

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)169-C

Stellungnahme zur 30. Sitzung
am 04.02.2015



DStGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Timm Fuchs

Beigeordneter

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Marienstraße 6
12207 Berlin

Telefon: 030-77307-206
Telefax: 030-77307-222

Internet: www.dstgb.de
E-Mail: tim.fuchs@dstgb.de

verkehrsausschuss@bundestag.de

Datum
30.01.2015

Aktenzeichen
724-10

**Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände
zum Elektromobilitätsgesetz – EmoG Drucksache 18/3418**

Sehr geehrte Frau Hanke-Giesers,

vielen Dank für die Übermittlung der Einladung, als Sachverständiger an der Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages teilzunehmen.

Vorab übersenden wir Ihnen eine Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf, die wir im Rahmen der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände erstellt haben.

Mit freundlichen Grüßen

Timm Fuchs

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

29. Januar 2015

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Bearbeitet von
Carsten Hansen
Thomas Kiel
Dr. Markus Brohm

Telefon 030/77307-243
Telefax 030/77307-255

per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

E-Mail:
carsten.hansen@dstgb.de
thomas.kiel@staedtetag.de
markus.brohm@landkreistag.de

Aktenzeichen
724-10
66.02.51D (DST)

Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Elektromobilitätsgesetz EmoG) – EmoG Drucksache 18/3418

hier: Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände zur Anhörung am 4.2.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 18. August 2014 zu den Entwürfen von Verordnungen zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) und Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) sowie zum Entwurf einer Verwaltungsvorschrift zur StVO übersenden wir Ihnen anlässlich der Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur am 4. Februar 2015 folgende Stellungnahme:

Allgemeines

1. Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände begrüßt grundsätzlich die Zielsetzung des Elektromobilitätsgesetzesentwurfes (EmoG), Elektromobilität durch die Einführung von Nutzerprivilegien im Straßenverkehr zu fördern. Insbesondere kann durch unterstützende Maßnahmen zur Markteinführung von Elektrofahrzeugen ein Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen und Schadstoffe im Verkehrssektor geleistet und gleichzeitig die Abhängigkeit von Energieimporten gesenkt werden. Durch den Entwurf kann allerdings nur in Teilen ein rechtlich gesicherter Rahmen für die Förderung der Elektromobilität geschaffen werden.
2. Zu begrüßen ist, dass insbesondere im Hinblick auf die Ermächtigungsgrundlagen u.a. zur Parkbevorrechtigung und zur Gewährung weiterer Vorteile den örtlichen Behörden ein Ermessen zur Nutzung der Instrumente eingeräumt werden soll. Die Entscheidung gehört in die Hand der Städte, Landkreise und Gemeinden vor Ort.

3. Die Begründung des Gesetzentwurfes spricht davon, dass gerade die Länder und Kommunen ein großes Interesse an der Einräumung solcher Privilegien aus nichtordnungsrechtlichen Gründen hätten. Richtig ist aber auch, dass dieses Interesse nicht pauschal gegeben ist und einzelne Privilegien, wie die Parkgebührenerleichterung, in den Kommunen umstritten sind. Gleiches gilt auch für die Freigabe von Busspuren, die wegen der möglichen Beeinträchtigungen des ÖPNV als Instrument zur Förderung der Elektromobilität in Abhängigkeit von der Betroffenheit teilweise kritisch gesehen wird.

Zu den einzelnen Vorschriften

§ 3 Abs. 1 EmoG Bevorrechtigungen / Ermessen

Die Bevorrechtigungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr gem. § 3 Abs. 1 EmoG können den Verkehrsteilnehmern eingeräumt werden, **soweit** hierdurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird. In Kenntnis des vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgelegten Entwurfs zur Änderung der Straßenverkehrsordnung gehen wir davon aus, dass die Erteilung der Bevorrechtigungen in das Ermessen der Straßenverkehrsbehörden gestellt wird. Deren Ermessensausübung ist die Grundlage für die Möglichkeit, Bevorrechtigungen zu ermöglichen. Wir haben aber Bedenken, dass das Ermessen in der zweiten Satzhälfte allein durch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beschränkt wird. Damit bleibt zumindest unklar, ob die Einführung bestimmter Bevorrechtigungen auch aufgrund entgegenstehender verkehrs- und stadtentwicklungspolitischer Grundsätze ermessensfehlerfrei versagt werden kann. Daher sehen wir es als erforderlich an, in der Gesetzesbegründung die Vorstellung des Gesetzgebers zum Ausdruck zu bringen, dass die Straßenverkehrsbehörden Anordnungen, mit denen Benutzervorteile ausgesprochen werden, nur im Einvernehmen mit den Städten und Gemeinden erlassen können. Die Städte und Gemeinden müssen eigene Erwägungen über die Art der örtlichen Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik oder anderer Politikbereiche in das Ermessen einstellen können.

