur. Zudem soll die Elektrifizierung der Dienstfahrzeugflotte der unmittelbaren Landesverwaltung einschließlich des Ausbaus der landeseigenen Ladeinfrastruktur weiter vorangetrieben werden. Ziel ist die Umstellung dieser Fahrzeuge auf emissionsarme beziehungsweise emissionsfreie Antriebe bis zum Jahr 2030 entsprechend den Vorgaben des Niedersächsischen Klimagesetzes. Ergänzend sollen Maßnahmen zum Hochlauf emissionsfreier Nutzfahrzeuge sowie der hierfür erforderlichen Ladeinfrastruktur verstärkt werden. Darüber hinaus soll die sektorenübergreifende Abstimmung von Verkehrs-, Energie-, Netz- und Ladeinfrastrukturplanung weiter intensiviert werden.

Einen weiteren Schwerpunkt bilden Maßnahmen zur Fachkräfte- und Beschäftigungssicherung. Hierzu zählen die Unterstützung der Transformationsagentur Niedersachsen, die Begleitung von Qualifizierungs- und Transformationsprozessen sowie Arbeitsmarktdrehscheiben und Job-to-Job-Ansätze, die Beschäftigte im Strukturwandel möglichst frühzeitig in neue Beschäftigungsperspektiven überführen sollen.

**3. Welche konkreten Genehmigungsverfahren beziehungsweise Arten von Genehmigungsverfahren hat der Ministerpräsident mit seiner Aussage angesprochen, die Politik müsse „Genehmigungen beschleunigen“?**

Die Aussage des Ministerpräsidenten war nicht auf ein einzelnes Genehmigungsverfahren beschränkt. Sie bezog sich allgemein auf Planungs- und Genehmigungsverfahren, die für die Realisierung industrieller Investitionen und der hierfür erforderlichen Infrastruktur von Bedeutung sind. Hierzu zählen insbesondere Verfahren im Zusammenhang mit der Errichtung oder Änderung industrieller Anlagen sowie der hierfür erforderlichen Energie-, Verkehrs- und sonstigen Infrastruktur.

Die Landesregierung verfolgt daher das Ziel, Planungs- und Genehmigungsverfahren in unterschiedlichen Bereichen zu beschleunigen. So konnte beispielsweise durch die Task Force Energiewende die durchschnittliche Genehmigungsdauer für neue Windenergieanlagen von 19,2 Monaten im Jahr 2024 auf zuletzt 10,6 Monate ab Antragstellung reduziert werden. Zudem wurden Verfahren für Vorhaben im Zusammenhang mit dem Ausbau der Stromnetze, von Umspannwerken, Batteriespeichern und Wasserstoffelektrolyseuren sowie für die Umrüstung von LNG-Infrastruktur beschleunigt. Auch im Bereich des Hochwasser- und Küstenschutzes wurden durch Änderungen des Niedersächsischen Wassergesetzes Verfahrensbeschleunigungen erreicht.

Weitere Beschleunigungen werden bei Planfeststellungsverfahren für Straßenbauvorhaben angestrebt. Hierzu liegt ein Gesetzentwurf zur Novellierung des Niedersächsischen Straßengesetzes vor, der in der Kabinettssitzung am 13.10.2026 für die Verbändeanhörung freigegeben wurde. Es sollen Spielräume genutzt werden, um insbesondere den Brückenersatzneubau zu beschleunigen. Das Planfeststellungsverfahren soll digitaler ausgestaltet werden.

**4. Welche gesetzlichen, untergesetzlichen oder verwaltungsorganisatorischen Maßnahmen hat die Landesregierung seit Beginn der laufenden Wahlperiode gegebenenfalls bereits ergriffen, um die unter Frage 3 genannten Genehmigungsverfahren für industrielle Investitionen in Niedersachsen zu beschleunigen, und welche konkreten Auswirkungen hatten diese Maßnahmen bislang auf die Dauer der betroffenen Genehmigungsverfahren (bitte immer auch Art des Genehmigungsverfahrens nennen und Relevanz für Industrievorhaben darlegen)?**

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, Planungs- und Genehmigungsverfahren kontinuierlich zu vereinfachen und zu beschleunigen. Hierzu werden sowohl die auf Bundesebene geschaffenen Beschleunigungsmöglichkeiten konsequent genutzt als auch organisatorische, rechtliche und digitale Maßnahmen auf Landesebene umgesetzt.

Ein wesentlicher Teil der für Industrievorhaben maßgeblichen Genehmigungsverfahren richtet sich nach Bundesrecht. Hierzu zählen insbesondere immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), die für Industrieanlagen, Produktionsstandorte und zahlreiche Vorhaben der industriellen Transformation von zentraler Bedeutung sind. Bund und Länder haben hierzu bereits im November 2023 den Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung beschlossen. Daran anschließend wurde im Dezember 2025 die Föderale Modernisierungsagenda von Bund und Ländern mit rund 230 Maßnahmen verabschiedet, die ebenfalls zur Vereinfachung und Beschleunigung von Genehmigungs- und Verwaltungsverfahren beitragen soll.

Im Bereich immissionsschutzrechtlicher Genehmigungsverfahren werden insbesondere die Instrumente der Teilgenehmigung (§ 8 BImSchG), des vorzeitigen Beginns (§ 8a BImSchG) und des Vorbescheids (§ 9 BImSchG) genutzt, um Investitionsvorhaben bereits vor Abschluss des Gesamtverfahrens voranzubringen. Die Anwendung dieser Instrumente wird u. a. durch Fachdienstbesprechungen und Vollzugshinweise zur Verfahrensbeschleunigung unterstützt.

Von diesen Möglichkeiten wurde bereits bei einer Reihe bedeutender Industrie- und Infrastrukturvorhaben Gebrauch gemacht. Hierzu zählen beispielsweise die immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren für die LNG-Terminals in Niedersachsen, Genehmigungen im Zusammenhang mit dem Transformationsvorhaben SALCOS der Salzgitter AG sowie das Genehmigungsverfahren für die Erweiterung der Produktionskapazitäten der Rheinmetall AG in Unterlüß. Beim letztgenannten Vorhaben wurde insbesondere die Möglichkeit des vorzeitigen Maßnahmenbeginns genutzt.

Daneben wurden für Vorhaben der Energiewende und industriellen Transformation weitere Beschleunigungsmöglichkeiten geschaffen und genutzt. Dies betrifft insbesondere Verfahren für Windenergieanlagen, Stromnetze, Umspannwerke, Batteriespeicher und Wasserstoffelektrolyseure, die für die Energieversorgung industrieller Standorte zunehmend an Bedeutung gewinnen. Zudem hat sich Niedersachsen auf Bundesebene erfolgreich dafür eingesetzt, Wasserstoffelektrolyseure mit einer Leistung von weniger als 5 MW von immissionsschutzrechtlichen Genehmigungspflichten auszunehmen und damit entsprechende Investitionsvorhaben zu erleichtern.

Darüber hinaus werden Vorhaben von besonderer Bedeutung für Transformation, Energiewende und industrielle Modernisierung im Verwaltungsvollzug prioritär bearbeitet. Ferner wurden im Landesrecht zusätzliche Beschleunigungsmöglichkeiten geschaffen, darunter Genehmigungsfiktionen und Verfahrensfreistellungen in bauordnungsrechtlichen Verfahren nach der Niedersächsischen Bauordnung sowie Vereinfachungen im Vergabe- und Zuwendungsrecht.

Eine belastbare Quantifizierung der durch einzelne Maßnahmen bewirkten Verkürzung der Verfahrensdauer über sämtliche industriellen Genehmigungsverfahren hinweg ist allerdings nicht möglich, da diese wesentlich von Art und Umfang des jeweiligen Vorhabens, der Vollständigkeit der Antragsunterlagen sowie den jeweils zu prüfenden fachrechtlichen Anforderungen abhängt.

**5. Welche gesetzlichen, untergesetzlichen oder verwaltungsorganisatorischen Änderungen plant die Landesregierung, um die unter Frage 4 genannten Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, und bis wann sollen diese Änderungen jeweils konkret umgesetzt werden (bitte immer auch Art des Genehmigungsverfahrens nennen und Relevanz für Industrievorhaben darlegen)?**

Die Landesregierung wird die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren für industrielle Investitionen weiter vorantreiben. Hierzu sollen neben der konsequenten Nutzung bestehender Beschleunigungsinstrumente insbesondere weitere Möglichkeiten zur Vereinfachung, Standardisierung und Digitalisierung von Verfahren identifiziert und umgesetzt werden.

Ein Schwerpunkt liegt auf der Umsetzung des Net-Zero Industry Act (Verordnung (EU) 2024/1735). Die Landesregierung hat die Region „NetZero Nordwest Deutschland“ am 21. April 2026 als Net-Zero Valley anerkannt. Für die hiervon erfassten Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien sieht die Verordnung u. a. eine Koordinierung und Beschleunigung der Genehmigungsverfahren vor.

Darüber hinaus sollen Praxischecks für insbesondere im Immissionsschutz- und Baurecht relevante Planungs- und Genehmigungsverfahren durchgeführt werden. Dabei sollen rechtliche, organisatorische, personelle und technische Hemmnisse identifiziert sowie konkrete Vorschläge zur Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung entwickelt werden. Die einzelnen Praxischecks sollen jeweils innerhalb von drei Monaten abgeschlossen werden.

Ergänzend beabsichtigt die Landesregierung, innovative Ansätze wie Reallabore zu nutzen, um weitere Potenziale zur Optimierung von Planungs- und Genehmigungsprozessen zu identifizieren.

Welche konkreten gesetzlichen, untergesetzlichen oder verwaltungsorganisatorischen Änderungen sich hieraus ergeben und wann diese umgesetzt werden können, hängt von den Ergebnissen der jeweiligen Untersuchungen sowie gegebenenfalls von erforderlichen Änderungen bundes- oder unionsrechtlicher Vorschriften ab.

**6. Welche landesrechtlichen Vorschriften oder Verwaltungsvorgaben hat die Landesregierung seit November 2022 als mögliche Hemmnisse für industrielle Investitionen identifiziert, und welche davon wurden bislang mit welchem Ergebnis geändert oder aufgehoben?**

Die Identifizierung und Beseitigung landesrechtlich bedingter Hemmnisse für Investitionen ist ein fortlaufender Prozess. Seit Beginn der laufenden Wahlperiode wurden hierzu insbesondere im Rahmen des im November 2023 zwischen Bund und Ländern geschlossenen Paktes für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung sowie des Anfang 2024 von der Landesregierung gestarteten Prozesses „Einfacher, schneller, günstiger“ landesrechtliche Vorschriften, Verwaltungsvorgaben und Verwaltungsprozesse auf Vereinfachungs- und Beschleunigungspotenziale überprüft. Eine abschließende Darstellung sämtlicher Maßnahmen und Änderungen würde den Rahmen der Beantwortung der Anfrage überschreiten.

Im Raumordnungsrecht wurden Verfahrensanforderungen als Beschleunigungspotenzial identifiziert. Durch Änderungen des Niedersächsischen Raumordnungsgesetzes wurden insbesondere Verfahrensschritte vereinfacht, Fristen verkürzt und Möglichkeiten zur Digitalisierung erweitert. Im Bauordnungsrecht wurden Genehmigungs- und Verfahrensanforderungen reduziert beziehungsweise flexibilisiert und Genehmigungsfreistellungen erweitert. Hierdurch sollen Genehmigungsverfahren vereinfacht und die Umsetzung von Investitionsvorhaben beschleunigt werden.

