



HESSISCHER LANDTAG

13. 04. 2010

Große Anfrage der Fraktion der SPD betreffend Elektromobilität in Hessen

Die Diskussion über alternative Antriebe im Fahrzeugbau und in der Mobilitätsbranche insgesamt gewinnt an Bedeutung. Die Hersteller rüsten sich mit Konzeptwagen, Prototypen und ersten Serienmodellen. Die Konsumenten zeigen in trendbewussten Kundengruppen Interesse. Eine neue Infrastrukturindustrie ist dabei, sich herauszubilden. Staaten und Regionen erkennen die Chancen und Risiken des Wandels und wollen die Wettbewerbsposition ihrer Standorte durch ordnungs- und industriepolitische Aktivitäten stützen. Hessen ist ein starker Standort im Bereich des Autobaus und muss sich gerade deshalb im Strukturwandel neu definieren. Dieser ohnehin seit Längerem schon angelegte Wandel wird durch die Technik- und Marktpotenziale alternativer, insbesondere elektromobiler Antriebe zusätzlich akzentuiert und für das Land Hessen noch verschärft, das in seiner Verflechtung von Endprodukte- und Zuliefererindustrien bis heute stark an den Verbrennungsmotor gebunden ist. Unser Land muss im Ganzen den Wandel zu alternativen Antrieben erkennen, bewerten und bewältigen.

Wir fragen die Landesregierung:

I. Determinanten des Wandels

1. Welche aktuellen Erkenntnisse liegen der Landesregierung in Bezug auf den derzeitigen, mittelfristigen und langfristigen weltweiten Einsatz von Mineralöl als Antriebsstoff für Verbrennungsmotoren unter Berücksichtigung folgender Variablen vor:
 - a) Entwicklung der weltweiten Bevölkerung,
 - b) Entwicklung der (Auto-)Mobilität,
 - c) Entwicklung der Öl- und Gasressourcen?
2. Inwiefern steht nach Kenntnis der Landesregierung die Entwicklung der Zunahme des Klima schädigenden Treibhausgases CO₂ in den letzten fünf Jahrzehnten in Verbindung mit der Entwicklung des Absatzes von Fahrzeugen mit klassischen Verbrennungsmotortechnologien und welche Entwicklung wird diesbezüglich vonseiten der Vereinten Nationen für die Zukunft prognostiziert?
3. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung über den Anteil an den gesamten Lärm- und Feinstaubimmissionen vor, der speziell durch die Nutzung klassischer Verbrennungsmotoren bedingt ist?

II. Mobilität der Zukunft: gesellschaftliche Veränderungen

4. Welche Chancen und welche Grenzen sieht die Landesregierung im Einsatz alternativer Antriebe (Wasserstoff/Brennstoffzelle, Batterie, Hybrid-Technologie) zur Verlangsamung der unter I1b und I1c umrissenen Entwicklungen?
5. Welche gesellschaftlichen Voraussetzungen, insbesondere auch Verhaltensänderungen der Konsumenten, sind nach Ansicht der Landesregierung notwendig, um eine weltweite oder auch nur regionale Marktdynamik für alternative Antriebe zu entfachen?

6. Welche Chancen und Risiken ergeben sich nach Ansicht der Landesregierung aus dem vermehrten Einsatz von alternativen, insbesondere elektromobilen Antrieben für die künftige Stadt- und Raumentwicklung in Hessen?
7. Welche Hochschulen und welche außeruniversitären Forschungseinrichtungen in Hessen beschäftigen sich mit
 - a) Antrieb und Leistungselektronik,
 - b) Ladetechnologien,
 - c) Entwicklungschancen für das Fahrzeugdesign?
8. Inwiefern existieren diesbezüglich Kooperationen zwischen Automobilherstellern, Zulieferbetrieben, der Erneuerbaren-Energiebranche und Hochschulen in Hessen?

III. Mobilität der Zukunft: technologische und infrastrukturelle Herausforderungen

9. Teilt die Landesregierung die Ansicht, dass eine frühzeitige Festlegung in der staatlichen Förderung auf eine der drei alternativen Antriebstechnologien Hybridmotor, Brennstoffzelle/Wasserstoff und Elektrobatterie derzeit noch verfrüht wäre, und falls ja, welche Schlussfolgerungen für ihre Förderpolitik zieht sie daraus (mit Angabe des technologischen Entwicklungsstands der drei genannten Technologien)?
10. Welche infrastrukturellen Voraussetzungen müssen (auch im europäischen Kontext) hinsichtlich des massentauglichen Einsatzes von Wasserstoff-betriebenen Fahrzeugen, der örtlich gebundenen Speicherung von Wasserstoff und dem Transport von Wasserstoff gegeben sein?
11. Welches Wertschöpfungspotenzial ergibt sich nach Kenntnis der Landesregierung jeweils für die Europäische Union, Deutschland und das Land Hessen aus der Herstellung von Wasserstoff und Brennstoffzellen?
12. Welche Stärken und Schwächen liegen nach Ansicht der Landesregierung in den derzeit diskutierten Elektrobatterie-Infrastrukturmodellen und welche Modelle werden derzeit in der Praxis getestet (ggf. mit einer Nennung der Testergebnisse)?
13. Welche Hersteller von Elektrobatterien in weltweiter Betrachtung sind nach Kenntnis der Landesregierung derzeit Technologie- und Marktführer?
14. Wie stellt sich das hessische Netz an Elektrotankstellen - Ladesäulen im öffentlichen Straßennetz - im bundesdeutschen und europäischen Vergleich dar?
15. Welche Synergieeffekte kann es künftig aus Sicht der Landesregierung im Bereich der E-Mobilität und der Nutzung der dezentralen erneuerbaren Energietechnologien geben?