Vorschlag zur Änderung von § 3 Abs. 1 EmoG:

Nach dem Wort „erhalten“ wird ein Satzende gesetzt. Der zweite Satzteil wird ein eigener Satz mit folgendem Inhalt: „Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dürfen dadurch nicht beeinträchtigt werden.“

Zu § 3 Abs. 2 EmoG elektrische Reichweitenregelung / gesetzliche Zielsetzung

In dieser Regelung sind zwei Zielaspekte des EmoG widersprüchlich geregelt: Mit dem EmoG sollen sowohl batterieelektrische (reine Batteriefahrzeuge), als auch Hybridelektrofahrzeuge wegen der Verwendung des elektrischen Antriebs gefördert werden. Für beide wird eine Parkbevorrechtigung an Ladesäulen ermöglicht, allerdings unter Bindung an die Voraussetzungen der § 3 Abs. 2 und 4 Abs. 1 EmoG. Dadurch werden gleichzeitig aber Hybrid-elektrofahrzeuge ausgeschlossen, deren Reichweite unterhalb der in § 3 Abs. 2 Nr. 2 geregelten Reichweite von 40 Km liegt. Damit wird – im Hinblick auf das öffentliche Laden - gerade kein diskriminierungsfreier Zugang für alle elektrisch ladbaren Fahrzeuge erreicht. Um derartige Fahrzeuge ebenfalls zu fördern, wäre – für die Bevorrechtigung nach § 3 Abs. 4 Nr. 1 EmoG „Parkbevorrechtigung an Ladesäule“ eine Ausnahme von dem Reichweitenerfordernis nach § 3 Abs. 2 Nr. 2 EmoG erforderlich. Erst dann würde der vom Gesetzgeber gewollt Fahrzeugmix privilegiert werden können.

Eine tragende Zielsetzung des EmoG ist jedoch ausweislich der Begründung der Umwelt- und Klimaschutz. Diese Zielsetzung verlangt, dass die eingeräumten Benutzervorteile an den mit der Art des Antriebs verbundenen Umweltvorteil geknüpft sind. Das wird in einigen Städten schon

durch freiwillige Lösungen praktiziert, indem nur batterieelektrische Fahrzeuge berechtigt werden, Parkgebührenbefreiungen zu beantragen. Diese Differenzierung beim Fahrzeugmix wird durch das EmoG zurückgenommen und ein stark wachsender Anteil von Hybridfahrzeugen zusätzlich berechtigt. Es stellt sich damit die Frage, welche Auswirkungen es hat, wenn der privilegierte Fahrzeugmix, gegenüber heutigen freiwilligen Maßnahmen der Städte durch § 3 Abs. 2 i. V. mit § 4 EmoG erweitert und unabänderlich für die kommunalen Entscheidungsträger vorgeschrieben wird. Mit der Öffnung dieser Privilegien auch für Hybridfahrzeuge wären Privilegien dort erneut zu prüfen und zu diskutieren. Wir regen daher an, die Voraussetzung für eine Bevorrechtigung von Hybridelektrofahrzeugen ausschließlich an eine maximale Kohlendioxidemission zu knüpfen. Bei Kohlendioxidemissionen handelt es sich um international eingeführte Parameter; dies ist bei Reichweitenbemessungen nicht der Fall.

Zu § 3 Abs. 4 Nr. 2 EmoG Wege für bestimmte Zwecke (bes. Busspuren)

Nach § 3 Abs. 4 Nr. 2 EmoG sind Bevorrechtigungen bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von ihnen möglich. Diese Regelung soll eine Ermächtigungsgrundlage für die Freigabe von Busspuren für elektrisch betriebene Fahrzeuge schaffen.

Grundsätzlich begrüßen die kommunalen Spitzenverbände, dass die Nutzung von E-Kfz gefördert werden soll, weil damit i.d.R. die Emissions- und Lärmbelastung reduziert wird. Aus Sicht der Kommunen ist die verstärkte Markteinführung von Elektrofahrzeugen ein ergänzendes Instrument, um die vorgenannten und weitergehende Ziele im Klimaschutz zu erreichen.

