

**Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung
der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (EmoG)**

Berlin, 18. August 2014



Eine echte Energiewende gibt es nur mit einer konsequenten Verkehrswende

Der Großteil des Personen- und Güterverkehrs findet nach wie vor auf der Straße statt. Hier ist die Abhängigkeit von fossilem Erdöl mit über 90 Prozent besonders hoch. Schon heute gehen in Deutschland rund 30 Prozent des Endenergieverbrauchs und etwa 20 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen auf den Verkehr zurück. Durch den weiter wachsenden Güter- und Luftverkehr steigen die verkehrsbedingten Emissionen sogar weiter an. Während weltweit die Nachfrage nach Erdöl steigt, werden leicht zugängliche Ölvorräte und -quellen knapper. Die Ölgewinnung dringt daher in immer sensiblere Regionen vor wie beispielsweise die Tiefsee oder Ölsandlagerstätten. Damit erhöht sich der Treibhausgasausstoß, der bei Ölförderung und Kraftstoffproduktion anfällt. Außerdem nehmen die ohnehin schon erheblichen lokalen Umweltbelastungen durch Erschließung und Förderung weiter zu.

Daher ist ein Umsteuern im Verkehrssektor dringend geboten. Die Abhängigkeit von Erdöl muss so schnell wie möglich reduziert und der Umstieg auf Erneuerbare Energien im Verkehr entschlossen vorangetrieben werden. Die gesellschaftlich angestrebte Energiewende darf sich nicht auf die Stromerzeugung beschränken, sondern muss ganzheitlich Potentiale im Sinne einer nachhaltigen Energieversorgung auch im Mobilitätsbereich heben. Ziel muss eine weitgehend CO₂-freie Mobilität auf Basis Erneuerbarer Energien sein. Dafür tritt der Bundesverband Erneuerbare Energie (BEE) gemeinsam mit seinen Mitgliedsverbänden ein.

Der Elektroantrieb stellt – neben Biokraftstoffen – aufgrund seiner hohen Energieeffizienz eine wirkungsvolle Option dar, um in erheblichem Maße fossile Kraftstoffe einzusparen. Elektromobilität senkt damit direkt die Importabhängigkeit von Erdöl. Als Stromverbraucher und -speicher können Elektrofahrzeuge außerdem zum Ausgleich von Produktionsschwankungen im elektrischen Versorgungsnetz beitragen und so den Anteil erneuerbaren Stroms im Netz erhöhen helfen. Aus Umwelt- und Klimagründen ist Elektromobilität jedoch nur in Verbindung mit regenerativ erzeugtem Strom sinnvoll. Beim Betrieb mit rein fossil erzeugtem Strom (z.B. aus Braunkohle) würden die auf das Fahrzeug umgerechneten CO₂-Emissionen keine wesentliche Minderung gegenüber Benzin- und Dieselmotoren aufweisen.

Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, Deutschland zum Leitanbieter und Leitmarkt für Elektrofahrzeuge zu machen und bis 2020 mindestens eine Million Elektrofahrzeuge (rein (batterie-)elektrische Fahrzeuge und Plug-In-Hybride) auf Deutschlands Straßen zu bringen. Bis zum Jahr 2030 sollen sogar fünf Millionen solcher Fahrzeuge im Einsatz sein. Der BEE begrüßt, dass der Elektromobilität damit mittelfristig ein großes Potenzial eingeräumt wird.

Von der Erreichung dieser Ziele ist Deutschland gegenwärtig jedoch weit entfernt.

Es ist daher an der Zeit, für eine flächendeckende Ladeinfrastruktur zu sorgen und elektrisch betriebene Fahrzeuge so zu privilegieren, dass Kaufanreize entstehen. Die Einführung eines Elektromobilitätsgesetzes ist ein längst überfälliger Schritt. Gerne nutzen wir die Gelegenheit, unseren technischen und wirtschaftlichen Sachverstand zum Gelingen der Gesetzesinitiative einzubringen und somit dem Ziel eines umweltverträglichen Verkehrssystems, das auf Erneuerbaren Energien beruht, näher zu kommen.

Über den BEE

Als Dachverband der Erneuerbare-Energien-Branche in Deutschland bündelt der BEE die Interessen von 29 Verbänden und Organisationen mit 30 000 Einzelmitgliedern, darunter mehr als 5 000 Unternehmen. Wir vertreten auf diese Weise 371 400 Arbeitsplätze und mehr als 3 Millionen Kraftwerksbetreiber. Unser Ziel: 100 Prozent Erneuerbare Energie in den Bereichen Strom, Wärme und Verkehr.

