



HESSISCHER LANDTAG

01. 07. 2021

Kleine Anfrage

Tobias Eckert (SPD) vom 06.05.2021**E-Mobilität in der Nutzfahrzeugtechnik in Hessen****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

- Frage 1. Liegen der Landesregierung Informationen darüber vor, wie viele elektronisch betriebene Nutzfahrzeuge in Hessen genutzt werden?
- Falls ja, wie viele Fahrzeuge sind es aktuell, beschreiben Sie die jährliche Entwicklung seit 2010, listen Sie die elektronisch betriebenen Nutzfahrzeuge nach Sektoren auf und wie viele Anschaffungen die Landesregierung seit 2010 gefördert hat.
 - Falls nein, warum nicht?

Der Landesregierung liegen über elektronisch betriebene Nutzfahrzeuge in Hessen keine Angaben vor.

Der Landesregierung liegen nur die über das Kraftfahrtbundesamt (KBA) erhältlichen Informationen über den Bestand der elektrisch betriebenen Nutzfahrzeuge vor. Die erbetenen Zahlen zu den Bestandsfahrzeugen sind der Anlage 1 zu entnehmen. Dabei fällt bei der Entwicklung der Bestandszahlen der Lastkraftwagen auf, dass die hohen Bestandszahlen vorwiegend in der Fahrzeugkategorie zu verzeichnen sind, deren Nutzlast bis 999 kg beträgt. Daher ist zu vermuten, dass es sich dabei insbesondere um Paketlieferfahrzeuge der Kurier-Express-Paket-Branche handelt.

Seit dem Jahr 2015 verfügt das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) über Haushaltsmittel (0715 Förderprodukt 73), um Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Bereich der Elektromobilität fördern zu können. Da seit diesem Zeitpunkt keine Anträge auf Förderung von Nutzfahrzeugen vorlagen, konnte das HMWEVW auch keine derartigen Fahrzeuge fördern.

Seit dem Jahr 2017 stehen im Haushalt des HMWEVW weitere Mittel zur Förderung der Anschaffung von elektrisch betriebenen Bussen (sowohl batterie-elektrischer als auch Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb) zur Verfügung (0715 Förderprodukt 68). Seit 2017 wurden insgesamt 31 elektrisch betriebene Busse gefördert (16 batterie-elektrische und 15 Wasserstoff-Brennstoffzellen-Busse), von denen sich einige noch im Beschaffungsprozess befinden. Die Anschaffung weiterer sieben batterie-elektrisch angetriebener Busse wurde durch EFRE-Mittel gefördert.

- Frage 2. Mit welchen Mitteln plant Sie die Unterstützung der Entwicklung von elektrischen Antriebslösungen für Nutzfahrzeuge in Hessen? Bitte listen sie die jährliche Förderungssumme nach Europa-, Bund- und Landesmitteln auf.

Für die Förderung von F&E-Projekten im Bereich der Elektromobilität stehen seit dem Jahr 2015 im Einzelplan des HMWEVW (0715 Förderprodukt 73) Mittel zur Verfügung, die u.a. für die Entwicklung und Anwendung von elektrischen Antriebslösungen für Nutzfahrzeuge verwendet werden können. Diese haben sich wie folgt entwickelt:

Haushaltsjahr	Mittel
2015	1.000.000 Euro
2016	715.000 Euro
2017	1.205.000 Euro
2018	5.255.000 Euro
2019	5.155.000 Euro
2020	5.155.000 Euro
2021	5.155.000 Euro

Im Hinblick auf die für eine Förderung von elektrisch betriebenen Nutzfahrzeugen in Hessen verausgabten Bundes- und Europamittel liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

Frage 3. Wie bewertet die Landesregierung ein Verbundsystem für E-Nutzfahrzeuge in Rheinland-Pfalz?