Neben gesetzlichen Regelungen wurden auch verwaltungsinterne Abläufe überprüft. Im Rahmen der Vereinfachungsinitiative wurden im ersten Jahr 477 Geschäftsprozesse mit Optimierungspotenzial identifiziert und hiervon 280 priorisiert. Diese werden insbesondere auf Möglichkeiten zur Reduzierung, Verschlankung, Digitalisierung und Automatisierung untersucht. Bei rund drei Vierteln der priorisierten Prozesse war beziehungsweise ist eine Optimierung ohne Änderung landesrechtlicher Regelungen möglich.

Darüber hinaus überprüft die Landesregierung Berichts-, Dokumentations-, Nachweis- und Evaluationspflichten auf ihre Erforderlichkeit. Mit der im April 2026 beschlossenen Weiterentwicklung des

Dokumentationsmoratoriums sollen nicht erforderliche Pflichten grundsätzlich entfallen und verbleibende Pflichten, soweit möglich, digitalisiert sowie Doppel- und Mehrfachmeldungen vermieden werden.

Nicht sämtliche für industrielle Investitionen relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen unterliegen der Gesetzgebungskompetenz des Landes. Insbesondere im Immissionsschutz-, Umwelt- und Fachplanungsrecht werden wesentliche Anforderungen durch Bundes- und Unionsrecht bestimmt. Soweit dort Hemmnisse identifiziert werden, bringt Niedersachsen entsprechende Änderungsvorschläge auf Bundes- beziehungsweise europäischer Ebene ein.

**7. Welche konkreten Investitionen in die Verkehrs-, Energie- und sonstige wirtschaftsnahe Infrastruktur hält die Landesregierung zur Sicherung beziehungsweise Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Volkswagen-Standorte für erforderlich, und welche dieser Investitionen sind bereits finanziell und planerisch abgesichert?**

Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der Volkswagen-Standorte sind insbesondere leistungsfähige Verkehrs- und Energieinfrastrukturen, eine sichere und wettbewerbsfähige Energieversorgung sowie leistungsfähige digitale Infrastrukturen von Bedeutung. Die konkreten Anforderungen unterscheiden sich zwischen den einzelnen Standorten.

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur werden für die Großräume der Volkswagen-Standorte Wolfsburg und Emden insbesondere Maßnahmen an der A 39 und der B 188 im Raum Wolfsburg sowie an der B 210 zur Verbesserung der Anbindung des Wirtschafts- und Hafenstandorts Emden an die A 31 als bedeutsam angesehen. Die entsprechenden Bundesfernstraßenprojekte sind im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen beziehungsweise im Bundesverkehrswegeplan des Bundes enthalten und befinden sich in unterschiedlichen Planungs- und Realisierungsständen. Das Land Niedersachsen führt die in seiner Zuständigkeit liegenden Planungen im Rahmen der bestehenden politischen und rechtlichen Vorgaben weiter und setzt sich gegenüber dem Bund für die Umsetzung der von der Landesregierung unterstützten Vorhaben ein.

Ein wesentlicher Baustein zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Wirtschafts- und Industriestandorte ist eine leistungsfähige und verlässliche Straßen- und Brückeninfrastruktur. Dies gilt auch für die Anbindung der Standorte von Volkswagen und deren Zulieferer sowie für die damit verbundenen Liefer- und Logistikketten. Mit dem Masterplan Brücke verfolgt das Land daher das Ziel, den Ersatzneubau sanierungsbedürftiger Brücken systematisch zu beschleunigen. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat 150 Brücken identifiziert, die mit hoher Priorität in der nächsten Dekade ersetzt werden müssen. Dies soll erreicht werden u. a. durch die Priorisierung von Maßnahmen, eine digitale Brückenüberwachung sowie innovative und beschleunigte Expressbauweisen und Funktionalausschreibungen.

Für die Wettbewerbsfähigkeit der Standorte sind darüber hinaus Investitionen in die Energieinfrastruktur von großer Bedeutung. Die Landesregierung unterstützt hierzu insbesondere den Ausbau erneuerbarer Energien, der Strom- und Verteilnetze sowie den Aufbau der Wasserstoffwirtschaft. Ziel ist es, die Energieversorgung langfristig leistungsfähig, bezahlbar und verlässlich weiterzuentwickeln und die Voraussetzungen für industrielle Investitionen zu verbessern.

Ergänzend unterstützt das Land Investitionen in die kommunale Verkehrsinfrastruktur über das Niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Zudem setzt sich die Landesregierung für eine bedarfsgerechte Finanzierung und Umsetzung wichtiger Schienen- und Wasserstraßenprojekte ein, um die Erreichbarkeit und logistische Anbindung der niedersächsischen Industriestandorte weiter zu stärken

**8. Welche konkreten Maßnahmen hält die Landesregierung für erforderlich, um insbesondere die Standorte Hannover und Emden bei der Erreichung der vom Volkswagen-Konzern erwarteten Kosten- und Produktivitätsziele zu unterstützen?**

Die Verantwortung für die Erreichung unternehmensinterner Kosten- und Produktivitätsziele liegt grundsätzlich bei der Volkswagen AG und den jeweiligen Standorten. Die Landesregierung kann diese Entwicklung durch wettbewerbsfähige Standortbedingungen unterstützen. Hierzu gehören insbesondere leistungsfähige Infrastrukturen, wettbewerbsfähige Energiepreise, schnelle und effiziente Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie innovations- und investitionsfreundliche Rahmenbedingungen.

Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

**9. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung darüber vor, welche konkreten Kosten- und Produktivitätsziele die Standorte Hannover und Emden erfüllen müssen, damit nach 2031 eine wettbewerbsfähige automobile Folgebelegung erfolgen kann?**

Die Volkswagen AG hat öffentlich erklärt, dass für die Werke Emden, Zwickau, Hannover und Neckarsulm in der aktuellen Planung keine wettbewerbsfähige Folgebelegung - gestaffelt ab den Jahren 2031 bis 2034 - gewährleistet werden kann. Zugleich soll die Wirtschaftlichkeit des europäischen Produktionsnetzwerks verbessert werden. Bis Ende Juni 2027 soll ein Konzept für eine nachhaltige und wettbewerbsfähige europäische Produktionsstruktur entwickelt werden.

Darüber hinaus sieht der Zukunftsplan 2030 konzernweit erhebliche weitere Effizienz- und Kostenverbesserungen vor. Ansatzpunkte sind insbesondere effizientere Entwicklungsprozesse, reduzierte Materialkosten, verbesserte Fertigungs- und Gewährleistungskosten sowie geringere Vertriebskosten. Auch die Gemeinkosten sollen deutlich reduziert werden.

Bereits mit der Vereinbarung „Zukunft Volkswagen“ vom Dezember 2024 wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Standorte vereinbart. Für den Standort Hannover wurden dabei konkrete Maßnahmen zur nachhaltigen Reduzierung der Fabrikkosten vereinbart. Der Ministerpräsident hat in seiner Regierungserklärung vom 9. September 2026 zudem darauf hingewiesen, dass sowohl in Hannover als auch in Emden seit Ende 2024 erhebliche Anstrengungen unternommen und die Fabrikkosten deutlich gesenkt worden sind.

Öffentlich bekannt sind damit erhebliche konzern- und produktionsnetzbezogene Zielsetzungen zur Verbesserung von Kosten und Produktivität. Konkrete standortspezifische Kosten- oder Produktivitätskennzahlen beziehungsweise Schwellenwerte, deren Erreichen für Hannover oder Emden Voraussetzung für eine automobile Folgebelegung ab 2031 wäre, sind von der Volkswagen AG hingegen nicht veröffentlicht worden.

Soweit der Landesregierung darüber hinaus konkrete unternehmensinterne Zielgrößen ausschließlich aufgrund der Tätigkeit von Mitgliedern der Landesregierung im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt geworden sind und diese der aktienrechtlichen Verschwiegenheitspflicht unterliegen, können hierzu keine weitergehenden Angaben gemacht werden. Insoweit wird ergänzend auf die Vorbemerkung verwiesen.

**10. Welche konkreten Voraussetzungen müssen nach Kenntnis der Landesregierung erfüllt sein, damit für die Standorte Hannover und Emden über das Jahr 2031 hinaus eine automobile Folgebelegung erfolgen kann?**

Voraussetzung für eine automobile Folgebelegung der Standorte Hannover und Emden ist zunächst, dass dort eine wirtschaftlich wettbewerbsfähige Produktion innerhalb des europäischen Produktionsverbunds dargestellt werden kann. Hierzu müssen die Standorte insbesondere die erforderlichen Verbesserungen bei Kosten und Produktivität erreichen.

Gleichzeitig hängt eine Folgebelegung nicht allein von der Kostenposition eines einzelnen Standorts ab. Erforderlich sind vielmehr auch eine entsprechende Nachfrage, wettbewerbsfähige und den jeweiligen Standorten zuordnenbare Produkte, die notwendigen Investitionen sowie eine insgesamt

wettbewerbsfähige Ausgestaltung des europäischen Produktionsnetzwerks. Volkswagen hat öffentlich erklärt, die Kapazitäten des Produktionsnetzwerks stärker an den Markterwartungen auszurichten und die Wirtschaftlichkeit des europäischen Produktionsnetzwerks weiter zu verbessern.

Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass für Hannover und Emden vorrangig wettbewerbsfähige automobile Folgebelegungen entwickelt werden. Hierfür sieht sie sowohl das Unternehmen als auch die Politik in der Verantwortung: Volkswagen muss wettbewerbsfähige Produkte, Investitionen und Produktionsstrukturen entwickeln; die Politik muss wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen insbesondere bei Energie, Infrastruktur und Genehmigungsverfahren gewährleisten.

Zu darüber hinausgehenden nicht öffentlich bekannten unternehmensinternen Planungen und Entscheidungsgrundlagen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**11. Welche Zwischenschritte und Entscheidungen sind nach Kenntnis der Landesregierung bis zur Vorlage des vom Ministerpräsidenten angekündigten Produktionskonzepts Ende Juni 2027 vorgesehen, und auf welche Weise wird sich die Landesregierung in diesen Prozess einbringen?**

Der Vorstand der Volkswagen AG ist aufgefordert, bis Ende Juni 2027 ein nachhaltiges und wettbewerbsfähiges Konzept für die europäische Produktionsstruktur zu entwickeln. Der Ministerpräsident hat in seiner Regierungserklärung deutlich gemacht, dass dieser Zeitraum nach Möglichkeit nicht ausgeschöpft werden sollte, sondern möglichst frühzeitig belastbare Perspektiven für die betroffenen Standorte entwickelt werden sollen.

Volkswagen hat öffentlich erklärt, dass sich der Zukunftsplan 2030 bereits in der Umsetzung befindet. Bereits angestoßene Maßnahmen werden fortgeführt und weitere Umsetzungsschritte eingeleitet. Soweit Vereinbarungen mit Arbeitnehmervertretern erforderlich sind, erfolgen die entsprechenden Abstimmungen in den zuständigen Gremien der Marken und Gesellschaften. Die Verantwortung und Steuerung des Gesamtprogramms liegt beim Konzernvorstand.

