

30. Januar 2015

Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages

am 04. Februar 2015

zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge
(Elektromobilitätsgesetz - EmoG)

Vorbemerkung

Elektrifizierte Antriebe und die Nutzung erneuerbarer Energien im Kraftstoffsektor sind Schlüsselemente für eine nachhaltige Mobilität. Sie sind die Voraussetzung dafür, dass die langfristigen Ziele im Verkehrssektor in Bezug auf die Dekarbonisierung (Reduktion der Kohlendioxidemissionen), die Verringerung der Importabhängigkeit von Erdöl und die Endenergieeinsparung (Energieeffizienz) erreicht werden.

Bei der Elektromobilität findet derzeit der Übergang von der Marktvorbereitung zum Markthochlauf statt; batterieelektrische Fahrzeuge und von außen mit Strom aufladbare Hybrid-Fahrzeuge (sog. *Plug-In Hybride*) sind heute vielfältig als kommerzielle Modelle am Markt verfügbar; bei mit Wasserstoff betriebenen Brennstoffzellenfahrzeugen hat die Serieneinführung erster Modelle weltweit begonnen.

Die Erfahrungen der öffentlich geförderten Programme zur Marktvorbereitung wie die *Modellregionen*, die *Schaufenster Elektromobilität* oder das *Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie* (NIP) liefern einen breiten Erfahrungsschatz aus der Erprobung der Elektromobilität im Alltag – dies beinhaltet die Fahrzeuge, die Infrastrukturen und die Nutzer genauso wie Fragen zur Betriebssicherheit, Standardisierung, Genehmigungsprozesse, den ordnungspolitischen Rahmen oder die Akzeptanz am Markt. Vor diesem Hintergrund erfordert der Markthochlauf gesetzliche Regelungen einerseits sowie weitere spezifische Maßnahmen zur

Marktaktivierung insbesondere zum Aufbau der notwendigen Infrastrukturen und Forschung und Entwicklung zu spezifischen Technologiethemata andererseits.

Der Durchbruch für die Elektromobilität zum Massenmarkt kommt nicht von alleine. Vor diesem Hintergrund fordert die europäische Richtlinie zum Aufbau von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe die Entwicklung entsprechender nationaler Strategierahmen. Letztlich bilden attraktive Produkte (Fahrzeuge begleitet von bedarfsgerechter Infrastruktur) die Voraussetzung für den Markt Elektromobilität. Dieser muss auch in Deutschland entstehen, auch damit die globale Wettbewerbsfähigkeit insbesondere der Automobilindustrie (Hersteller und Zulieferindustrie) gewährleistet ist.

Der Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) ist ein wichtiges Element zur Unterstützung des Markthochlaufs von Elektromobilität; eine rechtlich belastbare Kennzeichnung der Fahrzeuge und spezifische Bevorrechtigungen bilden eine wichtige Basis hierfür, die zeitnah umgesetzt werden sollte.

Kommentare zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG)

§ 2 Begriffsbestimmungen

Es ist zu begrüßen, dass vorgesehen ist, dass im Sinne des Gesetzes elektrisch betriebene Fahrzeuge sowohl die Batterie- als auch die Brennstoffzellentechnologie beinhalten. Damit bekräftigt die Bundesregierung einen technologieoffenen Ansatz zur Elektromobilität. Die Breite der unterschiedlichen Elektrofahrzeuge gewährleistet insbesondere, dass Null-Emissions-Mobilität sich sowohl in Ballungsräumen und Innenstädten als auch im Bereich der Langstrecken-Mobilität entfalten kann.

§3 Bevorrechtigungen

Auch wenn Plug-In Hybride keine Null-Emissions-Mobilität darstellen, helfen sie kurzfristig, Kraftstoffe zu sparen und Treibhausgasemissionen zu reduzieren – aus den laufenden Programmen ist bekannt, dass die Nutzer von Plug-In Hybriden einen hohen Anteil ihrer Fahrten rein elektrisch zurücklegen. Industriepolitisch helfen Plug-In Hybride, eine global wettbewerbsfähige Zulieferindustrie insbesondere im Bereich elektrifizierter Antriebskomponenten in Deutschland zu etablieren. Die Anforderungen an die rein elektrische Reichweite, die berechtigterweise mit zunehmender Reife automobilauglicher Batterien steigt, sollten in einem Monitoringprozess eng begleitet werden.