Ein Verbundsystem für E-Nutzfahrzeuge, wie es Rheinland-Pfalz eingerichtet hat, ist aufgrund der dortigen, länderspezifischen Voraussetzung ein mögliches Modell zur Stimulation und Förderung von Innovationen. Grundlage ist ein in Rheinland-Pfalz vorhandenes, „historisch gewachsenes“ Cluster im Nutzfahrzeugbereich, wie es so in anderen Bundesländern und auch in Hessen nicht vorliegt. Dieses Cluster mit geeigneten innovations- und wirtschaftspolitischen Maßnahmen auf die Anforderungen vor allem der Elektromobilität vorzubereiten, ist eine folgerichtige Handlungsoption und für Rheinland-Pfalz eine geeignete Möglichkeit, spezifische Stärken des Bundeslandes zu erhalten und ggf. zu entwickeln.

Frage 4. Plant die Landesregierung ein eigenes Verbundsystem für E-Nutzfahrzeuge in Hessen?

- a) Falls ja, wie soll dieses ausgestaltet werden, wie hoch sind die dafür zur Verfügung gestellten landeseigenen Mittel und welche Behörden, Unternehmen im In- und Ausland, Körperschaften etc. soll Teil dieses Systems werden?
- b) Falls nein, warum nicht?

Die Landesregierung strebt kein eigenes Verbundsystem für E-Nutzfahrzeuge in Hessen an. Anders als in Rheinland-Pfalz verfügt Hessen nicht über ein vorhandenes, „historisch gewachsenes“ und bedeutendes Cluster im Nutzfahrzeugbereich. Lediglich in Kassel ist mit dem dortigen Komponentenwerk von Mercedes-Benz ein größerer Standort im Nutzfahrzeug-Bereich. Das Werk Kassel stellt einen wichtigen Baustein im Nutzfahrzeug-Produktionsverbund von Mercedes-Benz dar. Seit dem Jahr 1973 werden hier in hohen Stückzahlen Achsen gefertigt; seit dem Jahr 1977 ist Kassel das zentrale Achsenwerk der Nutzfahrzeugsparte. Die Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten für elektrische Antriebe und Systemintelligenz erfolgen aber im Mercedes-Benz-Konzern und sind i.d.R. nicht in Hessen verortet. Einige weitere Unternehmen im Nutzfahrzeugbereich in Hessen beschäftigen sich weniger mit Antrieben als mit sonstigen Fahrzeugelementen wie Aufbauten etc. Im Gegensatz zu Rheinland-Pfalz verfügt Hessen nicht über die notwendigen Akteure auf Unternehmensseite, um erforderliche Innovations- und Wertschöpfungsketten abzubilden. Ein eigenes Verbundsystem für E-Nutzfahrzeuge in Hessen könnte nicht die kritische Masse erreichen, um über eine wirkungsvolle Netzwerkarbeit entsprechende innovations- und wirtschaftspolitische Ziele zu erreichen.

Die Vernetzung der vorhandenen Akteure, die sich in Forschung, Entwicklung und Anwendung mit E-Nutzfahrzeugen beschäftigen, erfolgt in Hessen über die seit nunmehr 20 Jahren verankerten Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Netzwerk-Aktivitäten sowie über die Netzwerkaktivitäten der Geschäftsstelle Elektromobilität. Zudem sind über verschiedene Landesprogramme Fördermöglichkeiten für Projekte z.B. im E-Nutzfahrzeug-Bereich gegeben, sowohl für einzelbetriebliche Entwicklungen als auch für netzwerk-relevante Kooperations- und Verbundvorhaben, auch mit Beteiligung hessischer Hochschulen.

In Bezug auf die vorliegende Wirtschaftsstruktur in Hessen im Nutzfahrzeug-Segment sind daher nach Einschätzung der Landesregierung ausreichend Angebote zur Informationsgewinnung für Unternehmen, zur Kooperation und zum Technologietransfer vorhanden.

Für Anwender von E-Nutzfahrzeugen unterstützt Hessen beispielsweise das Projekt HyWheels im Raum Fulda, das den Wirtschaftsstandort Osthessen stärken und einen Beitrag zur Abkehr von fossilen Kraftstoffen im Verkehrssektor leisten soll. Bei der Projektanbahnung wurden die Stadt Fulda und der Landkreis Fulda durch das Land Hessen unterstützt. Durch das große Netzwerk der Hessen Agentur konnten über 40 Logistikunternehmen für das Netzwerk gewonnen werden. Ein Schwerpunkt des Feinkonzepts liegt auf dem Einsatz von Brennstoffzellen-Lkw. Hier sehen alle beteiligten Akteure das Potenzial zur Anschaffung von mindestens 1000 mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen.

