

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Ute Kumpf, Oliver Kaczmarek, Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Förderung von Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen im Bereich Elektromobilität**

„Wir wollen Deutschland zu einem Leitmarkt für Elektromobilität machen und dabei bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf die Straßen bringen“, so wurde es im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP am 26. Oktober 2009 vereinbart.

Mit dem Übergang von verbrennungsmotorischen zu elektrifizierten Antrieben ist ein Strukturwandel der Automobilindustrie, der Zulieferer und weiterer Industriezweige verbunden. Motor und Getriebe eines konventionellen Fahrzeugs bestehen aus rund 1 400 Teilen, bei einem Elektromotor sind es samt Getriebe etwa 200. Das hat Auswirkungen auf Berufsbilder, Ausbildungsberufe, Studiengänge, Herstellungsprozesse und Wertschöpfungsketten.

Mit der Produktion von Hybrid- und Elektroautos ändern sich die Anforderungen, Aus-, Weiterbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen für Beschäftigte, Studierende und Auszubildende müssen angepasst werden. Nur mit qualifizierten Fachkräften gelingt der Strukturwandel, Arbeit und Wertschöpfung werden gesichert. Die Beschäftigten und ihre Interessenvertretungen müssen auf betrieblicher Ebene eingebunden werden. Elektromobilität kann zu einem Jobmotor werden und die zukunftssträchtigen Produktionsbereiche sind breit gefächert.

Im Regierungsprogramm Elektromobilität vom Mai 2011 bekennt sich die Bundesregierung unter Kapitel 3 zur Aus- und Weiterbildung. Sie werde sich „besonders um das Thema Aus- und Weiterbildung kümmern, und zwar im Bereich der beruflichen Bildung ebenso wie im akademischen Bereich“. Die Arbeitsgruppe 6 der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) fordert in der Kompetenzroadmap eine eigenständige Förderrichtlinie für den Bereich der Aus- und Weiterbildung. Die Umsetzung sieht jedoch anders aus. Bislang ist der Bund nicht einmal bereit, ein Good-Practice-Center beim Bundesinstitut für Berufsbildung einzurichten.

Vorwürfe werden laut, die Bundesregierung investiere 1 Mrd. Euro öffentliche Förderung für Technologieprojekte und für die Qualifizierung der Menschen bliebe kaum etwas übrig. Die Bildungspolitik ist nur eine marginale Größe im Umbauprozess.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch ist nach Kenntnisstand der Bundesregierung der Fachkräftebedarf im Bereich der Elektromobilität?

2. Könnte nach Einschätzung der Bundesregierung ein Mangel an Fachkräften das Ziel, Deutschland zu einem Leitmarkt für Elektromobilität zu machen, gefährden?
3. In welchen Branchen und auf welchem Qualifizierungsniveau werden nach aktuellem Kenntnisstand Fachkräfte im Leitmarkt Elektromobilität benötigt?
4. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Vorwürfen, es fehle eine kohärente Bildungspolitik zur Implementierung der Elektromobilität?
5. Wie wurden die Ergebnisse der ersten Nationalen Bildungskonferenz Elektromobilität 2011 in Ulm umgesetzt?
6. Ist es gelungen, im Rahmen eines vom Bundesministerium für Bildung und Forschung finanzierten Pilotprojektes, ein nationales Netzwerk zur Aus- und Weiterbildung im Bereich Elektromobilität zu etablieren?
7. Wie ist dieses Pilotprojekt aufgebaut, wer ist Mitglied, und was sind die bisherigen Ergebnisse?
8. Was ist der aktuelle Stand der bereits im Jahr 2011 angekündigten Kompetenzroadmap für den Bereich Elektromobilität, und wie sind die weiteren Planungen?
9. Wie ist in diesem Zusammenhang der aktuelle Stand bei der Entwicklung geeigneter Ansätze im Bereich e-learning, Handreichungen und Schulungskonzepte für Elektromobilität?
10. Erschöpft sich nach Ansicht der Bundesregierung die Erarbeitung einer konkreten bildungspolitischen Strategie im Bereich Elektromobilität in der Erstellung einer neuen Internetplattform, und wenn ja, warum?
11. Wie bewertet die Bundesregierung Forderungen im Dritten Bericht der Nationalen Plattform Elektromobilität, eine Clearing- beziehungsweise Koordinierungsstelle zur akademischen und beruflichen Aus- und Weiterbildung in der Elektromobilität einzurichten?
12. Wie wird der Aspekt Aus- und Weiterbildung in den Schaufenstern Elektromobilität berücksichtigt?
13. Welchen Beitrag leisten die Schaufenster Elektromobilität zu einer kohärenten Bildungspolitik?
14. Wer leistet das Monitoring bei den Schaufenstern Elektromobilität, wer die Vernetzung und Koordination?
15. Wie ist der aktuelle Stand zur Entwicklung einer Förderrichtlinie für Vorhaben im Bereich der Aus- und Weiterbildung abgeleitet aus dem Qualifizierungsbedarf der Leuchtturmprojekte?
16. Warum wird das Angebot des Hauptausschusses des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) von der Bundesregierung nicht angenommen, der die Einrichtung einer Koordinierungsstelle beim BIBB befürwortet?
17. Unterstützt die Bundesregierung die von der Nationalen Plattform Elektromobilität geforderte Förderrichtlinie, die Qualifizierungsprojekte aus den Leuchtturmprojekten generieren, notwendige Infrastruktur aufbauen sowie die Vernetzung der Akteure branchen-, systemübergreifend und interdisziplinär unterstützen soll, und wenn ja, in welcher Form?
18. Welche Akteure will die Bundesregierung in eine abgestimmte Strategie für den Ausbau der Aus- und Fortbildung für die Elektromobilität einbeziehen?

19. Gibt es Pläne der Bundesregierung, die verschiedenen Hochschulen, die im Bereich der Elektromobilität forschen und Fachkräfte ausbilden, zu vernetzen, um gemeinsam mit den Ländern eine effiziente Bildungs- und Weiterbildungspolitik zu etablieren?
20. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung von Prof. Dr. Henning Kagermann, Vorsitzender der Nationalen Plattform Elektromobilität: „Wir brauchen konkrete Projekte für eine kohärente Bildungspolitik, die zur umfassenden gesellschaftlichen Entfaltung und Akzeptanz der Elektromobilität beiträgt“?
21. Wie begegnet die Bundesregierung der Kritik – unter anderem von der Expertenkommission Forschung und Innovation (EFI) im Gutachten zu Forschung, Innovation und technologischer Leistungsfähigkeit Deutschlands 2012 –, dass nicht in Deutschland ein Leitmarkt Elektromobilität entstehe, sondern China Vorreiter sein werde?
22. Wie steht die Bundesregierung zur Forderung der EFI, Deutschland brauche eine abgestimmte Strategie zwischen Industrie, staatlichen Stellen und Forschungseinrichtungen, um Anbieter von Fahrzeugkomponenten, Informations- und Kommunikationstechnologien und hochwertigen Elektroautos zu werden, und welches Konzept hat sie dazu über die Nationale Plattform Elektromobilität hinaus?
23. Auf welche Erfahrungen anderer Nationen im Bereich der Aus- und Fortbildung in der Elektromobilität will die Bundesregierung zurückgreifen?

Berlin, den 26. September 2012

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**