Für die Entwicklung des europäischen Produktionskonzepts sind insbesondere die erwartete Marktentwicklung, die künftigen Produktionsvolumina, die Wettbewerbsfähigkeit und Auslastung der einzelnen Standorte, die Produkt- und Technologieplanung sowie die hierfür erforderlichen Investitionen zusammenzuführen. Die Volkswagen AG hat öffentlich angekündigt, ihre Produktionskapazitäten stärker an den Markterwartungen auszurichten.

Die Landesregierung wird diesen Prozess im Rahmen ihrer gesellschaftsrechtlichen Verantwortung und ihrer industriepolitischen Zuständigkeiten eng begleiten. Sie setzt sich insbesondere dafür ein, dass für die niedersächsischen Standorte möglichst frühzeitig tragfähige Perspektiven entwickelt werden und vorrangig automobile Folgebelegungen geprüft werden.

Soweit nach konkreten, bislang nicht öffentlich bekannten unternehmensinternen Zwischenschritten, Planungen oder Entscheidungszeitpunkten gefragt wird, wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**12. Welche alternativen industriellen Nutzungsmöglichkeiten werden nach Kenntnis der Landesregierung derzeit für die niedersächsischen Volkswagen-Standorte geprüft, welche Wirtschaftszweige beziehungsweise Technologien kommen dabei jeweils in Betracht und welchen Stand haben diese Prüfungen?**

Vorrangiges Ziel der Landesregierung bleibt es, für die niedersächsischen Volkswagen-Standorte automobile Perspektiven zu sichern. Zusätzliche industrielle Nutzungen sollen automobile Folgebelegungen nicht vorschnell ersetzen. Sie können jedoch dazu beitragen, vorhandene industrielle Kompetenzen und Kapazitäten zu nutzen, Standorte besser auszulasten sowie zusätzliche Wertschöpfung und Beschäftigung zu schaffen.

Als grundsätzlich geeignete Wachstums- und Technologiefelder hat der Ministerpräsident in seiner Regierungserklärung insbesondere Energiespeicher und Batterien, Robotik und autonome Systeme, Kreislaufwirtschaft und Recycling, Halbleiter sowie Software genannt. Darüber hinaus können sich

aus der veränderten sicherheitspolitischen Lage neue industrielle Betätigungsfelder insbesondere im Bereich der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie ergeben.

Am weitesten konkretisiert ist eine alternative industrielle Perspektive derzeit für den Volkswagen-Standort Osnabrück. Volkswagen hatte bereits im Jahr 2024 entschieden, die Fahrzeugfertigung am dortigen Standort im Sommer 2027 auslaufen zu lassen. Am 7. September 2026 haben sich die Volkswagen AG, das Land Niedersachsen und Aurelius Capital über Eckpunkte für einen möglichen Verkauf der Volkswagen Osnabrück GmbH verständigt. Vorgesehen ist, dass Aurelius Capital als Mehrheitseigentümer gemeinsam mit dem Land Niedersachsen die Volkswagen Osnabrück GmbH übernimmt. Ziel ist es, den Standort langfristig zu erhalten und einen Großteil der dortigen Beschäftigung zu sichern.

Der Standort soll in den kommenden Jahren schrittweise von einem Kompetenzzentrum für Kleinserien und Spezialfahrzeuge zu einem Kompetenzzentrum für Sicherheits- und Verteidigungslösungen weiterentwickelt werden. Als erstes Ankerprojekt ist eine Zusammenarbeit mit Rafael Advanced Defense Systems vorgesehen. Gegenstand der hierzu ebenfalls am 7. September 2026 unterzeichneten Absichtserklärung ist insbesondere die mögliche Entwicklung und Produktion von Systemen und Komponenten für Luftverteidigungssysteme für Deutschland und Europa. Dabei soll Rafael seine technologische Kompetenz einbringen, während die vorhandenen Kompetenzen der Osnabrücker Belegschaft insbesondere in Fertigung, Qualitätssicherung und Industrialisierung genutzt werden sollen.

Für die übrigen niedersächsischen Volkswagen-Standorte gilt weiterhin, dass zunächst wettbewerbsfähige automobile Perspektiven entwickelt werden sollen. Ergänzend sollen Möglichkeiten zusätzlicher industrieller Wertschöpfung geprüft werden. Welche der genannten Technologiefelder für einen bestimmten Standort konkret geeignet sind und welche Geschäftsmodelle dort wirtschaftlich tragfähig umgesetzt werden können, bedarf jeweils einer standort- und unternehmensbezogenen Prüfung.

Soweit darüber hinaus konkrete Prüfungen innerhalb der Volkswagen AG erfolgen, die bislang nicht öffentlich bekannt sind und der Landesregierung ausschließlich aufgrund der Tätigkeit von Mitgliedern der Landesregierung im Aufsichtsrat bekannt geworden sind, können hierzu keine weitergehenden Angaben gemacht werden. Insoweit wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**13. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung darüber vor, in welchem Umfang niedersächsische Volkswagen-Standorte von der vom Vorstand rechnerisch ermittelten Größenordnung eines weltweiten Abbaus von rund 50 000 Stellen betroffen sein könnten?**

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat keinen Abbau von 50 000 konkret bestimmten Arbeitsplätzen an bestimmten Standorten beschlossen. Bei der genannten Größenordnung handelt es sich um eine auf Grundlage einer markenübergreifenden Analyse im Rahmen des Zukunftsplans 2030 ermittelte Größenordnung zur Anpassung der Personalkapazitäten des Volkswagen-Konzerns.

Volkswagen hat hierzu öffentlich mitgeteilt, dass sich die Größenordnung von rund 50 000 Stellen auf den indirekten Bereich in weltweit rund 170 Gesellschaften bezieht und etwa je zur Hälfte auf Deutschland und das Ausland entfällt. Darin enthalten ist auch eine vorgesehene Reduzierung der Managementstellen. Die Marken und Gesellschaften sind beauftragt, die Maßnahmen im Einzelnen auszuplanen und mit den jeweiligen Betriebspartnern umzusetzen.

Eine öffentlich bekannte konkrete Zuordnung der im Zukunftsplan 2030 genannten Größenordnung von rund 50 000 Stellen auf einzelne niedersächsische Standorte liegt derzeit nicht vor. Aus der konzernweiten Größenordnung lässt sich daher nicht ableiten, in welchem konkreten Umfang einzelne niedersächsische Standorte betroffen sein werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

**14. Welche tatsächlichen Grundlagen liegen der Aussage des Ministerpräsidenten zugrunde, bei den rund 50 000 Stellen handele es sich nicht um einen konkreten Abbauplan, und welche konkreten Personalmaßnahmen sind nach Kenntnis der Landesregierung bislang Gegenstand der weiteren Planungen des Volkswagen-Konzerns?**

Die Aussage des Ministerpräsidenten, wonach es sich bei der Größenordnung von rund 50 000 Stellen nicht um einen konkreten Stellenabbauplan handelt, bezieht sich darauf, dass mit dem Zukunftsplan 2030 kein Abbau von 50 000 konkret bestimmten Arbeitsplätzen an konkret bestimmten Standorten beschlossen wurde.

Volkswagen hat öffentlich mitgeteilt, dass die dem Zukunftsplan 2030 zugrunde liegende markenübergreifende Analyse für weltweit rund 170 Gesellschaften im indirekten Bereich eine Größenordnung von rund 50 000 Stellen ergeben hat. Davon entfällt nach den veröffentlichten Angaben etwa die Hälfte auf Deutschland und die andere Hälfte auf das Ausland. Die Marken und Gesellschaften sind beauftragt, die Maßnahmen im Einzelnen auszuplanen und in Abstimmung mit den jeweiligen Betriebspartnern umzusetzen.

Teil des öffentlich dargestellten Personalprogramms ist zudem eine Anpassung der Managementstrukturen.

**15. Welche Erkenntnisse besitzt die Landesregierung darüber, welcher Anteil der für die Jahre 2027 bis 2031 vorgesehenen Investitionen in Sachanlagen sowie Forschung und Entwicklung in Höhe von insgesamt 135 Milliarden Euro auf Deutschland beziehungsweise auf niedersächsische Standorte entfallen soll?**

Der Zukunftsplan 2030 sieht für den Planungszeitraum 2027 bis 2031 eine Zielgröße von insgesamt 135 Milliarden Euro für Investitionen in Sachanlagen sowie Forschung und Entwicklung des Volkswagen-Konzerns vor.

Volkswagen hat öffentlich erklärt, dass die Gegenstände der einzelnen Sachinvestitionen sowie die Forschungs- und Entwicklungsausgaben im Rahmen des üblichen Planungsprozesses in der Planungsrunde 75 auf Grundlage des Zukunftskonzepts validiert und konkretisiert und dem Aufsichtsrat anschließend erneut zur Entscheidung vorgelegt werden.

Eine abschließende öffentlich bekannte Aufteilung der Zielgröße von 135 Milliarden Euro auf Deutschland beziehungsweise auf einzelne niedersächsische Standorte besteht daher derzeit nicht.

Zu darüber hinausgehenden nicht öffentlich bekannten Einzelheiten der Investitions- und Finanzplanung wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**16. Welche konkreten Maßnahmen hat die Landesregierung bislang gegenüber der Bundesregierung beziehungsweise auf europäischer Ebene zur Einführung der vom Ministerpräsidenten angesprochenen Local-Content-Regelungen ergriffen, und welche konkrete Ausgestaltung solcher Regelungen strebt sie an?**

Die Landesregierung setzt sich für die Einführung wirksamer europäischer Local-Content-Regelungen ein, um industrielle Wertschöpfung, Investitionen und Beschäftigung in Deutschland und Europa zu stärken. Angesichts des zunehmenden internationalen Wettbewerbs hält sie verbindliche europäische Wertschöpfungsanforderungen für ein wichtiges industriepolitisches Instrument. Insbesondere sollten öffentliche Mittel zur Förderung der Elektromobilität stärker dazu beitragen, europäische Produktionsstandorte und Wertschöpfungsketten zu sichern und weiterzuentwickeln.

Die Landesregierung hat sich hierzu gegenüber der Bundesregierung und auf europäischer Ebene wiederholt für eine stärkere Berücksichtigung europäischer Wertschöpfung eingesetzt.

Bereits im Rahmen des Zukunftspakts Mobilität 2035 des Ministerpräsidenten vom September 2025 wurde die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und industriellen Wertschöpfung der Automobilwirtschaft als wesentliches Handlungsfeld aufgegriffen.

Auf europäischer Ebene wurde die Bedeutung europäischer industrieller Wertschöpfung u. a. in einem Gespräch mit EU-Kommissar Wopke Hoekstra am 9. Februar 2026 thematisiert. Mit Schreiben vom 25. Februar 2026 knüpfte der Ministerpräsident an dieses Gespräch an und ging dabei u. a. auf die Bedeutung von „Made in Europe“-Regelungen ein.

Auch gegenüber der Bundesregierung hat die Landesregierung das Thema Local Content adressiert. So war die stärkere Berücksichtigung europäischer Wertschöpfung Gegenstand von Gesprächen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) im Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Förderung der Elektromobilität.

