



HESSISCHER LANDTAG

05. 01. 2026

Kleine Anfrage

Sascha Herr (fraktionslos) vom 03.06.2025**Auswirkungen der Absatzkrise bei E-Autos in Hessen****und**

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Vorbemerkung Fragesteller:

Die Elektromobilität wurde über Jahre hinweg als Schlüsseltechnologie der Zukunft und tragende Säule der sogenannten Mobilitäts- und Klimawende propagiert. In der Realität jedoch mehren sich die Anzeichen für eine Absatzkrise bei Elektrofahrzeugen in Deutschland – darunter etwa drastische Rückgänge bei Neuzulassungen, Produktionsstopps, Lieferengpässe, kaum praxistaugliche Ladeinfrastruktur sowie eine allgemein sinkende Nachfrage bei privaten wie staatlichen Abnehmern, einschließlich im Bereich der Dienstfahrzeuge. Darüber hinaus treten zunehmend Zweifel an der ökologischen und ökonomischen Sinnhaftigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge auf. In den vergangenen Jahren war das Augenmerk von politischer Seite fast ausschließlich auf die Elektromobilität gerichtet, während die Förderung technologieoffener Innovationen – wie etwa Wasserstoffantriebe, synthetische Kraftstoffe, moderne Verbrenner et cetera – weitgehend außer Acht gelassen wurde. Diese einseitige Schwerpunktsetzung stellt sich nun sowohl für die Verbraucher als auch für die hessische Wirtschaft, insbesondere den Automobilsektor, als riskant und potenziell schädlich heraus.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum:

Die Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland ist Gemeinschaftsaufgabe aller Länder. Der Anspruch der Landesregierung ist es, wirtschaftliche Entwicklung nicht nur zu ermöglichen, sondern aktiv zu gestalten. Die Landesregierung bekennt sich klar zum Automobilstandort Hessen und seinen Arbeitsplätzen. Die Landesregierung begrüßt das von der Bundesregierung vorgelegte Maßnahmenpaket zur Unterstützung der Branche sowie zum Ausbau der Elektromobilität. Sowohl Maßnahmen wie Kaufprämien als auch die Streichung von Strafzahlungen bei Überschreiten der derzeit geltenden CO₂-Grenzwerte für Fahrzeugflotten sind hilfreiche Unterstützungsangebote für die deutschen Autohersteller. Die Unterstützung des weiteren Ausbaus der Ladeinfrastruktur steht ebenfalls im Fokus.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz und dem Minister der Finanzen wie folgt:

Frage 1 Wie bewertet die Hessische Landesregierung die aktuelle Absatzkrise bei Elektrofahrzeugen?

Frage 2 Welche konkreten Auswirkungen dieser Entwicklung sind bisher in Hessen feststellbar? Bitte insbesondere eingehen auf Rückgänge bei Zulassungen, wirtschaftliche Probleme bei Herstellern oder Zulieferern, Arbeitsplatzverlust in der hessischen Automobil- und Zulieferindustrie.

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Kraftfahrtbundesamt hat zuletzt im Mai 2025 Zulassungszahlen nach Antriebsart differenziert veröffentlicht. Die alternativen Antriebe schlossen den Mai 2025 mit positiven Vorzeichen ab. 18,0 Prozent der Neuzulassungen waren Elektro-Pkw (BEV). Mit 43.060 Neuwagen lag diese Antriebsart um 44,9 Prozent über dem Ergebnis des Vorjahresmonats (→ https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugzulassungen/2025/pm24_2025_n_05_25_pm_komplett.html). Insbesondere ist festzustellen, dass unter den Herstellern mit den meisten verkauften Fahrzeugen heimische Hersteller stark vertreten sind.

Es lässt sich für den gesamteuropäischen sowie den globalen Markt feststellen, dass die Marktanteile von Fahrzeugen mit batterieelektrischen Antrieben deutlich steigen. Im internationalen Wettbewerb steht die deutsche Automobilindustrie vor großen Herausforderungen.