Nach Auffassung des Deutschen Städte- und Gemeindebundes können Elektrofahrzeuge, denen die Benutzung von Busspuren gestattet wird, von der flüssigen Verkehrsabwicklung profitieren und die Emissionen von Schadstoffen vermindern. Allerdings muss die Einräumung von straßenverkehrsrechtlichen Privilegien für elektrisch betriebene Fahrzeuge auf der Grundlage der konkreten Verhältnisse des Verkehrsraumes vor Ort getroffen werden. Deshalb sollte es in die Kompetenz der Kommunen fallen, Privilegien zur Nutzung der öffentlichen Straßen und Wege wie die Benutzung von Busspuren selbst anzuordnen und wieder aufzuheben. Nur wenn gesetzliche Möglichkeiten zur Einräumung von Privilegien den Handlungsrahmen der Kommunen erweitern, sind sie eine akzeptable Option zur Förderung der Elektromobilität.

Hiervon abweichend halten der Deutsche Städtetag und der Deutsche Landkreistag die Freigabe von Busspuren für keinen geeigneten Ansatz zur Förderung der e-Mobilität in den Kommunen, da sie die Bemühungen, den öffentlichen Nahverkehr zu beschleunigen, konterkarieren würden. Viele Städte gehen den Weg, die verkehrsverursachten Belastungen durch die Förderung von ÖPNV-Angeboten zu reduzieren.

Nur Busse, Taxen und Krankentransporte verfügen grundsätzlich über die erforderlichen technischen Einrichtungen, um die Vorrangschaltungen für Lichtsignalanlagen zu bedienen. Insgesamt würde die Wirksamkeit der Busspuren durch eine Freigabe in Frage gestellt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat ein Gutachten über die grundsätzliche Eignung der weiteren Öffnung von Busspuren beauftragt. Allerdings erfolgte der Gesetzentwurf offenbar vor Abschluss des Gutachtens und ohne dessen Auswertung. Von den in dem Gutachten untersuchten zwölf Städten verfolgt insbesondere aus technischen Gründen keine Stadt die Freigabe der Busspuren. Auch darüber hinaus sind bislang keine Städte bekannt, die eine Freigabe von Busspuren erproben wollen. Vielmehr liegen bereits politische Willenserklärungen vor, eine solche Privilegierung nicht anwenden zu wollen.

Zu § 3 Abs. 4 Nr. 4 Parkgebühren

Zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel ist auch die Abwicklung des ruhenden Verkehrs von Bedeutung. Insofern wird die Möglichkeit zur Förderung von Benutzungsvorteilen für E-Kfz im Bereich der Parkgebühren grundsätzlich begrüßt. Allerdings dürfen bereits erprobte Parkraumbewirtschaftungskonzepte auf kommunaler Ebene nicht konterkariert werden.

Erforderlich ist, dass über die Einführung von Parkgebührenbefreiungen oder -ermäßigungen durch die kommunale Ebene entschieden wird. Dies ermöglicht die Entwicklung kommunaler Instrumente zur Marktanzreizförderung für Elektrofahrzeuge. Die Einführung von Parksonderrechten kann aber aus rechtlichen Gründen problematisch sein. Der Platzbedarf unterscheidet sich nicht von demjenigen herkömmlicher Fahrzeuge, weshalb Bedenken in Hinblick auf die gebotene Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer bestehen. Es ist daher wünschenswert, dass die Städte und Gemeinden eine rechtssichere Berechtigung erhalten, Gebühren der Höhe nach zu differenzieren. Zudem werden bereits Parkgebührenerleichterungen (z.B. in Konstanz, Stuttgart, Braunschweig und Hamburg) praktiziert oder diskutiert, allerdings beschränkt auf rein elektrisch betriebene Fahrzeuge (ohne Hybridfahrzeuge).

Zu § 4 EmoG Kennzeichnung

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände begrüßt, dass mit dem Vorhaben zur Förderung der Elektromobilität durch die Einräumung von Bevorrechtigungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr auch eine eindeutige Kennzeichnung der bevorrechtigten Fahrzeuge vorgenommen werden soll. Erst eine eindeutige Kennzeichnung ermöglicht es, den im Wesentlichen bei den Kommunen anfallenden Aufwand für die Kontrolle der Einhaltung der neuen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften in Grenzen zu halten und eine sinnvolle Kontrolle durchzuführen. Es sollte daher besonderes Gewicht darauf gelegt werden, eine für die Kommunen kostengünstige und kontrollierbare Regelung in der Umsetzung zu finden.