Am 8. Oktober 2026 fand in der Vertretung des Landes Niedersachsen beim Bund in Berlin ein Roundtable zu Local-Content-Vorgaben als Instrument zur Stärkung der deutschen und europäischen Automobilindustrie statt. Unter Beteiligung von Vertreterinnen und Vertretern der Bundespolitik, der Automobilindustrie, der Zulieferwirtschaft und der Gewerkschaften wurden Möglichkeiten zur stärkeren Berücksichtigung europäischer Wertschöpfung erörtert. Im Mittelpunkt standen insbesondere die Verknüpfung öffentlicher Fördermittel mit europäischer Wertschöpfung sowie die Ausgestaltung verbindlicher europäischer Local-Content-Anforderungen.

Die Landesregierung befürwortet verbindliche europäische Local-Content-Regelungen. Bei deren konkreter Ausgestaltung sind insbesondere die Höhe der erforderlichen europäischen Wertschöpfungsanteile und deren Verteilung auf unterschiedliche Produktions- und Wertschöpfungsstufen zu klären. Entscheidend sollte dabei nicht allein der Ort der Fahrzeugendmontage sein, sondern die tatsächlich in Europa erbrachte Wertschöpfung. Neben der Fahrzeugproduktion sollten daher insbesondere die Batterie- und Zellfertigung sowie strategisch wichtige Komponenten berücksichtigt werden.

Die Anforderungen sollten europäisch abgestimmt, rechtssicher und praktikabel ausgestaltet werden. Ein stufenweiser Hochlauf kann dazu beitragen, den Aufbau zusätzlicher europäischer Produktionskapazitäten zu berücksichtigen und zugleich die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Hersteller sowie den Hochlauf der Elektromobilität zu unterstützen.

Als kurzfristiger Ansatz kommt insbesondere eine stärkere Verknüpfung öffentlicher Fördermittel mit europäischer Wertschöpfung in Betracht, beispielsweise durch einen zusätzlichen europäischen Wertschöpfungs- beziehungsweise Resilienzbonus bei der Förderung von Elektrofahrzeugen. Perspektivisch strebt die Landesregierung einen möglichst einheitlichen europäischen Regelungsrahmen an, der an die Beratungen zum Industrial Accelerator Act anknüpft und verlässliche Rahmenbedingungen für Investitionen und industrielle Wertschöpfung in Europa schafft.

**17. Welche konkreten handelspolitischen Maßnahmen beziehungsweise Zollregelungen hält die Landesregierung für erforderlich, um nach ihrer Auffassung faire Wettbewerbsbedingungen für die deutsche und niedersächsische Automobilindustrie herzustellen?**

Die Landesregierung tritt grundsätzlich für offene Märkte und einen regelbasierten internationalen Handel ein. Offenheit im Welthandel setzt jedoch voraus, dass für Unternehmen faire Wettbewerbsbedingungen bestehen. Soweit staatliche Unterstützungen, marktverzerrende Subventionen oder andere unfaire Handelspraktiken in Drittstaaten zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen für europäische Hersteller führen, hält die Landesregierung den Einsatz wirksamer handelspolitischer Schutzinstrumente für erforderlich.

Die Landesregierung setzt sich daher für die konsequente Anwendung der handelspolitischen Schutzinstrumente der Europäischen Union gegenüber staatlich subventionierten Importen ein, sofern diese nachweislich zu Wettbewerbsverzerrungen führen. Hierzu zählen insbesondere Antisubventionsmaßnahmen der Europäischen Union sowie die Schließung bestehender Zoll- und Regulierungslücken. Entsprechende Instrumente sind aus Sicht der Landesregierung zielgerichtet, europäisch abgestimmt und im Einklang mit den europäischen und internationalen Handelsregeln auszugestalten.

Zölle sind dabei kein Selbstzweck. Entscheidend ist vielmehr, faire Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen und zugleich unnötige Belastungen für europäische Unternehmen sowie internationale

Wertschöpfungs- und Lieferketten zu vermeiden. Nach Auffassung der Landesregierung sollten europäische Unternehmen auf wichtigen Auslandsmärkten vergleichbare Wettbewerbsbedingungen vorfinden wie ausländische Anbieter im Binnenmarkt der Europäischen Union. Dazu gehören ein fairer Marktzugang, gegenseitige Marktöffnung sowie die wirksame Begrenzung staatlich verursachter Wettbewerbsverzerrungen.

Darüber hinaus können aus Sicht der Landesregierung „Made in Europe“- beziehungsweise Local-Content-Vorgaben dazu beitragen, die europäische Industrie zu stärken, die heimische Wertschöpfung zu fördern und strategische Abhängigkeiten zu verringern. Voraussetzung hierfür sind eine transparente, rechtssichere und verhältnismäßige Ausgestaltung, die Wahrung fairer Wettbewerbsbedingungen sowie die grundsätzliche Offenheit der Märkte. Entsprechende Vorgaben sollten regelmäßig evaluiert und bei Bedarf angepasst werden.

Um eine starke Stahlindustrie zu erhalten und ihren Umbau zur klimafreundlichen Produktion abzusichern, braucht es z. B. ein *Level Playing Field* auf den internationalen Märkten. Dafür müssen verschiedene Instrumente wirksam ineinandergreifen: ein verlässliches EU-$CO_2$-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) zum Schutz vor Carbon Leakage, Schutz gegen die Folgen globaler Überkapazitäten sowie der Einsatz klassischer Maßnahmen gegen unfaire Importe.

Für die Automobilindustrie sind insbesondere eine innovationsfreundliche Regulierung sowie die Prüfung zielgerichteter Schutzinstrumente auf EU-Ebene nötig. In diesem Kontext müssen auch die Entwicklungen auf den weltweiten Automobilmärkten im Blick behalten werden.

Antisubventionszölle sind dabei kein protektionistischer Alleingang, sondern ein legitimes und regelbasiertes Instrument im Sinne der Welthandelsorganisation (WTO) zur Wiederherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen. Die Anti-Subventionsuntersuchungen der Europäischen Kommission müssen in diesem Kontext auch zügig auf PHEV ausgeweitet werden.

**18. Welche konkreten Änderungen an europäischen Vorgaben für die Transformation der Mobilität hält die Landesregierung für erforderlich, wenn der Ministerpräsident in seiner Regierungserklärung Regelungen gefordert hat, die „Klimaschutz und industrielle Realität zusammenbringen“?**

Die Elektromobilität ist aus Sicht der Landesregierung eine zentrale Zukunftstechnologie für den Straßenverkehr. Die Elektromobilität ist aus Sicht der Landesregierung aufgrund ihrer hohen Energieeffizienz, technologischen Reife und Skalierbarkeit eine zentrale Zukunftstechnologie für den Straßenverkehr.

Für Unternehmen und Verbraucherinnen und Verbraucher bedarf es zugleich eines verlässlichen, realistischen und wirtschaftlich tragfähigen regulatorischen Transformationspfades.

Europäische Regelungen müssen deshalb die beschlossenen und rechtlich verbindlichen Klimaschutzziele, industrielle Wettbewerbsfähigkeit, Investitionssicherheit und die tatsächliche Entwicklung der Märkte und der erforderlichen Infrastruktur zusammenbringen. Für die Automobilindustrie ist insbesondere entscheidend, dass langfristige Investitionsentscheidungen auf verlässlichen Rahmenbedingungen aufbauen können. Dabei kommt dem weiteren Hochlauf der batterieelektrischen Mobilität eine zentrale Bedeutung zu. Niedersachsen unterstützt die klima- und industriepolitischen Ziele der Europäischen Union. Die europäische Regulierung sollte ein klares Signal für die weitere Elektrifizierung des Straßenverkehrs setzen und Planungssicherheit für die notwendigen Investitionen schaffen. Entscheidend für den Erfolg der Transformation sind dabei insbesondere der Hochlauf der Elektromobilität, der Ausbau der erforderlichen Infrastruktur sowie innovations- und investitionsfreundliche Rahmenbedingungen. Gleichzeitig sollten die Vorgaben realistisch erfüllbar bleiben und Investitionssicherheit gewährleisten. Die laufenden Verhandlungen zu den $CO_2$-Flottengrenzwerten der Verordnung (EU) 2019/631 stehen derzeit in engem Zusammenhang mit den Diskussionen über „Made in Europe“-Regelungen und mögliche Anreize für europäische Wertschöpfung.

Der Vorschlag der EU-Kommission zur Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631 hält grundsätzlich am bestehenden Klimazielpfad fest, enthält jedoch mit der Absenkung des Zielwerts für 2035 von bislang 100 % auf 90 % $CO_2$-Minderung einen zusätzlichen Flexibilitätsrahmen für die Automobilindustrie. Die tatsächliche Klimawirkung dieser Öffnung hängt maßgeblich davon ab, wie streng die

Voraussetzungen für die Anrechnung von Kraftstoff- und Materialgutschriften ausgestaltet werden und in welchem Umfang nachhaltige Optionen tatsächlich verfügbar sind. Mehrjährige Compliance-Zeiträume und geeignete Gutschriftenmechanismen können dazu beitragen, den Herstellern zusätzliche Flexibilität und Planungssicherheit bei der Erreichung der europäischen $CO_2$-Flottenziele zu ermöglichen. Ergänzende Maßnahmen zur Förderung kleiner europäischer Elektrofahrzeuge sowie Anreize für den Einsatz kohlenstoffarmer Materialien können die europäische Wertschöpfung aber stärken. Gleichzeitig steigt jedoch die regulatorische Komplexität und damit der Verwaltungsaufwand für Unternehmen und Behörden. Perspektivisch kann auch eine stärkere Berücksichtigung der Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus von Fahrzeugen einen Beitrag zu einer technologieoffenen und klimapolitisch wirksamen Regulierung leisten. Der Ministerpräsident hat sich im gegenüber der KOM und im Positionspapier der Ministerpräsidenten von Niedersachsen, Bayern und Baden-Württemberg vom 17. September 2026 für zusätzliche Flexibilisierungselemente und längere Ausgleichszeiträume sowie Anreize für in Europa produzierte Elektrofahrzeuge ausgesprochen. Aus Sicht der Ministerpräsidenten werden die aktuellen $CO_2$-Flottengrenzwerte den Marktgegebenheiten und dem bislang uneinheitlichen Hochlauf der Elektromobilität nicht ausreichend gerecht. Die geforderten Anpassungen sollen insbesondere Wettbewerbsfähigkeit, Investitionen, Beschäftigung und Wertschöpfung in der europäischen Automobilindustrie sichern sowie das Risiko von Strafzahlungen reduzieren.

So sollte die notwendige Transformation der Automobilindustrie noch stärker an industrie- und beschäftigungspolitischen Erfordernissen ausgerichtet und nachhaltig vorangetrieben werden.

Bei der Weiterentwicklung der europäischen $CO_2$-Flottenregulierung sollten unter Wahrung der Klimaziele auch geeignete Flexibilisierungsmöglichkeiten geprüft werden, die den Beitrag von Plug-in-Hybriden, Fahrzeugen mit Range Extender sowie erneuerbaren Kraftstoffen zur Emissionsminderung berücksichtigen und zugleich den Hochlauf der Elektromobilität unterstützen. Der Weg zu einer treibhausgasneutralen Mobilität steht nicht im Gegensatz zur industriellen Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union. Vielmehr schafft der Umbau des Verkehrssektors neue Märkte, reduziert Energieabhängigkeiten, stärkt Innovationen und sichert langfristig industrielle Wertschöpfung und Beschäftigung in Europa.