Zweck des Gesetzes

Mit dem EmoG kann es gelingen, einen Paradigmenwechsel in der deutschen Verkehrspolitik einzuleiten. Um diese Bedeutung zu untermauern, schlagen wir vor, dass § 1 EmoG wie folgt gefasst wird:

„§ 1 Zweck und Anwendungsbereich des Gesetzes

- (1) Zweck des Gesetzes ist es, dazu beizutragen, ein möglichst wirtschaftliches, effizientes und umweltverträgliches Verkehrssystem für den Personen- und Gütertransport zu schaffen, das zunehmend auf Erneuerbaren Energien beruht.
- (2) Mit diesem Gesetz werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung ... *[wie bisher]*... zugelassen worden sind.“

§ 1 Abs. 1 [neu] EmoG könnte das schon lange gesamtwirtschaftlich und gesellschaftlich akzeptierte Zieldreieck, das für die Energiewirtschaft in § 1 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) die Zwecke Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit postuliert, in die verkehrspolitische Logik überführen und Ausdruck eines ganzheitlichen strategischen Ansatzes werden. Zudem kann mit dieser Ergänzung der Wille des BMVI, der Bundesregierung und des Bundestags zu einer Umsetzung des Integrierten Klima- und Energieprogramms (IKEP) sowie

konkret der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS), die den Nachhaltigkeitsgedanken stark in den Vordergrund rückt, normativ verfestigt werden.

Privilegierung von E-Fahrzeugen

Der BEE begrüßt ausdrücklich die vorgesehene Privilegierung elektrischer Fahrzeuge beim Parken. Auch die Besserstellung bei der Erhebung von Parkgebühren bildet eine sinnvolle Maßnahme. Zudem sind die vorgesehenen Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen und Durchfahrtverboten zu befürworten.

Die Möglichkeit, bestimmte Verkehrsräume für elektrische Fahrzeuge zu reservieren oder ihnen Zugang zu anderweitig reservierten Räumen zu erlauben, betrachten der BEE und seine Mitglieder zwiespältig. Die Förderung eines Verkehrsmittels durch derartige Sonderrechte mag als Anreiz zum Umsteigen funktionieren. Vermutlich wird diese Bevorrechtigung die Akzeptanz der Elektromobilität in der Bevölkerung jedoch eher schmälern. Für Bus und Krankenwagen sieht sicherlich jeder eine Bevorzugung ein. Doch bereits beim Taxi hört das Verständnis für viele auf. Wenn nun hybride SUVs rechts an der Mehrheit vorbeifahren oder die Busspur blockieren, wird das in der Öffentlichkeit nur auf Unverständnis stoßen.

Kennzeichnung von E-Autos

In Deutschland zugelassene Pkw durch ein angehängtes 'E' im polizeilichen Kennzeichen zu markieren, ist eine praktikable Lösung, die der BEE und seine Mitglieder seit langem fordern. Das Kennzeichen 'E' wird als hoheitliches Zeichen ernster genommen als eine Plakette und ist auch im fahrenden Verkehr erkennbar.

Die Plakette für im Ausland zugelassene Pkw sollte dagegen nur eine Übergangslösung darstellen. Ziel der Bundesregierung muss eine EU-weite Verpflichtung zur national verbindlichen, wenn nicht sogar einheitlichen europäischen Kennzeichnung sein.

Geltungsbereich

Das Gesetz gilt nur für zulassungspflichtige Fahrzeuge. Nur diese können ein Kennzeichen im Sinne der FZO erhalten und nach § 4 in den Genuss der Bevorrechtigungen kommen. Die Elektromobilität betrifft jedoch nicht nur Autos und Fahrräder. Für S-Pedelecs und rein elektrische Roller bis 45 km/h gelten nach dem bisherigen Entwurf die Privilegierungen

ebenso wenig wie für L6e-Fahrzeuge wie Twizy oder CityEL.

Der BEE regt daher an, im Elektromobilitätsgesetz diese Fahrzeuge ausdrücklich etwa durch Ergänzung des § 2 einzubeziehen und eine Regelung zur Kennzeichnung einzuführen – etwa durch die Farbe des Versicherungskennzeichens.

