

Kleine Anfrage

des Abg. Arnulf von Eyb CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Elektromobilität im ländlichen Raum

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Chance räumt sie der Elektromobilität im ländlichen Raum ein?
2. Welche Anstrengung unternimmt sie, um Elektromobilität im ländlichen Raum zu fördern (mit Angabe, ob spezielle Förderprogramme aufgelegt werden)?
3. Besteht bereits eine Modellregion im ländlichen Raum in Baden-Württemberg zum Thema Elektromobilität, bzw. ist eine geplant?
4. Wie beurteilt sie die Chancen von Elektromobilität im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)?
5. Wie will sie erreichen, dass die benötigte Infrastruktur für diese Technologie auch in ländlichen Gegenden flächendeckend vorhanden ist?
6. Welche Bedeutung misst sie der Elektromobilität im ländlichen Raum im Hinblick auf die Tourismusvermarktung und -förderung bei?

04.07.2012

von Eyb CDU

Antwort

Mit Schreiben vom 2. August 2012 Nr. 5-0141.5/ beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Chancen räumt sie der Elektromobilität im ländlichen Raum ein?

Elektromobilität steht für einen umfassenden Technologie- und Strukturwandel. Sie umfasst verschiedene Fahrzeugarten (Zweirad, Personenkraftwagen, Nutzfahrzeuge, ÖPNV) und Antriebskonzepte, beginnt bei den verschiedenen Varianten des hybriden Antriebsstrangs (paralleler Hybrid, Plug-In-Hybrid, Serieller Hybrid/Range Extender) und reicht über batterieelektrische Fahrzeugen bis hin zu Brennstoffzellenfahrzeugen. Alle Formen der Elektromobilität können dann einen hohen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leisten, wenn die als Strom, Wasserstoff oder Kraftstoff gebundene Energie aus regenerativen Quellen stammt und dadurch fossile Kraftstoffe ersetzt werden.

Die verschiedenen elektromobilen Antriebskonzepte entfalten je nach Einsatz- und Streckenprofil ihre spezifischen Vor- und Nachteile. Ein hybrider Antriebsstrang erreicht seine maximale Wirkungsentfaltung bei größtmöglicher Rekuperation, d.h. im Stop-and-go-Verkehr oder im wechselnden Schub-/Zug-Betrieb (Bergab- bzw. Bergauffahrt). Das Teilsegment der batterieelektrischen Fahrzeuge hat aus Gewichts- und Kostengründen nur eine beschränkte Batteriekapazität und damit nur eine limitierte Reichweite. Für die Langstrecke eignen sich z. B. serielle Hybridfahrzeuge/Range Extender, Brennstoffzellenfahrzeuge oder auch innovativ optimierte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. In Konsequenz entfalten die verschiedenen Formen der Elektromobilität und insbesondere die batterieelektrischen Fahrzeuge beim derzeitigen technischen Stand ihre ökologische und ökonomische Wirkung am stärksten unter der Bedingung hoher Auslastung im verdichteten städtischen Raum.

Aber auch im ländlichen Raum ist der Einsatz von Elektromobilität im Sinne nachhaltiger Mobilität in spezifischen Anwendungsfällen, die es im Rahmen von Forschungs- und Modellprojekten zu identifizieren gilt, sinnvoll. Da 34 % der Bevölkerung des Landes im ländlichen Raum von Baden-Württemberg leben, ist davon auszugehen, dass auch diese Raumkategorie erhebliche Potenziale für klima- und umweltfreundliche Mobilitätsformen unter besonderer Berücksichtigung der Elektromobilität birgt. Im Gegensatz zu urbanen Räumen mit ihren in der Regel wohnungsnahen Versorgungsangeboten lassen sich in vielen ländlichen Gemeinden Geschäfte, Gaststätten, Ärzte, Schulen und sonstige öffentliche oder private Einrichtungen der Grund- und Nahversorgung mit angemessenem Zeitaufwand häufig nur im motorisierten Individualverkehr erreichen. Viele dieser Strecken überschreiten die bereits heute mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bewältigbare Reichweiten nicht. Vor diesem Hintergrund kann und muss auch der ländliche Raum seinen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Energiewende und des Klimaschutzes leisten. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass der Strom für den Betrieb der Elektrofahrzeuge aus regenerativen Energiequellen (z.B. Windkraftanlagen, Fotovoltaikanlagen, Kraft-Wärme-Kopplung auf Basis nachwachsender Energierohstoffe) stammt.