Das Einführen von Bevorrechtigungen für das Parken stellt insbesondere in Innenstädten einen echten Mehrwert für die Betreiber elektrisch angetriebener Fahrzeuge dar; dies sollte die Anschaffung entsprechender Fahrzeuge attraktiver machen. Der Gesetzesentwurf liefert die Basis für die derzeit fehlende Rechtssicherheit bei der Durchsetzung von Sanktionen bei missbräuchlicher Nutzung entsprechend beschilderten Parkraums. Mittelfristig – d.h. nach der Phase des Markthochlaufs – ist darauf zu achten, dass elektrisch angetriebene Fahrzeuge Parkplätze, die mit einem Ladepunkt ausgestattet sind, nicht dauerhaft „blockieren“. Es sollte vermieden werden, dass reine Batterieelektrofahrzeuge, die aufgrund ihrer begrenzten Reichweite eine Lademöglichkeit benötigen, um betriebsbereit zu bleiben, keinen freien Parkplatz mit Lademöglichkeit finden. Zusätzlich sind unabhängig von der Verbindung des Parkraums mit Ladeinfrastruktur bevorrechtigte Parkplätze – vorzugsweise in attraktiven Innenstadtlagen – vorzusehen.

Im Bereich der Zufahrtsbeschränkungen besteht ein attraktives Absatzpotenzial für elektrisch betriebene Fahrzeuge in gewerblichen Flotten, für den Fall, dass diese uneingeschränkt entsprechende Zonen befahren dürfen. Dieser „Lieferverkehr“ trägt auch zum Lärmschutz in Innenstädten bei. Zudem erzeugt der entsprechende Einsatz elektrisch angetriebener Fahrzeuge eine hohe Sichtbarkeit in der Bevölkerung und sorgt so für ein positives Image der Technologie; ein Faktor der für den Erfolg des Markthochlaufs nicht vernachlässigt werden darf.

Schlussfolgerungen

Das beabsichtigte Gesetz zur *Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge* ist notwendig für die Unterstützung in der frühen Phase des Markthochlaufs der Elektromobilität.

Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen für eine erfolgreiche Umsetzung der Elektromobilität im Massenmarkt notwendig, die teilweise in anderen Schlüsselmärkten bereits umgesetzt werden. So subventioniert Japan z.B. den Markthochlauf von Brennstoffzellenfahrzeugen und die begleitende Infrastruktur in einem langfristig angelegten Programm. Notwendige Maßnahmen beinhalten u.a.:

- Elektromobilität muss wirtschaftlich attraktiv gemacht werden. Frühe Märkte sind dabei insbesondere gewerbliche und kommunale Flotten. Insofern sind spezifische Maßnahmen, die entsprechend unterschiedliche Nutzer und Betreiber von Elektromobilität motivieren, notwendig.
- Der Zugang zu Infrastruktur ist für den Nutzer zwingende Voraussetzung für den Erwerb von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben.
 - Auch wenn im Bereich der batterie-elektrischen Antriebe die Nutzung privater und halb-öffentlicher Ladeinfrastruktur überwiegt, ist eine öffentlich zugängliche (Schnell-) Ladeinfrastruktur notwendig, um Reichweitenängste zu adressieren und um die Einsatzmöglichkeiten von batterieelektrischen Fahrzeugen zu erweitern; hierbei ist u.a. eine einheitliche Abrechnungsmöglichkeit eine zwingende Voraussetzung für ein entsprechendes

Engagement der öffentlichen Hand. Eine nationale Koordination der derzeit fragmentierten Aktivitäten in diesem Bereich erscheint sinnvoll.

- Im Bereich der Elektromobilität mit Brennstoffzellen ist der von Industrie und öffentlicher Hand gemeinsam getragene Aufbau einer Wasserstoff-Infrastruktur zwingende Voraussetzung für die Einführung dieser Technologie auch in Deutschland.
- Für die Stärkung einer global wettbewerbsfähigen Zulieferindustrie ist eine kontinuierliche Förderung von Forschung und Entwicklung notwendig. Zudem gilt es, die – angesichts der unsicheren Marktentwicklung – hohen Investitionsrisiken der mittelständig geprägten Zulieferindustrie in Deutschland insbesondere im Bereich der Fertigungstechnologien zu mindern. Deutschland sollte nicht nur als Wissensgesellschaft sondern auch als Produktionsstandort erhalten bleiben.
- Die Nutzung erneuerbarer Energien im Kraftstoffsektor ist unabdingbar für die Nachhaltigkeit der Mobilität insgesamt. Insofern sind Rahmenbedingungen zu schaffen, um Strom aus erneuerbaren Energien und entsprechende strombasierte Kraftstoffe wie z.B. Wasserstoff, der direkt oder indirekt genutzt wird, in den Markt zu bringen; beispielhaft sei der Verzicht auf Endverbraucherabgaben im Strommarkt oder die Anrechnung dieser Kraftstoffe auf die Treibhausgasreduktionsquote genannt.

Dr. Klaus Bonhoff
Geschäftsführer (Sprecher)