Reichweitenregelung

Die Merkmale, nach denen auch Plug-in-Hybride privilegiert werden, sind zu kritisieren. Mit einer rein elektrischen Reichweite von 50 km könnten die meisten Nutzer ihre tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse abdecken und auf den Verbrennungsmotor verzichten. Das Gesetz soll nun aber schon für Fahrzeuge mit nur 30 km Reichweite gelten. In den Genuss der Nutzervorteile kommen damit auch Fahrer großer Autos, die den Elektroantrieb nur beim Anfahren und weniger wegen der Emissionsfreiheit als vielmehr wegen des verstärkten Drehmoments verwenden. Legt man hierfür die Werte nach NEFZ zugrunde, werden diese Reichweiten außerdem nur unter Idealbedingungen erreicht.

Der BEE regt daher an, die Staffeln jährlich (ausgehend von 30 km) um 10 km zu erhöhen – bis 60 km erreicht sind. Der Bestandsschutz aus § 5 Abs. 2 ist ganz zu streichen, denn die Kapazität der Batterie sinkt durch Nutzung und Alterung, so dass die begünstigten Fahrzeuge bald nicht einmal mehr die erforderlichen 30 km rein elektrisch zurücklegen können.

Begrenzung von Parkerlaubnissen

Die Begrenzung von Parkerlaubnissen auf tagsüber drei und nachts acht Stunden ist in der Praxis untauglich. Laden und anschließend Weiterfahren ist erfahrungsgemäß ein Sonderfall. Die Regel sind lange Standzeiten zu Hause und während der Arbeit. Wer in der heimischen Garage lädt, kann auf die Privilegierung unterwegs verzichten. Als Bewohner eines Mehrfamilienhauses aber wird die Möglichkeit interessant, z.B. an der Straßenlaterne zu laden. Für solche Nutzer ist die zeitliche Begrenzung misslich, weil die erlaubten acht Stunden etwa zwischen zwei und vier Uhr morgens ablaufen. Gerade die hiervon betroffenen meist urbanen Personengruppen müssten aber für die Elektromobilität gewonnen werden. Der BEE fordert daher eine bedarfsgerechte Lösung; nachts sollte die Begrenzung auf zwölf Stunden ausgedehnt werden.

Ladeinfrastruktur

Der Aufbau einer flächendeckenden und diskriminierungsfreien Schnell-Ladeinfrastruktur wäre nach Ansicht des BEE ein äußerst wirksamerer Anreiz, der zu einer hohen Nutzerakzeptanz von Elektroautos führen würde. Der Aufbau muss bedarfsgerecht, geordnet und standardisiert erfolgen. Im Regierungsprogramm Elektromobilität aus dem Jahr 2011 hieß es zum Thema Ladeinfrastruktur, dass „die Entwicklung von Parallelinfrastrukturen wie im Mobilfunkbereich vermieden“ werden sollte. Genau diese Entwicklung bahnt sich derzeit jedoch an. Es bedarf daher so schnell wie möglich eines ordnungspolitischen Rahmens, der einen zügigen Ausbau einer öffentlichen Schnell-Ladeinfrastruktur regelt und privatwirtschaftliches Engagement in diesem Bereich unbürokratisch ermöglicht.

Ob eine Einigung erzielt werden kann zur Festlegung auf technische Standards der Ladetechnologie, ist schwer zu beurteilen. Wenn überhaupt eine Vorgabe gemacht werden sollte, dann zum Einbau des herkömmlichen Schuko-Steckers (220V/10A). Damit gibt es vor allem für Leichtfahrzeuge und Zweiräder Gelegenheit zum Laden.

Das Verwaltungsverfahren zur Genehmigung eines Ladepunktes im öffentlichen Raum muss zudem gestrafft werden. Hier sind Zuständigkeiten unter den zuständigen Behörden zu bündeln.

Der BEE verweist des Weiteren auf die Einschätzungen des Bundesverbands Solare Mobilität (BSM), die o.g. Positionen ausführlich begründen sowie vertiefen und ergänzen, sowie seiner übrigen Sparten- und Fachverbände.

Kontakt:

Bundesverband Erneuerbare Energie e.V. (BEE)
Invalidenstraße 91
10115 Berlin

Dr. Hermann Falk
Geschäftsführer

030 275 81 70 10
hermann.falk@bee-ev.de

Thomic Ruschmeyer
Vorstandsmitglied und Sprecher der
AG Mobilität
030 326 62 999
t.ruschmeyer@bsm-ev.de