

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
– Drucksache 17/3602 –

E-Mobilität in der Nutzfahrzeugtechnik

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/3602 – vom 21. Juli 2017 hat folgenden Wortlaut:

Laut Presseberichterstattung (Rhein-Zeitung vom 14. Juli 2017) plant der rheinland-pfälzische Wirtschaftsminister Dr. Volker Wissing ein Verbundsystem (Business Ecosystem) im Bereich E-Nutzfahrzeuge, das eine ökonomische Brücke zwischen E-Mobilität, Digitalisierung und autonomem Fahren schlagen soll.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Mit welchen Mitteln plant das Wirtschaftsministerium die Unterstützung der Entwicklung von elektrischen Antriebslösungen für Nutzfahrzeuge in Rheinland-Pfalz?
2. In welchem Umfang will das Wirtschaftsministerium Personal für den Aufbau des Verbundsystems bereitstellen?
3. Wer (Behörden, Unternehmen im In- und Ausland, Körperschaften etc.) soll Teil des Business Ecosystems werden?
4. Welche Namen soll die Dachmarke tragen?
5. Wie sollen die nötigen Internetgeschwindigkeiten erreicht werden, die für autonomes Fahren im Bereich der Nutzfahrzeugtechnik erforderlich werden?
6. Welche Aktivitäten sind geplant, um den Bekanntheitsgrad von Rheinland-Pfalz im Bereich der E-Nutzfahrzeugtechnik zu steigern?
7. Welche Pläne verfolgt die Landesregierung, um den Anteil von Nutzfahrzeugen im kommunalen Bereich (beispielsweise Elektro-Transporter, Elektrobusse, Lastenräder) und im industriellen Bereich zu erhöhen?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 14. August 2017 wie folgt beantwortet:

Die Fahrzeugindustrie (Automobil-, Nutzfahrzeug-, Bau- und Sondermaschinenindustrie) gehört zu den strukturbestimmenden Branchen innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes in Rheinland-Pfalz und in Deutschland insgesamt. Diese herausgehobene Rolle der Fahrzeugindustrie basiert auf ihrer direkten und indirekten volkswirtschaftlichen Bedeutung, ihrer Beschäftigungswirkung, ihrer FuE-Intensität sowie ihrem Exportanteil. Insbesondere in Rheinland-Pfalz ist die Fahrzeugbranche in besonders hohem Maße in die Weltwirtschaft integriert, was einerseits in dem hohen Exportanteil von rund zwei Dritteln deutlich wird und sich andererseits an dem in den vergangenen Jahren stetig wachsenden Exportanteil zeigt. Die Fahrzeughersteller und die breit aufgestellte Zulieferindustrie (oftmals KMU) wirken eng zusammen, wobei etwa bundesweit 70 Prozent der Wertschöpfung – mit steigender Tendenz – im Zulieferbereich erfolgt. Bezogen auf die rheinland-pfälzische Automobilindustrie ist dieser Anteil noch höher. Darüber hinaus ist bereits jetzt die hohe Verflechtung mit anderen Branchen (z. B. Maschinen- und Anlagenbau, chemische Industrie, IT- und Elektroindustrie, etc.) ein wesentliches Merkmal der Fahrzeugindustrie.

Aktuell prägen drei relevante Entwicklungslinien die Veränderungsprozesse entlang der Wertschöpfungskette der Fahrzeugindustrie: die vielfältigen Innovationen in der Antriebstechnologie hinsichtlich der unterschiedlichsten technologischen Konzepte (Benzin-, Diesel-, Elektro- und Gasmotoren, hybride Antriebe, Brennstoffzellen bzw. Wasserstoff aber auch synthetische E-Fuels zur Verwendung in konventionellen Verbrennungsmotoren), das automatische bzw. das autonome Fahren in Verbindung mit dem vernetzten Fahren sowie die Entstehung bzw. Entwicklung neuer Geschäftsmodelle. Sie sind der Auslöser für weitreichende Veränderungen in diesem für unsere Volkswirtschaft so bedeutsamen Industriezweig, welche die Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer gleichermaßen erfassen und darüber hinaus auch in bisher branchenfremde Wertschöpfungsbereiche hineinwirken. Es entstehen neue Geschäftsfelder und damit neue Wertschöpfungsperspektiven rund um das Automobil bzw. die verschiedensten Nutzfahrzeuge. Die Interdependenzen mit anderen Industrie- und Wirtschaftszweigen werden sich in den kommenden Jahren erheblich weiterentwickeln und zu nachhaltigen Veränderungen vieler Wertschöpfungsketten führen. Die große Bedeutung der chemischen Industrie für die Fahrzeugindustrie wird nochmals z. B. durch die Herausforderungen bei der Batterie- und Zellfertigung gesteigert.

Der Leichtbau sowie die Hersteller von Carbonfasern tragen zunehmend zur Wertschöpfung innerhalb neuer – insbesondere elektromobiler – Fahrzeugkonzepte bei. Die Infrastrukturen rund um die Verkehrswege verändern sich und stellen damit neue Anforderungen an die Bauindustrie sowie die Anbieter von technischen Einrichtungen entlang der Verkehrswege. In besonderem Maße sind aber auch die Landmaschinenindustrie und die Landwirtschaft von den drei genannten strukturverändernden Prozessen betroffen. Durch „Precision Farming“ sowie eine umfassende mobile Datenerfassung und Datenauswertung können ökologische Vorteile erzielt werden und die landwirtschaftliche Produktion somit nachhaltiger ausgerichtet werden. Gerade in der Landwirtschaft wird es zu einer signifikanten Veränderung der Wertschöpfungsstrukturen und -prozesse kommen.

