

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordneter Stefan Henze (AfD)

Technologieoffene Kfz-Antriebspolitik: Ergebnisse des aktuellsten Life-Cycle-Assessment zur Kenntnis nehmen und Strommix berücksichtigen

Anfrage des Abgeordneten Stefan Henze (AfD) an die Landesregierung, eingegangen am 20.11.2019

Um die Klimawirkung der verbreiteten Antriebsarten Benzin, Diesel, Plug-in, Wasserstoff, E-Auto mit Batterie und Erdgas (CNG) beurteilen zu können, müssen alle relevanten Energieaufwendungen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs berechnet und berücksichtigt werden. Dazu gehören alle Treibhausgasemissionen, die bei der Herstellung und bei der Verwertung (Recycling) des Fahrzeugs entstehen, außerdem alle Emissionen, die bei der Herstellung und dem Transport des Kraftstoffs bzw. Stroms von der Quelle bis zum Tank frei werden (Well-to-Tank), und zu guter Letzt alle Schadstoffe, die bei der Fahrzeugnutzung vom Tank bis zu Rad anfallen (Tank-to-Wheel). Diese Parameter beachtet eine aktuell vorgelegte Studie der JOANNEUM RESEARCH Forschungsgesellschaft mbH mit Sitz in Graz. Die Studie wurde im Auftrag der FIA und des ÖAMTC durchgeführt. Der ADAC e. V. und der Touring Club Schweiz (TCS) haben sie unterstützt: Nach Studienlage hat das Erdgasauto über den gesamten Lebenszyklus betrachtet (angenommene Lebenszyklus-Gesamtlauflistung größer 225 000 km) die beste Treibhausgasbilanz, gefolgt vom E-Auto. Allerdings schneidet das E-Auto im Vergleich zu Benzin und Diesel erst nach ca. 127 500 km oder 8,5 Betriebsjahren bzw. ca. 219 000 km oder 14,6 Betriebsjahren besser ab als ein Kfz mit Benzin- oder Dieselantrieb.

Nach aktuellen Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes beträgt das durchschnittliche Fahrzeugalter eines Pkw derzeit 9,5 Jahre, Stand 1.1.2019. Legt man die Amortisationsergebnisse der Studie zugrunde, ist unklar, ob ein E-Auto im Betrieb unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Nutzungsverhaltens Vorteile bietet. Das liegt nach Studienergebnis auch an der aufwendigen Batterieproduktion für E-Autos, die bereits einen „Treibhausrucksack“ mit sich bringe, und am derzeitigen deutschen Strommix. Nach Angaben des Fraunhofer-Instituts für Solare Energiesysteme/ISE setzt sich der deutsche Strommix im 1. Halbjahr 2019 zu 43 % aus Kohle- und Atomstrom, 47,3 % aus regenerativem Strom, 9,3 % aus Gas und weiteren Quellen zusammen (sogenannter Steckdosen-Strommix ohne Berücksichtigung der industriellen Stromerzeugung für den Eigenverbrauch).

1. Wie hat sich der Strommix in Deutschland unter Berücksichtigung des industriellen Eigenverbrauchs in den Jahren 2016, 2017, 2018 und im 1. Halbjahr 2019 entwickelt (vorzugsweise in üblicher Kreisdiagrammform darstellen)?
2. Wie stellt sich der Strommix für Niedersachsen ohne und unter Berücksichtigung des individuellen Eigenverbrauchs in den unter 1. genannten Jahren dar?
3. Wie sieht der Strommix in den weiteren Flächenbundesländern Hessen, Bayern, Baden-Württemberg und NRW in den unter 1. genannten Jahren aus?
4. Teilt die Landesregierung die Auffassungen der derzeitigen EU-Szenarien über die Entwicklung des Strommix bis 2030 und bis 2050, die dahin gehen, dass der Anteil an der Stromgewinnung aus Kohle und Erdgas wegen des von der Bundesregierung beschlossenen Ausstiegs aus der Kernenergie 2030 55,8 % und 2050 immer noch 40,4 % betragen wird?
5. Leitet die Landesregierung aus den EU-Strommix-Szenarien ebenfalls ab, dass die Belastung mit klimaschädlichen Treibhausgasen aus Stromgewinnung bis 2050 tatsächlich kaum abnehmen wird?
6. Wenn Frage 5. mit Ja beantwortet wird: Welche Stromgewinnungsalternativen gäbe es nach Auffassung der Landesregierung? Und wenn mit Nein geantwortet wurde: Warum und auf