2. Welche Anstrengungen unternimmt sie, um Elektromobilität im ländlichen Raum zu fördern (mit Angabe, ob spezielle Förderprogramme aufgelegt werden)?

Die Landesregierung hat am 19. Dezember 2011 die Bereitstellung von rund 50 Mio. Euro aus Landesmitteln im Rahmen der Landesinitiative Elektromobilität II in der Zeit von 2012 bis 2015 beschlossen. Aus diesen Landesmitteln fördert sie auch zukunftsweisende Demonstrationsprojekte zur Elektromobilität im ländlichen Raum. Insgesamt sind dafür 1,5 Mio. Euro vorgesehen. Identifizierung und Auswahl der Modellprojekte erfolgen mittels eines am 26. Juli 2012 gestarteten Ideenwettbewerbs. Im Fokus stehen die besonderen Mobilitätsanforderungen der Menschen in ländlichen Gemeinden, vor allem die Grund- und Nahversorgung mit Lebensmitteln und anderen Gütern des täglichen Bedarfs, die medizinische

Versorgung und Pflege, die Schülerbeförderung, die umweltfreundliche Gestaltung des Berufspendlerverkehrs und Anwendungen im Agrarbereich. Innovative, vorbildliche und originelle Ideen für die speziellen Mobilitätsbedürfnisse im ländlichen Raum sollen praktisch erprobt werden und gleichzeitig überzeugende Beiträge zur Energiewende und zum Klimaschutz vor Ort leisten.

3. Besteht bereits eine Modellregion im ländlichen Raum in Baden-Württemberg zum Thema Elektromobilität bzw. ist eine geplant?

Die Bundesregierung hat von 2009 bis 2011 mit insgesamt 500 Mio. Euro aus dem Konjunkturpaket II den Ausbau und die Marktvorbereitung der Elektromobilität gefördert. Die Modellregionen waren ein Förderschwerpunkt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Unter dem Titel „Elektromobilität in Modellregionen“ wurden acht Modellvorhaben mit insgesamt 130 Mio. Euro gefördert: München, Hamburg, Rhein-Main, Stuttgart, Bremen/Oldenburg, Berlin/Potsdam, Rhein-Ruhr und Sachsen. In den einzelnen Modellregionen wurden dabei verschiedene Schwerpunkte gesetzt – vom gewerblichen Güterverkehr über Elektrobusse oder Personenwagen bis hin zu Elektrorollern oder elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelects). Zugleich wurden kommunale und regionale Mobilitätskonzepte unter Einbeziehung der Elektromobilität getestet. Beteiligt waren insgesamt 220 Projektpartner. Es wurden 2.476 Fahrzeuge eingesetzt, davon 881 Pkw, 693 Zweiräder, 600 Pedelects, 243 Nutzfahrzeuge und 59 Busse. Die Region Stuttgart war eine der acht Modellregionen. Das BMVBS führt seine Förderung der Elektromobilität u. a. im Rahmen der Ressortforschung und des „Schaufensters Elektromobilität“ fort. In das „Schaufenster Elektromobilität“ sind in den Regionen Stuttgart und Karlsruhe teilweise auch ländliche Gemeinden einbezogen. Darüber und über den Ideenwettbewerb (s. Nr. 2) hinaus gibt es im ländlichen Raum keine laufenden oder geplanten Elektromobilitäts-Projekte.

4. Wie beurteilt sie die Chancen von Elektromobilität im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)?

Für Elektromobilität im straßengebundenen ÖPNV stehen aktuell serielle Hybridbusse ohne externe Aufladung und vereinzelt batterieelektrische Busse zur Verfügung. Beide Fahrzeugkonzepte haben gegenüber Verbrennungsmotoren Vorteile im Stop-and-go- bzw. im wechselnden Zug-/Schub-Betrieb (d. h. wenn sie bergan/bergab fahren). Die ökologische und ökonomische Sinnhaftigkeit des Einsatzes dieser Fahrzeugkonzepte im straßengebundenen ÖPNV ist nicht eine Frage von städtischem oder ländlichem Raum, sondern hängt stark vom jeweiligen Streckenprofil ab. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur fördert im Rahmen der Landesinitiative Elektromobilität II Hybridbusse im Linienverkehr des ÖPNV bis zu einer Höchstgrenze von 150.000 Euro pro Bus.