Wenngleich deutsche Autohersteller eine starke Präsenz auf dem Weltmarkt haben, stehen sie insbesondere mit staatlich subventionierten chinesischen Herstellern in starker Konkurrenz. Dies spiegelt sich in der stagnierenden Nachfrage deutscher E-Fahrzeuge auf dem chinesischen Markt wider.

Um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, muss die deutsche Automobilindustrie ihre Innovationsfähigkeit steigern.

Frage 3 In welcher Gesamthöhe wurden in den letzten fünf Jahren in Hessen Landesmittel zur Förderung der Elektromobilität aufgewendet? Bitte auflisten nach Haushaltsjahr, Förderbereich, Zielgruppe und Fördersumme.

Im Betrachtungszeitraum von 2020 bis 2024 wurden für die Förderung der Elektromobilität in Hessen insgesamt rund 39 Millionen Euro an Landesmitteln aufgewendet. Der Anlage (Tabelle 1) sind aufsummiert die Fördermittel der beiden Programme Elektromobilität und Elektrobusse zu entnehmen. Für das Jahr 2021 ist zusätzlich ein Sondervermögen für Ladeinfrastruktur berücksichtigt worden.

Im Folgenden erfolgt eine Darstellung nach Förderprogrammen beziehungsweise Förderinhalten.

Förderprogramm Elektromobilität:

Im Rahmen des Förderprogramms Elektromobilität wurden im Betrachtungszeitraum von 2020 bis 2024 rund 22 Mio. € Fördermittel gewährt.

Auf Forschungs- und Entwicklungsprojekte entfiel dabei eine Fördersumme von rund 12,5 Millionen Euro, auf Investitionen in Elektrofahrzeuge rund 5,0 Millionen Euro und auf Investitionen in Ladeinfrastruktur rund 4,5 Millionen Euro (siehe Anlage Tabelle 2).

Im Rahmen des Förderprogramms „Elektromobilität“ wurden in der Vergangenheit die folgenden Förderaufrufe beziehungsweise Förderschwerpunkte durchgeführt:

- Batterie, Material, Recycling (im Jahr 2019; Institutionen und Firmen aus dem Bereich von Forschung und Entwicklung),
- Innovative Lade- und Betankungstechnologien für klimafreundliche Antriebe (im Jahr 2020; Institutionen und Firmen aus dem Bereich von Forschung und Entwicklung),
- Ladeinfrastruktur bei hessischen Arbeitgebern (im Jahr 2021; Institutionen und Firmen aus Hessen),
- Elektrifizierungspotenziale von Nutz- und Sonderfahrzeugen – Forschung, Pilotierung, Beschaffungsunterstützung (im Jahr 2022, Hessische Städte und Gemeinden und deren Dienstleister),
- E-KOMMUNAL Beschaffung von elektrischen Nutz- und Sonderfahrzeugen im kommunalen Umfeld (im Jahr 2023; Hessische Städte und Gemeinden und deren Dienstleister),
- Elektrische Nutz- und Sonderfahrzeuge (im Jahr 2024; Institutionen und Firmen aus Hessen sowie Hessische Städte und Gemeinden und deren Dienstleister).

Aktuell im Jahr 2025 laufen die beiden Förderaufrufe:

- Schnellladeinfrastruktur im ländlichen Raum (Ladesäulenbetreiber aus Hessen)
- und E-Taxi Hessen (Taxi-Unternehmer aus Hessen)

Sondervermögen Ladeinfrastruktur:

Im Jahr 2021 wurden zusätzlich rund 4,4 Millionen aus einem Sondervermögen für Ladeinfrastruktur in Förderbescheiden gebunden. Die Förderung betraf überwiegend nicht öffentliche Ladeinfrastruktur bei hessischen Unternehmen und Organisationen (Förderaufruf „Arbeitgeberladen“).

Förderprogramm Elektrobusse:

Für die Förderung der hessischen ÖPNV-Unternehmen mit elektrisch angetriebenen Bussen (Batterie- und Brennstoffzellenbusse) wurden im Betrachtungszeitraum von 2020 bis 2024 rund 12,6 Millionen Euro Fördermittel gewährt (siehe Anlage, Tabelle 3).