- welcher Grundlage zieht die Landesregierung aus den vorliegenden EU-Daten andere Schlussfolgerungen?
7. Welche Schlüsse zieht die Landesregierung in Bezug auf ihre Wirtschafts- und Verkehrspolitik aus den Ergebnissen der eingangs zitierten, aber auch anderer aktueller Studien mit nahezu gleichlautendem Ergebnis?
 8. Wäre nicht aufgrund der nach Studienlage nahezu identischen Lebenszyklus-Klimabilanz von Wasserstoff- und E-Auto bei 100 % regenerativer Energie eine eigene und mit der E-Offensive vergleichbare Wasserstoffstrategie auf Bundes- und Landesebene erforderlich?
 9. Warum hat sich die Landesregierung mit ihrer Politik und in Bezug auf die Automobil- und Automobilzulieferindustrie auf das E-Auto als klimafreundlich festgelegt?
 10. Wäre es unter klimapolitischen, ethischen und arbeitsmarktpolitischen Gesichtspunkten nicht ratsam, in Europa und ggf. auch auf deutschem Staatsgebiet Berge aufzuschließen (Lithium-Gewinnung), um Rohstoff für Lithium-Ionen-Batterien zu gewinnen?
 11. Wenn Frage 10. mit Nein beantwortet wird: Wie begründet die Landesregierung ihre Antwort?
 12. Wäre es für die Firma Volkswagen AG und deren zukünftige Pkw-Geschäftspolitik strategisch sinnvoll, bei Antrieben auch auf neue Dieseleentwicklungen (z. B. der Firma Bosch) zurückzugreifen und parallel die Wasserstofftechnologie in der Flotten-Modellpalette zu berücksichtigen?
 13. Warum unterstützt die Landesregierung die Ausrichtung VWs auf die E-Mobilität bei Personenkraftwagen?
 14. Wäre es mit Blick auf Chancen und Risiken der Antriebstechnologieentwicklung und die erforderliche Kapitalallokation nicht ratsam, Konzernverbünde (z. B. VW, BMW, Mercedes, Continental, Bosch oder europäische Konstellationen) mit dem Ziel gemeinsamer Entwicklungsunternehmen zu schaffen und gegebenenfalls politisch zu fördern?
 15. Hat die Landesregierung mit Blick auf Frage 14. entsprechende Impulse an VW gegeben?
 16. Hat die Landesregierung Fragen wie die unter Frage 14. angesprochene im Rahmen des Automobilgipfels mit Bayern und Baden-Württemberg angesprochen, oder wird sie es tun?
 17. Plant die Landesregierung für Niedersachsen ein Informationsportal wie Baden-Württemberg (<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/zukunftskonzepte/strategiedialog-automobilwirtschaft/>)? Wenn nein, warum nicht (Anmerkung: Die derzeitigen webbasierten Inhalte der Landesregierung Niedersachsens dazu sind dem Fragesteller bekannt)?
 18. Hätte unter klima- und infrastrukturpolitischen Gesichtspunkten nicht zunächst der Strommix regenerativer werden müssen, bevor der Staat durch Einzelmaßnahmen wie die Förderung der Anschaffung eines E-Autos auf Mikro-Ebene unterstützt?
 19. Welchen umweltpolitischen Sinn macht es, ein E-Auto zu fahren, dessen Strom nach EU-Strommix-Szenarien 2030 noch zu 55,8 % und 2050 zu 40,4 % aus fossilen Energien stammt?
 20. Geht es Bundes- und Landesregierung mit Ihrer E-Offensive eher um Industriepolitik oder um Umweltpolitik, und wie ist gegebenenfalls die Gewichtung?
 21. Wie will die Landesregierung mittelfristig (bis 2030) regenerativen Strom für E-Autos flächendeckend zur Verfügung stellen?
 22. Sieht die Landesregierung im Rahmen ihrer E-Offensive und der damit einhergehenden regenerativen Stromerzeugung Probleme im Zusammenhang mit Grundlastfähigkeit, Netzausbau und Speichertechnologie?
 23. Will der Verkehrsminister die Idee des Umweltministers aufgreifen und den Ausbau der Photovoltaik auf Haus- und Industriebauten forcieren? Wenn ja, wann werden die landesrechtlichen Bauvorschriften dazu geändert, wie sollen sie genau aussehen, und gibt es einen landesrechtlichen Ausgleich für die Bauherrn, gleich ob gewerblich oder privat?

24. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass nach derzeitiger Vorstellung des deutschen Gesetzgebers der Verbraucher (Bürger) die Hauptlasten des Pariser Klimaschutzabkommens zu tragen hat? Wenn nein, warum nicht?
25. Welchen Beitrag soll konkret die niedersächsische Wirtschaft zur Erreichung der Umwelt- und Klimaziele, geordnet nach Industriezweigen, leisten?
26. Ist die Landesregierung sicher, dass die getroffenen und angedachten Maßnahmen zum Klimaschutz mit anderen berechtigten Interessen, z. B. Wirtschaftswachstum, Auswirkungen auf Arbeitsplätze, Wünschen der Bürger an deren Verkehrsmittel-Wahlfreiheit und Mobilität, abgeglichen worden sind?
27. Hätten die deutschen Regierungen in Bund und Ländern die Klimapolitik nicht früher fokussieren sollen, und hätten sich dadurch jetzt abzeichnende Härten für Verbraucher und Unternehmer vermeiden oder mildern lassen?
28. Wäre die Atomkraft (unter der Voraussetzung des Einsatzes neuer Betriebstechnologien und Lösung der Lagerproblematik) eine denkbare Alternative, um die Klimaziele zu erreichen oder gar zu übertreffen?
29. Sollte man die Bürger angesichts des Politikziels Klimarettung nicht über die Frage des Einsatzes von Atomkraft zur Energiegewinnung als mögliche geeignete Maßnahme direkt entscheiden lassen, ggf. auch als Zwischenlösung, und die Voraussetzungen dazu schaffen?