Diese Transformation betrifft in sehr hohem Maße die Vielzahl der kleinen und mittelständischen Zulieferer. Dieser Struktur- und Technologiewandel wird erhebliche Auswirkungen auf jeden dritten Zulieferer entlang der gesamten Wertschöpfungskette, beginnend bei der Entwicklung, über Produktion, Vertrieb, After-Sales bis hin zu nachgelagerten Dienstleistungen und Services haben.

Es ist von großer Bedeutung, diesen Prozess technologieoffen, angebotsorientiert und zugleich marktkonform zu begleiten bzw. auszugestalten. Zielsetzung der Landesregierung ist es, dass diese neuen Wertschöpfungsprozesse, welche aus dem beschriebenen Strukturwandel folgen, auch am Industriestandort Rheinland-Pfalz lokalisiert werden, die rheinland-pfälzischen Unternehmen der Fahrzeugindustrie international wettbewerbsfähig aufgestellt bleiben und Rheinland-Pfalz somit weiterhin einer der führenden Standorte der Fahrzeugindustrie ist. Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, mit seinen vielfältigen Instrumenten der Wirtschafts- und Strukturpolitik, der Innovationförderung sowie der Verkehrspolitik, bringt sich deshalb nachhaltig in diesen Prozess ein.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

Die Mittel sind insbesondere in der Anlaufphase weitgehend dem Kapitel 08 77 (Beschäftigung, Ausbildung, Wirtschaftsstruktur) zugeordnet.

Zu den Fragen 2, 3, 4 und 6:

Die Initiative steht den unterschiedlichsten Akteuren und Institutionen aus den verschiedensten fahrzeugaffinen Bereichen offen. Wesentliche Partner sind z. B. der Commercial Vehicle Cluster (CVC), die Fahrzeuginitiative Rheinland-Pfalz e. V., die Commercial Vehicle Alliance (CVA) aber auch der Fraunhofer-Innovationscluster Digitale Nutzfahrzeugtechnologie (DNT). Über die erstgenannten Institutionen erfolgt u. a. auch eine Anbindung in benachbarte Bundesländer, aber auch grenzüberschreitend in die Großregion hinein. Die finanziellen und personellen Ressourcen werden entsprechend des Bedarfs in der Aufbauphase bzw. später des Entwicklungsgrades des Gesamtprojekts bereitgestellt. Vor dem Hintergrund der aktuell noch stattfindenden Gespräche mit einer Vielzahl potenzieller Akteure werden die wesentlichen Punkte (inhaltliche Ausgestaltung, Kommunikation, Wort-Bild-Marke, etc.) – nach Abschluss aller Kooperationsvereinbarungen – gegenüber dem Parlament und der Öffentlichkeit kommuniziert.

Zu Frage 5:

Systeme des automatisierten bzw. autonomen Fahrens von Fahrzeugen benötigen im Grundsatz keine unmittelbare und ständige Datenverbindung. Die aktuell bereits bestehenden Assistenzsysteme sowie die technischen Komponenten eines künftig möglicherweise vollständig autonom fahrenden Fahrzeugs sind während des Fahrbetriebs prinzipiell unabhängig von externen Infrastrukturen. So werden diese Systeme z. B. auch gegen unberechtigte Eingriffe von außen geschützt. Erforderliche Updates etc. werden bei Bedarf punktuell abgerufen.

Das vernetzte Fahren hingegen benötigt einen ständigen oder zumindest sehr regelmäßigen Zugang zu einer entsprechenden Datenverbindung. Hierbei stehen aber eher die kontinuierliche Sicherstellung von Informationen hinsichtlich der Themen wie z. B. des Verkehrsflusses, der Navigation, des Wartungszustandes des Fahrzeugs und der Verkehrsleitung im Vordergrund.

Zu Frage 7:

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) wird u. a. die aus den angekündigten Förderprogrammen des Bundes im Kontext des „Nationalen Forums Diesel“ erwachsenden zusätzlichen Möglichkeiten – etwa für Busnachrüstungen sowie für die Umstellung gewerblicher und kommunaler Flotten auf (Luftschadstoff-) emissionsarme oder -freie Antriebe nutzen, um möglichst rasch zu Umsetzungskonzepten in betroffenen rheinland-pfälzischen Städten zu gelangen. In einem Pilotprojekt zur Erprobung des Einsatzes von mit Wasserstoff betriebenen Brennstoffzellenbussen beschaffen die Verkehrsgesellschaften der Städte Mainz (MVG), Wiesbaden (ESWE Verkehr) und Frankfurt am Main (traffiQ/ICB) derzeit elf Fahrzeuge. Das Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten und das hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung haben bei diesem zukunftsweisenden Projekt die Errichtung von Tankstelleninfrastruktur mit jeweils einer Million Euro gefördert.

Darüber hinaus werden aktuell die Möglichkeiten zur Elektrifizierung von Fahrzeugen beim Landesbetrieb Mobilität (LBM) sowie den Dienstleistungszentren für den Ländlichen Raum (DLR) geprüft.

In Vertretung:
Andy Becht
Staatssekretär