Frage 5. Welche Pläne verfolgt die Landesregierung, um den Anteil von Nutzfahrzeugen im kommunalen Bereich (beispielsweise Elektro-Transporter, Elektrobusse, Lastenräder) und im industriellen Bereich zu erhöhen? Bitte listen Sie diese auf, zusätzlich die Fördersummen aufgeteilt nach Europa-, Bund- und Landesmitteln.

Die Geschäftsstelle Elektromobilität bei der Landes Energie Agentur GmbH, die das HMWEVW bei der Netzwerkarbeit im Bereich der Elektromobilität in Hessen unterstützt, bietet u.a. das Beratungsprogramm eCoach an. Das ist ein Angebot, das sich ursprünglich nur an Unternehmen richtete, die Busse im ÖPNV in Hessen einsetzen, um sie über die Möglichkeiten des Einsatzes von E-Bussen im Rahmen einer Initialberatung fundiert und technologieoffen zu informieren. Die Zielgruppe dieser Beratung wurde zwischenzeitlich erweitert, so dass auch z.B. kommunale Unternehmen wie Entsorgungsbetriebe davon Gebrauch machen können.

Die Fördermittel des Landes, die für diese Anwendungen zur Verfügung stehen, wurden in der Antwort zu Frage 2 genannt.

Darüber hinaus stehen für die Anschaffung von elektrisch betriebenen Bussen (sowohl batterieelektrischer als auch Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb) seit dem Jahr 2017 zusätzlich jährlich 5 Mio. € im Landeshaushalt (Kapitel 0715 Förderprodukt 68) zur Verfügung.

Schließlich initiierte und unterstützt Hessen den eHighway Pilotversuch zur Erprobung von Oberleitungs-Hybrid-Lkw unter Alltagsbedingungen auf der BAB 5 zwischen Frankfurt und Darmstadt. Diese Antriebsvariante der möglichen alternativen Antriebe bei Lkw ist schon sehr weit entwickelt und könnte relativ kurzfristig ihren Anteil an der Einsparung von CO₂-Emissionen im Nutzfahrzeugbereich beitragen. Seit dem 1.1.2021 liegt aufgrund des Übergangs der Zuständigkeit für die Bundesautobahnen von Hessen Mobil auf die Autobahn GmbH diese auch für die weitere Fortsetzung des eHighway Pilotbetriebs beim Bund und nicht mehr beim Land.

Wiesbaden, 27. Juni 2021

Tarek Al-Wazir

Anlage

Anlage zu Frage 1

Tabelle 1: Bestand an Kraftfahrzeugen am 1. Januar eines Jahres nach Bundesländern und Kraftstoffarten (Auszug für Hessen)

Jahr	Antriebsart	Kraftomnibusse	Lastkraftwagen	Zugmaschinen	Darunter: Sattelzugmaschinen
2010	Elektro		60	8	
	Hybrid	5	15	19	3
	Darunter: Plug-in Hybrid				
2011	Elektro		68	11	
	Hybrid	7	19	23	4
	Darunter: Plug-in Hybrid				
2012	Elektro	1	68	17	
	Hybrid	10	23	22	2
	Darunter: Plug-in Hybrid				
2013	Elektro	1	182	15	
	Hybrid	9	21	15	1
	Darunter: Plug-in Hybrid				
2014	Elektro	1	257	21	
	Hybrid	9	21	15	1
	Darunter: Plug-in Hybrid				
2015	Elektro	1	257	20	
	Hybrid	1	19	15	1
	Darunter: Plug-in Hybrid				
2016	Elektro		297	21	
	Hybrid	1	17	18	1
	Darunter: Plug-in Hybrid				
2017	Elektro		330	22	
	Hybrid	1	16	22	1
	Darunter: Plug-in Hybrid				
2018	Elektro		412	25	
	Hybrid	1	16	24	1

	Darunter: Plug-in Hybrid				
2019	Elektro	6	569	22	
	Hybrid	3	15	25	1
	Darunter: Plug-in Hybrid				
2020	Elektro	16	906	26	
	Hybrid	16	43	28	7
	Darunter: Plug-in Hybrid			4	4

Angaben zu Plug-in Hybrid-Antrieben werden vom KBA erst ab 2018 ausgewiesen.