IV. Mobilität der Zukunft: staatliche Steuerung

16. Inwiefern wird nach Kenntnis der Landesregierung in den einzelnen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union durch die Steuer- und Umweltpolitik eine Marktdynamik in Bezug auf Forschung, Entwicklung und Einsatz alternativer Antriebe bei Produzenten und Konsumenten generiert?
17. An welchen hessischen Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen wird derzeit zum Thema Elektromobilität gelehrt und geforscht?
18. Welche informatorische und finanzielle Unterstützung wird denjenigen Unternehmen (insbesondere KMU-Zulieferbetriebe aus dem Fahrzeugbau) vonseiten der Landesregierung zuteil, die sich dem Wandel hin zu alternativen Antrieben anpassen und neue Technologien erforschen und entwickeln wollen?

19. Wie hoch ist der bisherige Mitteleinsatz der Landesregierung zur Förderung alternativer Antriebe, aufgeschlüsselt nach Hochschulforschung, Unternehmensförderung KMU und Unternehmensförderung große Unternehmen?
 20. Welche europäischen und bundesdeutschen Förderprogramme gibt es und in welchem Umfang wurden diese in Hessen im Vergleich zu anderen Bundesländern genutzt?
 21. Wie bewertet die Landesregierung den "Masterplan E-Mobilität" der Bundesregierung?
 22. Hält die Landesregierung die Ausstattung des Bundesprogramms mit 500 Mio. € Gesamtvolumen - im Vergleich zum US-amerikanischen Programm, das mit ca. 177 Mrd. Dollar ausgestattet ist - für ausreichend?
 23. Wie bewertet die Landesregierung die (Zwischen-)Ergebnisse des Projekts ZEBRA (**Z**ero **E**mission **B**est-Mobility **R**hein-Main **A**rea)?
 24. a) Warum wurde das Rhein-Main-Gebiet zur "Modellregion für Elektromobilität" durch das Land Hessen ausgerufen und die Automobilregion Nordhessen nicht angemessen berücksichtigt?
b) Besteht aus Sicht der Landesregierung noch die Möglichkeit, in Nordhessen ein Testumfeld für Flottenversuche über das Förderprogramm der Bundesregierung aufzubauen, um insbesondere die Bedingungen und das Nutzungsverhalten von E-Mobilität im ländlichen Raum zu erforschen?
 25. Welche Rahmenbedingungen kann/muss die Politik setzen, um die Kooperation zwischen Elektrizitätswirtschaft, Netzbetreibern und Automobilindustrie in Sachen E-Mobilität zu fördern?
 26. Wann rechnet die Landesregierung mit ersten Großserienfahrzeugen mit E-Antrieb?
 27. Welche Rolle schreibt die Landesregierung dem Thema Fort- und Weiterbildung in Industriebetrieben bei der (künftig verstärkten) Entwicklung, Produktion und Anwendung von Elektromobilen zu?
 28. Inwiefern möchte die Landesregierung dem Vorbild anderer Länder innerhalb Europas folgen und mithilfe des Ordnungs- und Straßenverkehrsrechts die Einführung und den Absatz alternativer Antriebe fördern?
 29. Auf welche Standardisierungen und Normen haben sich Wirtschaft sowie staatliche Einrichtungen und Gremien bisher geeinigt, um eine transnationale Verbreitung alternativer Antriebe zu ermöglichen?
 30. Wie bewertet die Landesregierung die Strategien der Europäischen Union und Deutschlands zur Sicherung von Rohstoffen, die als Vorprodukte für die Herstellung alternativer Antriebe (z.B. Lithium) notwendig sind?
- V. Mobilität der Zukunft: ohne Verbrennungsmotor?**
31. Welche Zukunft hat nach Ansicht der Landesregierung der Verbrennungsmotor kurz-, mittel- und langfristig?
 32. Welche Chancen räumt die Landesregierung insbesondere einem Diesel-Verbrennungsmotor auf Mittel- und Langstrecke gegenüber hybriden Antriebstechnologien künftig ein?
 33. Welche regulatorischen Initiativen auf wichtigen Auslandsmärkten (EU, USA (insbesondere Kalifornien), Indien und China) könnten mittelfristig die weitere Entwicklung und den Absatz von Automobilen mit Verbrennungsmotor beeinträchtigen?

34. Welche Fahrzeugteile bei Automobilen mit Verbrennungsmotor werden bei Elektrofahrzeugen substituiert und inwiefern ist hiervon insbesondere die hessische Zuliefererindustrie mit welchen geschätzten Umsatzanteilen betroffen?

Wiesbaden, 13. April 2010

Der Fraktionsvorsitzende:
Schäfer-Gümbel