

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Stavenhagen, Sick, Pfeffermann, Straßmeir, Dreyer, Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Lenzer, Dr. Probst, Benz, Engelsberger, Gerstein, Dr. Hubrig, Dr. Riesenhuber, Dr. Freiherr Spies von Büllesheim, Frau Dr. Walz, Dr. Laufs und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU

Zukunftsansichten des elektrischen Straßenverkehrs

Der Deckung des zukünftigen Energiebedarfs sind – wie die Ölkrise von 1973 deutlich gemacht hat – Grenzen gesetzt. Die Energiekrise wirkte sich insbesondere im Straßenverkehr mit seiner nahezu 100 %igen Mineralölabhängigkeit aus. Die sich abzeichnende Verknappung und Verteuerung der Erdöllderivate, aber auch die Zunahme der Umweltbelastungen durch Straßenfahrzeuge, erfordern neue technische Lösungen. Sie dienen dazu, Primärenergievorräte, vorrangig einzusetzen und, wo möglich, Erdöl durch reichlicher verfügbare Energieträger (z. B. Uran, Kohle) zu substituieren.

Der batterieelektrische Straßenverkehr mit Fahrzeugen aller Art könnte sich als eine zukunftsträchtige energie- und umweltfreundliche Alternative im individuellen und öffentlichen Nahverkehr erweisen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welches Konzept liegt der Förderung von Forschung und Entwicklung für den Kraftfahrzeug- und Straßenverkehr zugrunde, und welche Schwerpunkte wurden bei der Förderung gebildet?
2. Wie wird die Förderung der Bundesregierung für Forschung und Entwicklung im Verkehrsbereich innerhalb der Bundesregierung koordiniert?
3. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus dem Leistungsplan „Transport- und Verkehrstechnologie“ gezogen?
4. Von welchen technischen Trends erwartet die Bundesregierung Strukturwandelungen im Verkehrsbereich?

5. Welche nichttechnischen Bedingungen beeinflussen die Einführung neuer Verkehrssysteme?
6. Welchen grundsätzlichen Stellenwert hat nach Ansicht der Bundesregierung der flächenorientierte elektrische Straßenverkehr in einem zukunftsweisenden Verkehrskonzept?
7. Welche Bemühungen unternimmt die Bundesregierung zur Prüfung, Einführung und Förderung des batterie-elektrischen Straßenverkehrs?
8. Durch welche administrativen Anreize kann nach Auffassung der Bundesregierung der allgemeine Einsatz von Elektronahverkehrsfahrzeugen im Straßenverkehr gefördert werden, und wie beurteilt die Bundesregierung die speziellen Einsatzmöglichkeiten im Zustell- und Verteilerverkehr von Behörden und Betrieben der öffentlichen Hand?
9. Was kann nach Auffassung der Bundesregierung getan werden, um die Eingliederung der umweltfreundlicheren, verschleißärmeren Elektrofahrzeuge in den vorhandenen Produktionsprozeß konventioneller Fahrzeuge zu erleichtern?
10. Welche Chancen hat nach Ansicht der Bundesregierung das batteriebetriebene Elektrofahrzeug im Vergleich zu den mit alternativen Ersatzkraftstoffen, Methanol und Wasserstoff, betriebenen Fahrzeugen unter Berücksichtigung der noch nicht voll gelösten großtechnischen Erzeugung und Verteilung dieser Ersatzkraftstoffe, und wie ist die Schadstoffbilanz besonders im unmittelbaren Atemluftbereich?
11. Wie ist der Stand der Forschung und Technik auf dem Gebiet der Speicherung elektrischer Energie für den Einsatz im Straßenverkehr und im Vergleich dazu der anderer Ersatzkraftstoffe, insbesondere Wasserstoff?
12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, daß die Aufladung der Antriebsbatterien zu Zeiten der sogenannten Lasttäler erfolgen könnte und somit für die Versorgung der nur begrenzt im Nahverkehr einsetzbaren Elektrofahrzeuge keine zusätzlichen Kernkraftwerksneubauten erforderlich wären?
13. Wie könnte bei Einführung von batteriebetriebenen Fahrzeugen eine geeignete Versorgungsinfrastruktur unter Ausnutzung der vorhandenen elektrischen Infrastruktur für diese Fahrzeuge geschaffen werden?
14. Ist angesichts der aktuellen Diskussion um die Verringerung des Verkehrslärms geprüft worden, inwieweit durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen der Verkehrslärm im innerstädtischen Bereich spürbar gesenkt werden könnte,

mit der Folge, daß unter Umständen technisch aufwendige Baumaßnahmen geringer ausgelegt werden könnten?

15. Welche begleitenden Fernverkehrskonzepte gibt es zu dem auf den Nahverkehr beschränkten flächenorientierten elektrischen Straßenverkehr für Personen und Güter?

Bonn, den 18. Dezember 1978

Dr. Stavenhagen

Sick

Pfeffermann

Straßmeir

Dreyer

Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd)

Lenzer

Dr. Probst

Benz

Engelsberger

Gerstein

Dr. Hubrig

Dr. Riesenhuber

Dr. Freiherr Spies von Büllesheim

Frau Dr. Walz

Dr. Laufs

Bühler (Bruchsal)

Feinendegen

Dr. Friedmann

Dr. Jobst

Dr. Köhler (Wolfsburg)

Kolb

Lemmrich

Sauter (Epfendorf)

Tillmann

Weber (Heidelberg)

Dr. Kohl, Dr. Zimmermann und Fraktion