**19. Welchen Strompreis beziehungsweise welche Strompreisspanne hält die Landesregierung für eine international wettbewerbsfähige industrielle Produktion in Niedersachsen für erforderlich, und mit welchen konkreten Maßnahmen soll dieses Preisniveau erreicht werden?**

International wettbewerbsfähige Energie- und insbesondere Strompreise sind eine wesentliche Voraussetzung für den Erhalt und die Weiterentwicklung industrieller Wertschöpfung in Niedersachsen. Dies gilt insbesondere für energieintensive Unternehmen und für Investitionen in die Transformation industrieller Prozesse.

Die Landesregierung hat daher bereits im April 2023 für energieintensive Unternehmen, die im internationalen Wettbewerb stehen und sich im Transformationsprozess befinden, einen staatlich abgesicherten Transformationsstrompreis von höchstens 7 Cent je Kilowattstunde vorgeschlagen. Der Zielwert bezieht sich auf den für die begünstigten Unternehmen wirksamen Strompreis und soll für einen befristeten Übergangszeitraum verlässliche Investitions- und Planungssicherheit schaffen.

Ergänzend hat sich Niedersachsen für eine Ausweitung der Strompreiskompensation auf die Batterieproduktion eingesetzt. Die Einbeziehung dieser für die Transformation der Automobilindustrie wichtigen Wertschöpfungsstufe trägt dazu bei, stromkostenbedingte Wettbewerbsnachteile zu begrenzen und Investitionen in die Batterieproduktion abzusichern. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Frage 1 verwiesen.

Um dieses Preisniveau zu erreichen, ist ein aufeinander abgestimmtes Maßnahmenpaket des Bundes erforderlich. Dazu gehören insbesondere:

– eine zielgerichtete staatliche Begrenzung beziehungsweise Bezuschussung des Strompreises für klar abgegrenzte, besonders stromintensive und im internationalen Wettbewerb stehende Unternehmen sowie für strategisch wichtige Transformationsbranchen; als Abwicklungsmechanismus kann an die etablierte Strompreiskompensation angeknüpft werden,

– die verlässliche und möglichst dauerhafte Ausgestaltung der Strompreiskompensation sowie ihre beihilferechtlich zulässige Erweiterung auf weitere transformierende und im internationalen Wettbewerb stehende Branchen,

– die dauerhafte Absenkung der Stromsteuer für alle Verbrauchergruppen auf die jeweils unionsrechtlich zulässigen Mindestsätze,

– eine gezielte Senkung der Netzentgelte, insbesondere bei netzdienlichem und flexiblem Verbrauch sowie bei der Nutzung erneuerbaren Stroms aus räumlich nahen Erzeugungsanlagen; für bislang nicht besonders begünstigte Unternehmen sollten die Netzentgelte möglichst auf unter 0,5 Cent je Kilowattstunde reduziert werden,

– eine stärkere Finanzierung der Netzinfrastruktur aus dem Bundeshaushalt, um die Netzentgelte insgesamt zu senken und zu stabilisieren,

– die Erleichterung langfristiger Direktlieferverträge für erneuerbaren Strom, insbesondere von Power Purchase Agreements, sowie

– der beschleunigte Ausbau der erneuerbaren Energien, der Stromnetze, der Speicher und weiterer Flexibilitäten, damit das wettbewerbsfähige Preisniveau mittel- und langfristig zunehmend marktlich erreicht werden kann.

Der Transformationsstrompreis ist als Brückeninstrument zu verstehen. Er soll die Zeit überbrücken, bis der weitere Ausbau kostengünstiger erneuerbarer Stromerzeugung, leistungsfähiger Netze, zusätzlicher Speicher und nachfrageseitiger Flexibilitäten strukturell zu niedrigeren Stromkosten führt. Die Maßnahmen müssen regelmäßig auf ihre Erforderlichkeit, Zielgenauigkeit und Angemessenheit überprüft werden.

**20. Wie soll nach Auffassung der Landesregierung die vom Ministerpräsidenten geforderte Herausnahme der Kosten für den Netzausbau aus dem Strompreis konkret finanziert werden, und welche finanziellen Auswirkungen würde das von der Landesregierung favorisierte Modell nach ihrer Einschätzung haben?**

Der Ministerpräsident hat sich dafür ausgesprochen, die Kosten des erforderlichen Ausbaus der Stromnetze nicht in dem bisherigen Umfang über die Strompreise und damit über die Netzentgelte der Verbraucherinnen und Verbraucher sowie der Unternehmen zu finanzieren. Ziel ist es, die durch den Netzausbau entstehenden Belastungen so zu verteilen, dass insbesondere die internationale Wettbewerbsfähigkeit industrieller Stromverbraucher nicht beeinträchtigt wird.

Der Ausbau der Stromnetze ist eine zentrale Voraussetzung für die Energieversorgung, die industrielle Transformation und die Erreichung der Klimaschutzziele. Er stellt damit eine gesamtgesellschaftliche und generationenübergreifende Infrastrukturaufgabe dar. Die Landesregierung hat sich deshalb u. a. auf Fachministerkonferenzen für eine stärkere Finanzierung der Netzinfrastruktur aus Bundesmitteln eingesetzt und entsprechende Beschlüsse unterstützt.

Die Landesregierung setzt sich dafür ein, die Netzentgelte dauerhaft und verlässlich durch Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt zu dämpfen. Der Finanzierungsmechanismus sollte gesetzlich mehrjährig abgesichert werden, damit Unternehmen und private Haushalte Planungssicherheit erhalten und sprunghafte Veränderungen der Netzentgelte vermieden werden.

Der seit 2026 gewährte Bundeszuschuss zu den Übertragungsnetzentgelten entspricht diesem Ansatz. Für 2026 beträgt der Zuschuss 6,5 Milliarden Euro. Für die Jahre 2027 bis 2029 hat die Bundesregierung einen jährlichen Zuschuss von 5,525 Milliarden Euro vorgesehen. Die Zuschüsse werden von den Übertragungsnetzbetreibern bei der Kalkulation ihrer Netzentgelte berücksichtigt und über die nachgelagerten Netzebenen sowie die Stromlieferanten an Unternehmen sowie Verbraucherinnen und Verbraucher weitergegeben.

Die Landesregierung spricht sich dafür aus, dieses Instrument über das Jahr 2029 hinaus zu verstetigen und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Dabei ist sicherzustellen, dass die Entlastung tatsächlich bei Unternehmen sowie Verbraucherinnen und Verbrauchern ankommt. Ergänzend können aus Sicht der Landesregierung auch weitere Instrumente, beispielsweise Investitionskostenzuschüsse für Netzinfrastruktur oder die Finanzierung netzbezogener Umlagen aus Bundesmitteln, zur Entlastung der Stromverbraucher beitragen.

Nach Angaben der Bundesregierung kann die Entlastung durch den Netzentgeltzuschuss im Jahr 2026 bei einem privaten Haushalt mit einem Jahresverbrauch von 3 500 kWh rechnerisch rund 100 Euro betragen. Für Unternehmen ergeben sich aufgrund der stark unterschiedlichen Verbrauchsmengen, Anschlussnetzebenen und Lastverläufe keine pauschal bezifferbaren Entlastungsbeträge.

Das von der Landesregierung befürwortete Modell zielt zunächst auf einen verlässlichen, bedarfsgerechten Bundeszuschuss sowie dessen Weiterentwicklung ab. Die konkreten finanziellen Auswirkungen hängen von der Ausgestaltung des Finanzierungsmodells und dem Umfang der einzubeziehenden Kosten ab und können derzeit nicht belastbar beziffert werden. Ziel der Landesregierung ist es, die Netzentgelte und damit die Stromkosten für Unternehmen und private Haushalte spürbar zu senken sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Niedersachsen nachhaltig zu stärken.

**21. Welche Initiativen hat die Landesregierung seit November 2022 im Bundesrat, gegenüber der Bundesregierung oder gegenüber europäischen Institutionen zu den Themen Energiepreise, Netzentgelte, Local Content, handelspolitische Schutzinstrumente und automobile Regulierung ergriffen (bitte jeweils unter Angabe des Datums, des Inhalts und des Ergebnisses)?**

Siehe hierzu Angaben und Auflistung in der **Anlage**.

**22. Welche konkreten industriepolitischen Ziele verfolgt das Land Niedersachsen im Rahmen seiner Beteiligung am Volkswagen-Konzern für die niedersächsischen Standorte bis zum Jahr 2030 beziehungsweise für die Zeit danach?**

Ziel der Landesregierung ist es, Volkswagen als langfristig erfolgreiches, technologisch starkes und wettbewerbsfähiges Unternehmen mit industrieller Wertschöpfung und guten Arbeitsplätzen zu erhalten und auf dem Weg in die Klimaneutralität zu unterstützen. Für die niedersächsischen Standorte strebt die Landesregierung nachhaltige, klimaschonende industrielle Perspektiven an. Vorrangiges Ziel bleibt dabei die Sicherung und Weiterentwicklung automobiler Wertschöpfung. Ergänzend sollen vorhandene industrielle Kompetenzen für neue Wachstums- und Technologiefelder genutzt werden.

Für Wolfsburg bedeutet dies, seine zentrale Bedeutung für Entwicklung, Technologie, Konzernsteuerung und Fahrzeugproduktion langfristig zu sichern und weiterzuentwickeln.

Für Hannover setzt sich die Landesregierung dafür ein, den Standort als wichtigen Standort von Volkswagen Nutzfahrzeuge mit Fahrzeugproduktion und Kompetenzen insbesondere im Bereich der Elektromobilität und des autonomen Fahrens zu erhalten und über die derzeitige Produktgeneration hinaus eine wettbewerbsfähige automobile Folgebelegung zu erreichen.

Auch für Emden ist das vorrangige Ziel eine langfristige automobile Perspektive. Der Standort verfügt nach seiner Transformation zur Produktion von Elektrofahrzeugen über moderne Produktionsstrukturen. Ziel ist es, diese Kapazitäten langfristig wettbewerbsfähig auszulasten und eine automobile Folgebelegung zu erreichen.

Salzgitter soll mit seinen Kompetenzen im Bereich der Motorenfertigung und insbesondere mit PowerCo und der Batteriezelltechnologie ein wichtiger Standort zukünftiger automobiler Wertschöpfung bleiben.

Braunschweig soll seine Rolle als bedeutender Komponentenstandort weiterentwickeln und seine vorhandenen industriellen Kompetenzen zugleich für neue Technologien und Geschäftsfelder nutzen.

Für Osnabrück unterstützt die Landesregierung nach dem vorgesehenen Auslaufen der Fahrzeugfertigung im Sommer 2027 die Entwicklung einer langfristig tragfähigen neuen industriellen Perspektive. Die Anfang September 2026 zwischen Volkswagen, dem Land Niedersachsen und Aurelius vereinbarten Eckpunkte für eine mögliche Übernahme des Standorts sowie die angestrebte schrittweise Weiterentwicklung zu einem Kompetenzzentrum für Sicherheits- und Verteidigungslösungen stellen hierfür einen konkreten Ansatz dar.

Übergreifendes Ziel ist es, die niedersächsischen Volkswagen-Standorte auch über 2030 hinaus als Orte industrieller Wertschöpfung, Innovation und guter Beschäftigung zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass konkrete Produkt-, Investitions- und Standortentscheidungen in der unternehmerischen Verantwortung der Volkswagen AG und ihrer zuständigen Organe liegen.