- Frage 4 Wie viele der mit Landesmitteln geförderten Elektrofahrzeuge sind nach Kenntnis der Landesregierung aktuell noch im Einsatz? Bitte differenzieren nach Fahrzeugtyp, Nutzungsbereich und durchschnittlicher Nutzungsdauer.

Der Landesregierung liegt nicht für jedes einzelne geförderte Fahrzeug ein aktueller Sachstand vor. Die Förderbescheide sehen allgemein eine Zweckbindungsfrist (Haltefrist) von mindestens fünf Jahren für E-Fahrzeuge und mindestens acht Jahren für Elektrobusse vor.

- Frage 5 Wie hat sich die Fahrzeugflotte der Landesregierung und der ihr nachgeordneten Behörden in den letzten fünf Jahren verändert? Bitte auflisten nach Jahr, Fahrzeugtyp – insbesondere E-Fahrzeuge, Plug-in-Hybride, Verbrenner - und Anzahl.

Die Dienstfahrzeuge der Landesverwaltung werden dezentral von den Ressorts beziehungsweise von den einzelnen Dienststellen beschafft und verwaltet. Eine zentrale Erfassung sämtlicher Dienstfahrzeuge existiert nicht.

Aus der Auswertung (siehe Anlage) der bei der Kfz-Selbstversicherung der Oberfinanzdirektion Frankfurt am Main registrierten Dienstfahrzeuge kann jedoch die Entwicklung des Fahrzeugbestands in den letzten fünf Jahren abgeleitet werden; die Dienstfahrzeuge für die Sicherheitsbehörden werden gesondert ausgewiesen.

Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass die Zahlen gewissen Unschärfen unterliegen, da die entsprechenden Daten von den Halterdienststellen selbst in die elektronische Anmeldemaske bei der Oberfinanzdirektion eingegeben werden.

- Frage 6 Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus der mangelnden Akzeptanz von E-Fahrzeugen im Alltag, insbesondere im ländlichen Raum Hessens?

Die Akzeptanz von E-Fahrzeugen nimmt stetig zu. Allerdings gibt es besondere Herausforderungen wie zum Beispiel die von vielen Bürgerinnen und Bürgern noch als zu gering empfundene Reichweite für E-Autos, die immer noch hohen Kosten für ein E-Fahrzeug und das Ausbauniveau bei der Ladeinfrastruktur. Die Landesregierung ist sich dieser Herausforderungen bewusst und unterstützt durch die Geschäftsstelle „Strom bewegt“ (unter dem Dach der Hessen Agentur) Aktivitäten zur sachlichen Aufklärung über die Vorteile der batterieelektrischen Antriebe.

- Frage 7 Mithilfe welcher Maßnahmen plant die Landesregierung, von einer einseitigen Fokussierung auf Elektromobilität abzurücken und stattdessen auf Technologieoffenheit zu setzen?

Die Landesregierung verfolgt stets einen technologieoffenen Ansatz. Es wird beispielsweise auf die Aktivitäten der Landesgeschäftsstelle „Wasserstoff“ verwiesen. Im Bereich der ÖPNV-Fahrzeuge hat das Land neben batterieelektrischen Bussen auch solche mit Brennstoffzelle gefördert. So werden in Kürze neun weitere vom Land geförderte Brennstoffzellenbusse in Frankfurt erwartet. Zu erwähnen sind ferner eine geförderte Wasserstofftankstelle bei der ICB in Frankfurt, die seit Mai 2024 in Betrieb ist, sowie die Förderung eines Unternehmens in der Start-up-Förderung des House of Logistics & Mobility (HOLM), das einen Wasserstoffverbrennungsmotor entwickelt hat. Weiterhin unterstützt die Landesregierung im Industriepark Höchst eine der ersten Anlagen zur Herstellung von synthetischen Kraftstoffen für den Luftverkehr.

Der Weltmarkt bewegt sich hin zu einer Elektrifizierung des Antriebs, sodass an dieser kein Weg vorbeiführt, wenn es um den Erhalt einer starken Automobilindustrie geht. Entscheidend wird sein, sich durch Produktivität, attraktive Produktportfolios und führende Designs sowie hochwertige Arbeitsplätze in Entwicklung, Fertigung und indirekten Funktionen gut für den Wettbewerb aufzustellen.