Tabelle 2: Bestand an Lastkraftfahrzeugen am 1. Januar eines Jahres nach Bundesländern und Kraftstoffarten (Auszug für Hessen)

Jahr	Antriebsart	Lkw insgesamt	mit Nutzlast in kg					unbekannt
			bis 999	1000- 1999	2000- 5999	6000- 11999	12000 und mehr	
2010	Elektro	60	18	28	12			2
	Hybrid	15	1	1	10	1	2	
	Darunter: Plug-in Hybrid							
2011	Elektro	68	31	23	12			2
	Hybrid	19	4		11	2	2	
	Darunter: Plug-in Hybrid							
2012	Elektro	68	34	22	10			2
	Hybrid	23	3	2	14	2	1	1
	Darunter: Plug-in Hybrid							
2013	Elektro	182	148	22	10			2
	Hybrid	21	4	3	11	2	1	
	Darunter: Plug-in Hybrid							
2014	Elektro	257	223	22	12			
	Hybrid	21	3	1	14	2	1	
	Darunter: Plug-in Hybrid							

2015	Elektro	257	225	20	12			
	Hybrid	19	2	1	14	2		
	Darunter: Plug-in Hybrid							
2016	Elektro	297	260	25	12			
	Hybrid	17	2	1	12	2		
	Darunter: Plug-in Hybrid							
2017	Elektro	330	296	23	11			
	Hybrid	16	3	1	10	2		
	Darunter: Plug-in Hybrid							
2018	Elektro	412	374	27	11			
	Hybrid	16	3		9	3	1	
	Darunter: Plug-in Hybrid							
2019	Elektro	569	521	37	11			
	Hybrid	15	3		8	3	1	
	Darunter: Plug-in Hybrid							
2020	Elektro	906	824	71	11			
	Hybrid	43	13	21	6	2	1	
	Darunter: Plug-in Hybrid							

Angaben zu Plug-in Hybrid-Antrieben werden vom KBA erst ab 2018 ausgewiesen.

Begriffsdefinition nach KBA-Statistik:

Nutzfahrzeug: Kfz, das nach seiner Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Personen, zum Transport von Gütern und/oder zum Ziehen von Anhängfahrzeugen bestimmt ist. Pkw und Krafträder sind ausgeschlossen

Kraftomnibus: (M₂ oder M₃): Kfz, das nach seiner Bauart und Einrichtung zur Beförderung von mehr als neun Personen (einschl. Fahrzeugführer) und ihres Reisegepäcks bestimmt ist.

Lastkraftwagen (Lkw) (N₁ – N₃): Nutzfahrzeug, das nach seiner Bauart und Einrichtung zum Transport von Gütern bestimmt ist. Sie gliedern sich nach der zulässigen Gesamtmasse (bis 3,5 t = N₁, mehr als 3,5 t bis 12 t = N₂ und mehr als 12 t = N₃) und dem jeweiligen Aufbauart sowie weiteren Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung.

Zugmaschine: (zusätzlich gültig: Richtlinie 2003/37/EG sowie Verordnung (EU) Nr. 167/2013 (T)) Nutzfahrzeug, das ausschließlich oder überwiegend zum Mitführen von Anhängfahrzeugen bestimmt ist. Zu den Zugmaschinen zählen: Sattelzugmaschine (N₁-N₃ mit Aufbauart „BC“), Straßenzugmaschine (N₁-N₃ mit Aufbauart „BD“) sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern (T)

Sattelzugmaschine (N₁-N₃ mit Aufbauart „BC“): Zugmaschine, die eine besondere Vorrichtung zum Mitführen von Sattelanhängern hat, wobei ein wesentlicher Teil des Gewichtes des Sattelanhängers von der Sattelzugmaschine getragen wird.

Quelle:

Kraftfahrtbundesamt, Fahrzeugzulassungen (FZ) Bestand an Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen, jeweils zum 1. Januar (FZ 13)
https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/b_umwelt_inhalt.html?nn=2601598 (in der Rubrik „zum Herunterladen“, Themensammlungen FZ 13)