**23. Anhand welcher konkreten Kriterien und Kennzahlen will die Landesregierung überprüfen, ob die von Ministerpräsident Lies in seiner Regierungserklärung angekündigten politischen Maßnahmen tatsächlich zu einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und zur Sicherung industrieller Wertschöpfung und Beschäftigung in Niedersachsen beitragen?**

Die Wettbewerbsfähigkeit eines Industriestandorts und die Wirksamkeit industriepolitischer Maßnahmen lassen sich nicht anhand einer einzelnen Kennzahl beurteilen. Maßgeblich ist vielmehr eine Gesamtschau verschiedener quantitativer und qualitativer Faktoren.

Hierzu können insbesondere die Entwicklung industrieller Investitionen und der industriellen Wertschöpfung, Beschäftigung und Produktivität, Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, Unternehmensansiedlungen und -erweiterungen, Energie- und Infrastrukturkosten sowie Dauer und Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren herangezogen werden.

Im Hinblick auf die niedersächsischen Volkswagen-Standorte kommen insbesondere Investitionen, Beschäftigungsentwicklung, Standortauslastung sowie belastbare Produkt-, Technologie- und Zukunftsperspektiven als relevante Faktoren hinzu. Dabei ist zu berücksichtigen, dass unternehmensinterne Kennzahlen teilweise nicht der politischen Steuerung durch die Landesregierung unterliegen.

**24. Welche der in der Regierungserklärung genannten politischen Rahmenbedingungen kann die Landesregierung aus eigener Zuständigkeit unmittelbar beeinflussen, welche Maßnahmen hat sie hierzu bislang ergriffen und welche weiteren Maßnahmen plant sie jeweils bis zum Ende der laufenden Wahlperiode?**

Hierzu wird auf die Ausführungen zu den Fragen 1, 2 und 3 verwiesen.

Bei den in der Regierungserklärung angesprochenen politischen Rahmenbedingungen ist zwischen solchen Handlungsfeldern zu unterscheiden, die das Land in eigener Zuständigkeit unmittelbar oder wesentlich beeinflussen kann, und solchen, deren rechtliche oder finanzielle Rahmenbedingungen überwiegend auf Bundes- oder europäischer Ebene festgelegt werden.

Eigene beziehungsweise wesentliche Handlungsmöglichkeiten des Landes bestehen insbesondere bei landeseigenen Förder- und Investitionsinstrumenten, bei Teilen der Verkehrs- und sonstigen wirtschaftsnahen Infrastruktur, bei landesrechtlich gestaltbaren beziehungsweise von Landesbehörden durchgeführten Planungs- und Genehmigungsverfahren, beim Bürokratieabbau und der Verwaltungsmodernisierung sowie bei der Förderung von Forschung, Innovation und Technologietransfer. Hinzu kommen die Vernetzung von Unternehmen, Wissenschaft, Kommunen und weiteren Partnern sowie die Unterstützung konkreter Investitions- und Transformationsvorhaben.

Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Vereinfachung, Beschleunigung und Digitalisierung staatlicher Verfahren zu. Hier verfügt das Land in seinem eigenen Zuständigkeitsbereich über unmittelbare Handlungsmöglichkeiten. Dies betrifft sowohl die Überprüfung landesrechtlicher Vorgaben als auch Verwaltungsorganisation, Verfahrensgestaltung sowie den Abbau unnötiger Berichts-, Nachweis- und Dokumentationspflichten.

Im Rahmen des Bürokratieabbaus wird darüber hinaus auf die Ausführungen zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

Andere wesentliche Rahmenbedingungen werden dagegen maßgeblich auf Bundes- oder europäischer Ebene gestaltet. Hierzu gehören insbesondere das Strommarktdesign, wesentliche Teile des Energierechts und der Netzentgeltregulierung, das Außenhandels- und Zollrecht, europäische Regelungen zur Berücksichtigung von Local Content sowie wesentliche Teile der Regulierung des Automobilsektors. In diesen Bereichen nimmt die Landesregierung über den Bundesrat sowie gegenüber der Bundesregierung und den europäischen Institutionen Einfluss.

Hierzu wird auf die Ausführungen zur Frage 21 und Anlage verwiesen.

(verteilt am 12.11.2026)

***Anlage zur***

**KA 19/11616 „Regierungserklärung zu Volkswagen: Welche konkreten Maßnahmen folgen den Ankündigungen des Ministerpräsidenten?“**

***Frage 21:***

*Welche Initiativen hat die Landesregierung seit November 2022 im Bundesrat, gegenüber der Bundesregierung oder gegenüber europäischen Institutionen zu den Themen Energiepreise, Netzentgelte, Local Content, handelspolitische Schutzinstrumente und automobile Regulierung ergriffen (bitte jeweils unter Angabe des Datums, des Inhalts und des Ergebnisses)?*

**MPK** (Ministerpräsidentenkonferenz), **MPK/BK** (Ministerpräsidentenkonferenz mit Bundeskanzler), **KND** (Konferenz der norddeutschen Länder), **EMK** (Europaministerkonferenz), **AdR** (Europäischer Ausschuss der Regionen), **WMK** (Wirtschaftsministerkonferenz), **EnMK** (Energieministekonfernz): Aufgelistet sind Beschlüsse, die Niedersachsen angemeldet oder mitgestimmt und sich damit ggü. dem Bund etc. entsprechend verhalten hat.

| **Datum** | **Gremium** | **Thema** | **Ergebnis** |
|---|---|---|---|
| 02.11.2022 | MPK/BK | Reaktion auf den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine, energiepolitische Auswirkungen | Beschluss gefasst |
| 08.12.2022 | MPK/BK | Energiepreise und Energieversorgungssicherheit / Härtefallhilfen KMU | Beschluss gefasst |
| 08.12.2022 | MPK/BK | Energiepreise und Energieversorgungssicherheit / Einführung des Deutschlandtickets | Beschluss gefasst |
| 16.03.2023 | MPK | Energiepreise und Energieversorgungssicherheit | Beschluss gefasst |
| 05.05.2023 | KND | Norddeutsche Versorgungssicherheit stärken und Transformation der Industrie gestalten | Beschluss gefasst |
| 05.05.2023 | KND | Industriepolitik im Norden | Beschluss gefasst |
| 15.06.2023 | MPK/BK | Energiewende, beschleunigtes Monitoring des Ausbaus und Monitoring der erneuerbaren Energien und Netze (Ausbau erneuerbarer Energien / Stand Netzausbau) | Beschluss gefasst |
| 07.09.2023 | MPK | Brüsseler Erklärung der Länder (u.a. zur Wettbewerbsfähigkeit der Industrie; gestiegenen Energiekosten; Stabilität des EU-Binnenmarktes) | Brüsseler Erklärung gefasst |
| 13.10.2023 | MPK | Energiepreise und Energieversorgungssicherheit | Beschluss gefasst |
| 30.11.2023 | Energiekonvent mit KND, UKN und norddt. Gewerkschaften | Norddeutschland: Zentrum der Energiewende | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 06.03.2024 | MPK | Sicherstellung der Solarproduktion in Deutschland | Beschluss gefasst |
| 08.04.2024 | KND | Klimaanpassung Küstenregion | Umlaufbeschluss gefasst |
| 05.06.2024 | MPK | Wirtschaft in Deutschland / Nationale Importstrategie für Wasserstoff und Wasserstoffderivate und deren Auswirkungen für Industrie und Mittelstand | Beschluss gefasst |
| 16.09.2024 | KND | Norddeutsche Versorgungssicherheit stärken und Transformation der Industrie gestalten | Beschluss gefasst |
| 16.09.2024 | KND | Industriepolitik im Norden | Beschluss gefasst |
| 25.10.2024 | MPK | Energiepreise und Energieversorgungssicherheit – Fortschritte, Herausforderungen und zukünftige Weichenstellungen | Beschluss gefasst |
| 25.10.2024 | MPK | Unterstützung der Transformation der deutschen Automobilindustrie, darunter Ausweitung der Strompreiskompensation auf die Batterieproduktion | Beschluss gefasst |
| 10.12.2024 | KND | Konverterplattformen | Schreiben an BK |
| 12.03.2025 | MPK | Technologische Souveränität sichern – KI Standorte Europa und Deutschland stärken | Beschluss gefasst |
| 05.06.2025 | MPK | Nationale Importstrategie für Wasserstoff und Wasserstoffderivate und deren Auswirkungen für Industrie und Mittelstand | Beschluss gefasst |
| 05.06.2025 | MPK | Erhalt des Chemie-Standortes DEU | Beschluss gefasst |
| 16.06.2025 | KND | Energie- und klimapolitische Forderungen an die neue Bundesregierung | Beschluss gefasst |
| | KND | Industriepolitik im Norden | Beschluss gefasst |
| 18.06.2025 | MPK | Energiepreise und Energieversorgungssicherheit | Beschluss gefasst |
| 18.09.2025 | KND | Gemeinsamer Apell zur Unterstützung des Ausbaus der Offshore-Windenergie | Schreiben an BMWE, BMU und BMAS |
| 24.10.2025 | MPK | Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Automobil- und Zulieferindustrie in Deutschland | Beschluss gefasst |
| 04.12.2025 | MPK/BK | Energiepolitik – Versorgungssicherheit und Bezahlbarkeit | Erörterung mit Bundesregierung |
| 04.12.2025 | MPK/BK | Ausbau der Energieinfrastruktur, einschließlich Ausbau erneuerbare Energien | Erörterung mit Bundesregierung |
| 05.03.2026 | MPK | Umsetzung der Energiewende und wettbewerbsfähige Energiepreise | Beschluss gefasst |
| 05.03.2026 | MPK | Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der chemischen Industrie | Beschluss gefasst |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 05.03.2026 | MPK | Transformation und Investitionssicherheit – mit dem Deutschlandfonds Wachstumsimpulse setzen und Energietransformation beschleunigen | Beschluss gefasst |
| 25.06.2026 | MPK/BK | Energiepolitik | Erörterung mit Bundesregierung |
| 25.06.2026 | MPK | Pharmastandort und Versorgungssicherheit stärken | Beschluss gefasst |
| 20.08.2026 | KND | Wirtschafts- und Energiestandort Norddeutschland | Beschluss gefasst |
| 20.08.2026 | KND | Netzdienlichkeit von Elektrolyseuren | Beschluss gefasst |
| 17.09.2026 | Gemeinsames Positionspapier der Ministerpräsidenten aus Baden-Württemberg, Bayern, Niedersachsen | Automobilindustrie in DEU: Entschlossen handeln, fairen Wettbewerb sichern, Strukturbrüche vermeiden | Schreiben an Bundeskanzler, Präsidentin der EU-Kommission |
| 01./02.03.2023 | EMK | EU-Binnenmarkt / Industrie- und Handelspolitik,<br>91. EMK Thema wurde seitens Niedersachsen eingebracht | Beschlussfassung |
| 20.11.2024 | EMK | Für eine wettbewerbsfähige und zukunftsfähige Europäische Union,<br>96. EMK Beschluss wurde zugestimmt | Beschlussfassung |
| 21./22.05.2025 | EMK | Transformation der europäischen Automobilindustrie gemeinsam gestalten,<br>97. EMK Beschluss wurde zugestimmt | Beschlussfassung |
| 11./12.12.2025 | EMK | Zukunft der gemeinsamen EU-Außenhandelspolitik,<br>99. EMK Beschluss wurde mitgestaltet | Beschlussfassung |
| 17.11.2022 | AdR | Leipzig Declaration, ARA (Allianz der Automobilregionen)<br>Fairer Wandel Regionen Automobil- und Zulieferindustrie | Beschluss der ARA am 17.11.2022 |
| 06.07.2023 | AdR | Fachkommission für Wirtschaftspolitik (FK ECON) im<br>AdR Änderungsantrag Netto Null Industrie Verordnung | Stellungnahme des AdR am 06.07.2023 vorbereitet und am 06.07.2023 auf der AdR-Plenartagung verschiedet. |
| 28.09.2023 | AdR | Fachkommission für Umwelt, Klimawandel und Energie (FK ENVE) im<br>AdR Änderungsantrag Europäische Wasserstoffbank | Abstimmung zur Stellungnahme des AdR, die am 30.11.2023 im AdR-Plenum verabschiedet wurde |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 11.10.2023 | *AdR* | Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt (FK COTER) im AdR Änderungsantrag Gerechter und nachhaltiger Wandel in den Automobilregionen | Stellungnahme des AdR am 11.10.2023 verabschiedet |
| 23.11.2023 | *AdR* | FK ENVE im AdR Änderungsantrag Europäische Wasserstoffbank | Abstimmung zur Stellungnahme des AdR, die am 30.11.2023 im AdR-Plenum verabschiedet wurde |
| 02.04.2025 | *AdR* | Plenum AdR Änderungsantrag Dringlichkeitsentschließung Aktionsplan Europäische Automobilindustrie Ziffer 5 | Entschließung verabschiedet |
| 02.04.2025 | *AdR* | Plenum AdR Änderungsantrag Dringlichkeitsentschließung Aktionsplan Europäische Automobilindustrie Ziffer 16 | Entschließung verabschiedet |
| 24.06.2023 | Landesregierung | Niedersächsisches Konzept für einen Transformationsstrompreis von max. 7 ct/kWh und eine Investitionsprämie für energieintensive Unternehmen im Transformations- und Dekarbonisierungsprozess sowie für strategisch wichtige Neuansiedlungen, insb. in den Bereichen Batterieproduktion und Herstellung von Anlagen für erneuerbare Energien | Konzept vorgelegt; wesentliche Elemente wurden nach den Angaben der Zulieferung mit dem Industriestrompreis für 2026 bis 2028, der dauerhaften Absenkung der Stromsteuer und der Fortführung bzw. Ausweitung der Strompreiskompensation aufgegriffen. |
| Juni 2023 | WMK | Initiative Niedersachsens, Hamburgs und des Saarlandes, Forderungen nach Einführung eines Transformationsstrompreises für energieintensive Unternehmen | Einsatz ggü. Bundesregierung für Umsetzung und Absenkung der Stromsteuer und Finanzierung von Netzkosten aus Bundeshaushalt |
| | | | |
| 30.03.2023 | EnMK | 1. Erschwinglicher erneuerbarer Strom als Fundament eines klimaneutralen Deutschlands<br>2. Zukunft Netzentgelte – faire Verteilung der Ausbaukosten<br>3. Standortsicherung von Unternehmen durch Eigenstromversorgung | Beschluss gefasst<br>Beschluss gefasst<br>Beschluss gefasst |
| 28.09.2023 | EnMK | 1. Brückenstrompreis<br>2. Kraftwerksstrategie zur Sicherung und Stärkung des Industriestandortes | Beschluss gefasst<br>Beschluss gefasst |
| 17.05.2024 | EnMK | 1. Reform der Preissetzung Fernwärme<br>2. Abgaben und Umlagen im Energiebereich reformieren und konsequent auf das Ziel der Treibhausgasneutralität ausrichten<br>3. Nationale Umsetzung des Net Zero Industry Act | Beschluss gefasst<br>Beschluss gefasst<br>Beschluss gefasst |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 08.11.2024 | EnMK | 1. Rahmenbedingungen für ein klimaneutrales Stromsystem<br>2. Ambitionierten Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit in der EU voranbringenNeuregelung der Industrienetzentgelte<br>3. Stärkung der Elektromobilität | Beschluss gefasst<br>Beschluss gefasst<br>Beschluss gefasst |
| 23.05.2025 | EnMK | 1. Finanzkraft für Energie- und Wärmewende;<br>2. Stromsystem konsequent auf erneuerbare Energien ausrichten – Solarspitzen effizent nutzen<br>3. Zentrale Rolle der Stromspeicher in der Energiewende – Weichenstellung für die Zukunft: Netzstabilität, Versorgungssicherheit, Kosteneffizienz | Beschluss gefasst<br>Beschluss gefasst<br>Beschluss gefasst |
| 05.12.2025 | EnMK | 1. Bezahlbare Energiepreise für Unternehmen und Verbraucher - Flexibilität strukturieren und Systemeffizienz erhöhen<br>2. Versprochene Strompreisentlastung umsetzen | Beschluss gefasst<br>Beschluss gefasst |
| 26.03.2026 | Sonder-EnMK | Gemeinsame Erklärung von 15 Ländern “Steigerungen der fossilen Energiekosten entgegenwirken: Verbraucher und Wirtschaft entlasten; Versorgungssicherheit und Resilienz Energiewende fortsetzen | |
| 22.05.2026 | EnMK | 1- Energieversorgung für Wirtschaft und Bevölkerung sicherstellen<br>2- Soziale Flankierung der Energiewende | Beschluss gefasst |