- Frage 8 Gibt es Überlegungen, neue landeseigene Förderprogramme zur Elektromobilität aufzulegen – etwa für Kommunen, Gewerbe oder Privatpersonen?

Es finden stetig Optimierungen und Anpassungen von Förderprogrammen statt.

- Frage 9 Wie bewertet die Landesregierung die bestehende Ladeinfrastruktur in Hessen im Kontext der aktuellen Entwicklungen und welche Ausbaumaßnahmen sind geplant?

Mit einer flächendeckenden Grundversorgung an Ladepunkten für sogenanntes Normalladen (maximal 50 kW) wird die Situation insgesamt als gut bewertet. Im Bereich des Schnellladens

(ab 50 kW) baut der Bund gerade eine Grundversorgung auf, die das Land Hessen mit einer eigenen Förderung für die Ladeinfrastruktur in ländlichen Räumen ergänzt. Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

Frage 10 Welche ökonomischen Risiken sieht die Landesregierung für den Standort Hessen, sollte die forcierte Umstellung auf E-Mobilität weiter scheitern und sich als nicht tragfähig erweisen?

Risiken für das Land Hessen bestehen mit Blick auf E-Kompetenz in Rüsselsheim und Baunatal vor allem, wenn der Hochlauf im deutschen Markt nicht schnell genug gelingt beziehungsweise deutsche Hersteller abgehängt werden.

Wiesbaden, 10. Dezember 2025

Kaweh Mansoori

Anlage

Anlage zu den Antworten der Fragen 3 und 4

Fördermittel Elektromobilität - Förderungen pro Jahr -	
Jahr	Fördermittel
2020	5.951.800 €
2021	9.611.900 €
2022	7.014.600 €
2023	6.046.300 €
2024	10.387.500 €
SUMME	39.012.100 €

Tab. 1: Fördermittel Elektromobilität (2020-2024); gemäß Förderbescheiden inkl. Widerrufsbescheiden; betrachtete Förderprogramme: Elektromobilität, Elektrobusse, Sondervermögen Ladeinfrastruktur

Förderprogramm Elektromobilität					
Inhalt / Jahr	2020	2021	2022	2023	2024
Forschung & Entwicklung	1.658.300 €	2.784.700 €	3.216.200 €	2.932.200 €	1.860.400 €
Investitionen E-Fahrzeuge	540.000 €	255.800 €	102.400 €	1.073.800 €	3.030.500 €
Investitionen Ladeinfrastruktur	1.981.500 €	770.100 €	726.000 €	718.400 €	335.500 €
SUMME	4.179.800 €	3.810.600 €	4.044.600 €	4.724.400 €	5.226.400 €
GESAMT	21.985.800 €				

Tab. 2: Fördermittel Elektromobilität nach Jahr und Inhalten (2020-2024), gemäß Förderbescheiden inkl. Widerrufsbescheiden

Förderprogramm Elektrobusse - Förderungen pro Jahr -	
Jahr	Fördermittel
2020	1.772.000 €
2021	1.417.300 €
2022	2.970.000 €
2023	1.321.900 €
2024	5.161.100 €
SUMME	12.642.300 €

Tab. 3: Fördermittel Elektrobusse (2020-2024), gemäß Förderbescheiden inkl. Widerrufsbescheiden

Anlage zu der Antwort zu Frage 5

Stichtag	Bestand	Elektro und Hybrid	Elektro	Hybrid
31.12.2018	4851	131	67	64
31.12.2019	5020	167	85	82
31.12.2020	5227	224	115	109
31.12.2021	4491	287	174	113
31.12.2022	4690	379	224	155
31.12.2023	4744	624	395	229
31.12.2024	4713	730	468	272
28.08.2025	4790	808	522	286

Jahr	Bestand Sicherheitsbehörden	Elektro und Hybrid	Elektro	Hybrid
2018	ca. 3.866	66	30	36
2019	ca. 3.879	66	30	36
2020	4.004	77	32	45
2021	4.090	77	32	45
2022	4.110	105	34	71
2023	4.080	106	39	67
2024	4.080	174	61	113
Bis 15.10.2025	4.048	208	98	110