Nach Ansicht der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände ist eine einheitliche Kennzeichnungsmethode geeignet, bürokratischen Aufwand zu vermeiden, eine für Verkehrsteilnehmer klare und einheitliche Regelung einzuführen und eine durch Gebühren verursachte Kostenbelastung der Verkehrsteilnehmer ebenfalls zu vermeiden. Aus der Begründung des EmoG geht kein zwingender Grund für die Einführung einer differenzierten Kennzeichnung durch E-Kennzeichen einerseits und einer Plakette für elektrisch betriebene Fahrzeuge andererseits hervor. Angesichts der vorgesehenen Befristung des Elektromobilitätsgesetzes sprechen wir uns ausdrücklich gegen die Einführung einer neuen Kennzeichenart aus und plädieren für die einfachere und kostengünstigere Kennzeichnung durch eine Plakette.

Der Regelungsgehalt von § 4 Abs. 1 und 2 sieht nicht ausdrücklich die Einführung eines E-Kennzeichens vor, sondern lediglich eine (nicht weiter konkretisierte) „Kennzeichnung“ der nach § 2 EmoG definierten Fahrzeuge. Mit der beabsichtigten Entscheidung, diese Kennzeichnung durch ein Fahrzeugkennzeichen und eine Plakette vorzunehmen, entstünde jedoch ein erheblicher Erfüllungsaufwand bei den Zulassungsstellen. Ein erheblicher Teil der allgemeinen Begründung des Gesetzentwurfes wird der Ermittlung des Erfüllungsaufwandes für die Zuteilung von E-Kennzeichen gewidmet, was im Entwurf der Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung näher geregelt wird. Dabei fällt auf, dass bei der Kalkulation von Gebühren für das E-Kennzeichen und bei der Kalkulation von Gebühren für die Plakette im Rahmen des EmoG ein nicht vergleichbarer Aufwand betrieben wurde. Zudem sind die Ergebnisse der Kalkulation für die Plakette nicht nachvollziehbar, da in der Begründung auf Seite 25 der Drucksache 18/3418 ausgeführt ist, dass der berechnete Durchschnittswert nicht repräsentativ ist. Dennoch wird das Ergebnis als Grundlage für die gesetzliche Regelung zur Festsetzung der Gebühr verwendet.

Daher wird angeregt, für die Gebührenkalkulation für eine Plakette gemäß EmoG die Datenbasis zu vertiefen um zu repräsentativen Durchschnittswerten für die Zuteilung und Ausgabe einer Plakette durch die Fahrzeugzulassungsbehörden zu gelangen.

Zu § 7 Abs. 2 EmoG Befristung

Die außerordentlich lange Befristung geht weit über das von der Bundesregierung gesetzte, von der Wissenschaft für möglich gehaltene und von der Industrie akzeptierte Datum hinaus, bis 2020 1 Mio. Elektrofahrzeuge in Deutschland zulassen zu können. Gerade mit Blick auf die in der Gesetzesbegründung erwähnten Umwelt- und Klimaschutzwirkungen sollte eine kürzere Dauer der Befristung gewählt werden. Dies gilt auch mit Blick auf die Anreizwirkungen für den technischen Fortschritt.

Für eine kürzere Dauer spricht auch, dass den Kommunen durch einzelne Privilegien – etwa durch Parkgebührenaufschläge – Kosten entstehen. Diese lassen sich nicht verlässlich über den Zeitraum von 2020 hinaus prognostizieren. Als Datum bietet sich daher der 31. Dezember 2020 an.

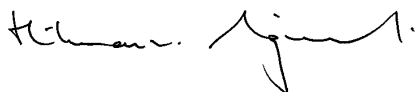
Vorschlag:

§ 7 Abs. 2 EmoG erhält folgende Fassung:

Dieses Gesetz tritt am 31. Dezember 2020 außer Kraft.

Abschließend weisen wir darauf hin, dass eine geplante kurzfristige Einführung der neuen Regelungen (die im Entwurf vom 29. Juli 2014 noch für Februar 2015 vorgesehen war) zu einer außergewöhnlichen organisatorischen Belastung der Zulassungsbehörden führen würde. Bekanntlich ist zum 1.1.2015 bereits die 1. Stufe der internetbasierten Kfz-Zulassung in Kraft getreten, die umfangreiche organisatorische Anpassungen und Veränderungen in den Arbeitsabläufen der Kfz-Zulassungsbehörden nach sich zieht. Gleiches gilt auch in Bezug auf die bevorstehenden Änderungen der Fahrzeugzulassungsverordnung in Bezug auf die Bestimmungen zur Erteilung von Kurzzeitkennzeichen.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Hilmar von Lojewski
Beigeordneter



Timm Fuchs
Beigeordneter



Matthias Wohltmann
Beigeordneter