**Bundesrat-EU-Ausschuss: Einbringung von Anträgen zu zwei Dossiers.**

| Datum | BR-Drs. | Inhalt | Ergebnis |
|---|---|---|---|
| 28.04.2023 | 54/23 | KOM-Mitteilung: Ein Industrieplan zum Grünen Deal für das klimaneutrale Zeitalter<br>• Der Industrieplan insgesamt und die damit verknüpften Ziele werden begrüßt: Die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität als Investitionsstandort, Resilienz (z.B. durch Rohstoffsicherung), Nachhaltigkeit (Erreichung der Klimaziele) sowie die Planungs-beschleunigung und die Fachkräftesicherung.<br>• Der angekündigte Rechtsakt über die klimaneutrale Industrie wird begrüßt; Es wird auf die Substitution von fossilen Rohstoffen, Stichwort „Rohstoffwandel“ und auf die Schließung von Stoffkreisläufen, Umstellung auf erneuerbare Kohlenstoffquellen und die Potentiale der Biotechnologie hingewiesen;<br>• Die eingeschränkte Wettbewerbsfähigkeit, u.a. auf Grund hoher Energiepreise für energieintensive Unternehmen und Industrien, sowie hohe Investitionskosten werden | Bundesratsbeschluss am 12.05.2023 (1033. Sitzung)<br>Der Antrag wurde wortgleich in den Ausschüssen für Wirtschaft und EU eingebracht. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | thematisiert und es wird eine Prüfung der Kostenbestandteile beim Strompreis angeregt. Hierbei wird das Thema einheitlicher europäischer Industriestrompreis erwähnt.<br>• Es bedarf einer angemessenen Beihilfekontrolle und mehr Flexibilität bei der Gewährung von Beihilfen bzw. Lockerung des Beihilferechts;<br>• Strategische Investitionen in CO2-neutrale Produktionsverfahren sind erforderlich und Stärkung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit durch z.B. IPCEI-Projekte | |

**Bundesrat-Anträge**

| Energiepreise | | | |
|---|---|---|---|
| Datum | BR-Drs. | Inhalt | Ergebnis |
| 12.10.2023 | 496/23 | Entschließung „Bidirektionales Laden als eine bedeutende Technologie für die Energiewende auf den Weg bringen“ (Elektromobilität, regulatorische Rahmenbedingungen, Energiewende). | Entschließung am 24.11.2023 gefasst. |
| 16.11.2023 | 591/23 | Entschließung „Erleichterung bei der Genehmigung von Elektrolyseuren“ | Entschließung am 24.11.2023 gefasst. |
| 25.01.2024 | 49/24 | Entschließung „Rahmenbedingungen für die Umsetzung der Ausbauziele für Windenergie auf See optimieren“. | Entschließung am 22.03.2024 gefasst. |
| 17.04.2024 | 174/24 | Entschließung „Einführung eines besonderen Zerlegungsmaßstabs für Anlagen zur Erzeugung, Umwandlung, Speicherung und zum Transport erneuerbarer Energien“ | Entschließung am 14.06.2024 gefasst. |
| 15.10.2024 | 507/24 | Entschließung „Biogaspotentiale systemdienlich nutzen und ausschöpfen“. | Entschließung am 18.10.2024 gefasst. |
| 05.12.2024 | 602/24 | Entschließung „Verbraucherfreundliche Preisgestaltung von Ladestrom (Ladestrompreise, Elektromobilität)“ | Entschließung am 21.03.2025 gefasst. |
| 11.02.2026 | 92/26 | Entschließung „Stärkung des Windenergieausbaus“ | Entschließung am 27.03.2026 gefasst. |
| 24.03.2026 | 166/26 | Entschließung „Verhinderung ungebremster Preissteigerungen an den Zapfsäulen und der Einführung einer Übergewinnsteuer“ | BR-Beschluss vom 08.05.2026: Entschließung nicht gefasst |
| 29.04.2026 | 245/26 | Entschließung „Verlässliche Umsetzung des Offshore-Windenergieausbaus“ | Entschließung am 12.06.2026 gefasst. |

| Netzentgelte | | | |
|---|---|---|---|
| Datum | BR-Drs. | Inhalt | Ergebnis |
| 11.06.2024 | 286/24 | Entschließung für eine konsequent auf das Ziel der Treibhausgasneutralität ausgerichtete Reform der Abgaben und Umlagen im Energiebereich (Energiepreise, Stromkosten, Netzentgelte). | Der Vorgang wurde im BR seit dem 11.06.2024 nicht weiter beraten. |
| 17.04.2024 | 174/24 | Entschließung zur Einführung eines besonderen Zerlegungsmaßstabs für Anlagen zur Erzeugung, Umwandlung, Speicherung und zum Transport erneuerbarer Energien. | Entschließung am 14.06.2024 gefasst. |
| 05.12.2024 | 602/24 | Entschließung “Verbraucherfreundliche Preisgestaltung von Ladestrom“ (Ladestrompreise, Elektromobilität). | Entschließung am 21.03.2025 gefasst. |