In Zukunft werden mit einer zunehmenden Zahl batterieelektrischer Busse, Plug-In-Hybrid-Bussen, Brennstoffzellenbussen und Bussen mit elektrischen Oberleitungen weitere Alternativen zur Verfügung stehen und die Einsatzmöglichkeiten von alternativen Fahrzeugkonzepten im straßengebundenen ÖPNV erweitern. Von hoher gesellschaftlicher Relevanz für den ländlichen Raum ist die Frage der Anschlussmobilität an die Hauptlinien des ÖV, die so nachhaltig wie möglich gestaltet werden sollen. Mehr und mehr liegt deshalb ein Fokus auf Projektansätzen, die sich mit dieser Fragestellung befassen (z. B. flexible Bedienkonzepte, e-Bürgerbusse und e-Bürgerautos).

5. Wie will sie erreichen, dass die benötigte Infrastruktur für diese Technologie auch in ländlichen Gegenden flächendeckend vorhanden ist?

Untersuchungen im Rahmen der aus dem Konjunkturpaket II geförderten Projekte haben ergeben, dass außerhalb der städtischen Verdichtungsräume das Laden von batterieelektrischen Fahrzeugen nahezu ausschließlich auf dem eigenen Grundstück sowie auf Firmengelände stattfinden. Ebenfalls eine Erkenntnis aus den genannten Untersuchungen ist, dass das punktuelle Einrichten von Ladeinfrastruktur

durch die öffentliche Hand als Vorreiterfunktion wahrgenommen wird und Anreize entfalten kann. Die Landesregierung setzt insoweit auf die Wahrnehmung der ökologischen Modernisierung der Landesflotte samt Ladeinfrastruktur auch für die Dienststellen im ländlichen Raum.

Für Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb stehen mit Unterstützung des Landes in Baden-Württemberg bis Ende 2012 fünf Wasserstofftankstellen zur Verfügung. Voraussichtlich werden bis Ende 2014 zwölf bundes-, teilweise landesgeförderte Wasserstofftankstellen aufgebaut sein.

6. Welche Bedeutung misst sie der Elektromobilität im ländlichen Raum im Hinblick auf die Tourismusvermarktung und -förderung bei?

Einzelne Pilotprojekte, die z. B. im Allgäu oder im Schwarzwald durchgeführt wurden (eE-Tour Allgäu, ZUMO) zeigen, dass ein zielgruppengerechter Einsatz von elektromobilen Angeboten zu einer Attraktivierung des Tourismus beitragen kann. Auch im Rahmen des baden-württembergischen Schaufenster-Antrages wurden Tourist/-innen als eine der Zielgruppen identifiziert. Im ländlichen Raum ist der touristische Einsatz von Elektromobilität besonders sinnvoll in Gemeinden, die ihr Engagement im Bereich der Elektromobilität mit einem gezielten Engagement im Bereich der regenerativen Energien (Sonne, Wind, Wasser) koppeln (Kommunen als lokales smart grid). Deshalb misst die Landesregierung der Elektromobilität im Hinblick auf den Tourismus im ländlichen Raum eine hohe Bedeutung bei. Elektromobilität kann nicht nur nachhaltige Mobilität von Tourist/-innen am Urlaubsort sicherstellen, sondern auch einen wertvollen Beitrag für die Entwicklung umweltverträglicher Verkehrskonzepte in den Tourismusregionen leisten. Bei der Vermarktung kann der Tourismusstandort Baden-Württemberg durch den Innovations- und Nachhaltigkeitswert der Elektromobilität vor allem hinsichtlich der Klimaverträglichkeit weiter gefestigt und ausgebaut werden.

Hermann

Minister für Verkehr
und Infrastruktur