| Local Content | | | |
|---|---|---|---|
| Datum | BR-Drs. | Inhalt | Ergebnis |
| 16.11.2023 | 591/23 | Entschließung des Bundesrates: Erleichterung bei der Genehmigung von Elektrolyseuren | Entschließung am 24.11.2023 gefasst. |
| 31.01.2024 | 50/24 | Entschließung des Bundesrates „Agrarwirtschaft im Dialog nachhaltiger und krisenfester gestalten“ | Ausschussüberweisung; in der Übersicht kein weiterer Beschluss vermerkt. |
| 12.09.2024 | 448/24 | Entschließung des Bundesrates „Entwicklungszusammenarbeit der Länder und Kommunen stärken“ | Entschließung am 18.10.2024 gefasst. |
| 18.12.2024 | 628/24 | Entschließung des Bundesrates zur Stärkung der Finanzierungsinstrumente für die Modernisierung und nachhaltige Entwicklung der deutschen Häfen | Entschließung am 18.10.2024 gefasst. |
| 12.02.2025 | 73/25 | Entschließung zur Schaffung Grüner Leitmärkte für Grundstoffe (Industriepolitik, Nachfrage nach klimafreundlich erzeugten Produkten, Local-Content-Bezug). | Der Punkt wurde im BR-Plenum am 21.03.2025 von der TO abgesetzt. Eine weitere Befassung steht aus. |
| 11.06.2025 | 245/25 | Entschließung „Umsetzung des europäischen Aktionsplans für Stahl und Metalle zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung der Stahl- und Metallindustrie“ (EU-Industriepolitik) | Entschließung am 11.07.2025 gefasst. |

| Handelspolitische Schutzinstrumente | | | |
|---|---|---|---|
| Datum | BR-Drs. | Inhalt | Ergebnis |
| 13.02.2025 | 76/25 | Entschließung „Schutz der deutschen Wirtschaft vor Strafzöllen (handelspolitische Schutzinstrumente)“ | Entschließung am 21.03.2025 gefasst. |
| 11.06.2025 | 245/25 | Entschließung „Umsetzung des europäischen Aktionsplans für Stahl und Metalle zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung der Stahl- und Metallindustrie“ (EU-Industriepolitik) | Entschließung am 11.07.2025 gefasst. |
| 22.09.2026 | 546/26 | Entschließung des Bundesrates "Europas industrielle Zukunft stärken, europäische Industriearbeitsplätze gegenüber unfairen Wettbewerbspraktiken schützen, einseitige Abhängigkeiten reduzieren"<br><br>Antrag der Länder Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen, Beitritt Bremen, Niedersachsen und Saarland | Entschließung am 25.09.2026 gefasst. |

| Automobile Regulierung | | | |
|---|---|---|---|
| Datum | BR-Drs. | Inhalt | Ergebnis |
| 21.03.2023 | 113/23 | Entschließung „Industriestandort Deutschland stärken, Produktion klimarelevanter Technologien hochfahren“ (Industriepolitik, heimische Wertschöpfung, Local-Content-Bezug) | Entschließung am 29.09.2023 gefasst. |
| 18.09.2024 | 452/24 | Entschließung „Sicherung von Arbeitsplätzen und Investitionen in der Automobilindustrie (automobile Regulierung und Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland)“ | Entschließung am 18.10.2024 gefasst. |
| 18.03.2025 | 113/25 | Entschließung „ Potentiale der Industrie zur nachhaltigen Erhöhung der Verteidigungsfähigkeit Deutschlands bestmöglich ausschöpfen“ | BR-Beschluss vom 21.03.2025: Aussprache und Ausschussüberweisung |
| 11.06.2025 | 245/25 | Entschließung „Umsetzung des europäischen Aktionsplans für Stahl und Metalle zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung der Stahl- und Metallindustrie“ (EU-Industriepolitik) | Entschließung am 11.07.2025 gefasst. |
| 22.09.2026 | 544/26 | Entschließung des Bundesrates zur Errichtung von Modellregionen für autonomes Fahren<br><br>Antrag der Länder Niedersachsen und Saarland | 16.10.26, 1069. Sitzung - TOP 49: Fortsetzung der Ausschussberatungen |

**Gespräche der Wirtschaftsminister in Brüssel**

| Datum | Teilnehmer | Thema/Gremium | Initiative/Forderung |
|---|---|---|---|
| 07.06.2023 | Minister Lies | IPCEI-Wasserstoffprojekte; EU-Kommission – Generaldirektion Wettbewerb (DG COMP) | Informationsgespräch zum Verfahrensablauf von IPCEI-Wasserstoffprojekten |
| 07.06.2023 | Minister Lies | Photovoltaic Alliance; EU-Kommission – Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU (DG GROW) | Austausch zur EU-Photovoltaic Alliance und dessen Potenzial, die Importabhängigkeit von chinesischen Solarmodul-Herstellern zu verringern |
| 10.06.2024 | Minister Lies | EU-Kommission – Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU (DG GROW) | Austausch über die Einrichtung eines „Net Zero Valley“ zur Ansiedlung der Produktion von Netto-Null-Technologien in Niedersachsen |
| 11.06.2025 | Minister Tonne | EU-Kommission – Generaldirektion Handel und wirtschaftliche Sicherheit (DG TRADE) | Austausch über aktuelle Handelspolitik |
| 04.05.2026 | Minister Tonne | Kooperationsveranstaltung mit EWE und Salzgitter AG; Teilnahme MdEP Tiemo Wölken | Grüne Leitmärkte; Wasserstoffhochlauf |
| 02.06.2026 | Minister Tonne | EU-Kommission – Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU (DG GROW) | Stabilisierung der Chemischen Industrie |
| 02.06.2026 | Minister Tonne | EU-Kommission – Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU (DG GROW) | Industriepolitik, insb. der Industrial Accelerator Act und die ihn flankierenden Maßnahmen |
| 02.06.2026 | Minister Tonne | EU-Kommission – Generaldirektion Energie (DG ENER) | Europäischer Plan für erschwinglichen Wohnraum, Stand der Umsetzung; Geplantes Vereinfachungspaket für den Wohnungsbau; Niedersächsische Roadmap für bezahlbares Wohnen |

**Termine des Ministerpräsidenten und Ministerinnen in Brüssel.** Zu diesen Gesprächen können keine konkreten Ergebnisse genannt werden.

| Datum | TeilnehmerInnen | Thema/Gremium |
|---|---|---|
| 28.02.2023 | MP Weil / Ministerin Wiebke Osigus | Gespräch mit Didier Reynders, Kommissar für Justiz und Rechtsstaatlichkeit, KOM<br>Themen: Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit<br><br>Gespräch mit Botschafter Michael Clauß, Ständiger Vertreter der Bundesrepublik Deutschland bei der EU,<br>Thema: Automobilindustrie |
| 01.03.2023 | MP Weil/Ministerin Wiebke Osigus | Gespräch mit Generaldirektorin Kerstin Jorna, Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU (DG GROW) KOM |

| | | |
|---|---|---|
| | | Themen: Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit, Energieintensive Industrien Automobilindustrie, Modellregion Grüner Deal |
| | MP Weil | EU-Kommissionspräsidentin Dr. Ursula von der Leyen,<br>Themen: Energieintensive Industrien, Automobilindustrie, Modellregion Grüner Deal |
| | MP Weil / Ministerin Wiebke Osigus | Gespräch mit Margrethe Vestager, Exekutiv-Vizepräsidentin mit Zuständigkeit für Digitalisierung und Wettbewerb, KOM<br>Themen: Energieintensive Industrien, Automobilindustrie |
| | MP Weil | Gespräch mit Maroš Šefčovič, Vizepräsident mit Zuständigkeit u.a. für EU-Energieplattform und Batterieallianz sowie für das Handes- und Kooperationsabkommen mit dem VK, KOM<br>Themen: Energieintensive Industrien, Automobilindustrie Modellregion, Grüner Deal |
| 06.09.2023 | MP Weil Sondersitzung der MPK | Gespräch mit EU-Kommissionspräsidentin Dr. Ursula von der Leyen,<br>Themen: Klimaschutz und Industriepolitik<br>Gespräch mit Kommissar Thierry Breton mit Zuständigkeit für Binnenmarkt und Dienstleistungen,<br>Themen: Nachhaltige Industrietransformation, Wettbewerbsfähigkeit der EU sichern und ausbauen; Reform des Beihilferechts und Beschleunigung von Beihilfeverfahren; Umweltschutz vs. Transformation<br>Gespräch mit Kommissar Virginijus Sinkevičius mit Zuständigkeit für Umwelt und Ozeane,<br>Themen: Umweltschutz vs. Transformation |
| 07.09.2023 | MP Weil Sondersitzung der MPK | Gespräch mit Botschafter Michael Clauß, Ständiger Vertreter der Bundesrepublik Deutschland bei der EU<br>Themen: Klimaschutz und Industriepolitik; Datengesetz<br>Gespräch mit Kommissarin Kadri Simson mit Zuständigkeit für Energie,<br>Thema: Nachhaltige Industrietransformation, Reform des europäischen Strommarktes; Zukunftsszenarien Wasserstoffnutzung |
| 05.02.2025 | MP Weil | Gespräch mit Exekutiv-Vizepräsident Stéphane Séjourné, mit Zuständigkeit für Wohlstand und Industriestrategie sowie<br>Kommissar für Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU,<br>Themen: Automobilindustrie, Industriepolitische Maßnahmen inkl. Energiepolitik<br>Gespräch mit Kommissar Wopke Hoekstra, Kommissar für Klima, Netto-Null-Emissionen und Sauberes Wachstum) |

| | | |
|---|---|---|
| | | Themen: Automobilindustrie, Industriepolitische Maßnahmen inkl. Energiepolitik<br><br>Gespräch mit Kommissar Valdis Dombrovskis (Kommissar für Wirtschaft und Produktivität, Umsetzung und Vereinfachung)<br>Themen: Vereinfachung und Bürokratieabbau<br><br>Gespräch mit Kommissar Maroš Šefčovič, Kommissar für Handel und wirtschaftliche Sicherheit, interinstitutionelle Beziehungen und Transparenz,<br>Themen: Außenhandelspolitik, USA und China<br><br>Gespräch mit Botschafter Michael Clauß, Ständiger Vertreter der Bundesrepublik Deutschland bei der EU<br><br>Themen: Automobilindustrie, Industriepolitische Maßnahmen inkl. Energiepolitik. Außenhandelspolitik, USA und China |
| 13.10.2025 | MP Lies | Auswärtige Kabinettsitzung<br><br>Gespräch mit Exekutiv Vize-Präsident Stéphane Séjourné mit Zuständigkeit für Wohlstand und Industriestrategie, Automobilindustrie<br>Themen: Grüne Leitmärkte und Schutzmaßnahmen |
| 04.02.2026 | MP Lies | Gespräch mit der stv. Generaldirektorin der Generaldirektion Energie,<br>Thema: Delegierter Rechtsakt grüner Wasserstoff (RFNBO)<br><br>Gespräch mit Wopke Hoekstra, Kommissar für Klima, Netto-Null Emissionen und sauberes Wachstum<br>Themen: CO2-Flottengrenzwerte, Emissionshandelssystem (ETS, CBAM), Industrial Accelerator Act<br><br>Gespräch mit Teresa Ribera, Exekutiv-Vizepräsidentin mit Zuständigkeit für einen sauberen, gerechten und wettbewerbsfähigen Übergang sowie Kommissarin für Wettbewerb<br>Themen: IPCEI, Emissionshandelssystem (ETS, CBAM), Handelsschutzmaßnahmen für Monopiles |
| 01.07.2025 | Ministerin Melanie Walter | Kooperationsveranstaltung: Berücksichtigung der Transformation der Automobilwirtschaft in der zukünftigen Struktur- und Kohäsionspolitik der EU<br>Ort: LV Baden-Württemberg |
| 03.06.2026 | Ministerin Melanie Walter | Gespräch mit einem Mitglied aus dem Kabinett des Energiekommissars Jørgensen<br>Themen: EU-Energiepolitik, Transformation |