



## Wortprotokoll der 30. Sitzung

### **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Berlin, den 4. Februar 2015, 11:00 Uhr  
10117 Berlin, Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1  
Marie-Elisabeth-Lüders-Haus  
Raum 3.101 (Anhörungsraum)

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

## Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

### **Tagesordnungspunkt**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

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

**BT-Drucksache 18/3418**

Elektromobilitätsgesetz

Inhaltsverzeichnis / Stellungnahmen der  
Sachverständigen

### **Seite 3**

**Federführend:**

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Mitberatend:**

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

**Gutachtlich:**

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

**Berichterstatter/in:**

Abg. Stephan Kühn (Dresden) [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

### **Seite: 19**

**Mitglieder des Ausschusses**

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Schwarzer, Christina Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Kunert, Katrin Lay, Caren Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



## **Einzigiger Tagesordnungspunkt**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

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

**BT-Drucksache 18/3418**

### **Elektromobilitätsgesetz**

**Vorsitzender:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie alle recht herzlich zur 30. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur. Das gilt auch für alle Gäste, die uns auf der Tribüne begleiten. Herzlich willkommen zu der Öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge –Elektromobilitätsgesetz oder kurz EmoG auf Bundestagsdrucksache 18/3418. Ich freue mich auf eine sicherlich interessante Anhörung und begrüße im Namen des Ausschusses hierzu folgende Sachverständige: Herrn Dr. Klaus Bonhoff von der Nationalen Organisation Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie, Herrn Timm Fuchs vom Deutschen Städte- und Gemeindebund, Herrn Prof. Dr. Henning Karger, den Präsidenten der Deutschen Akademie für Technikwissenschaften, Herrn Wolfgang Lemb von der IG Metall, Herrn Dr. Kay Lindemann vom Verband der Automobilindustrie, Herrn Martin Schmitz vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen sowie Herrn Kurt Sigl, den Präsidenten des Bundesverbandes Elektromobilität. Ich heiße Sie alle recht herzlich willkommen.

Den Sachverständigen möchte ich für die schriftlichen Stellungnahmen danken, die sie uns übermittelt haben. Diese liegen hier auch aus und sie sind, wie üblich, über das Internet abrufbar. Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen, und dies sage ich auch noch einmal ausdrücklich für die Sachverständigen: Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben soll. Wir werden also gleich mit der ersten Fragerunde beginnen, der sich in Abhängigkeit von der verfügbaren Zeit weitere Fragerunden anschließen werden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, jeweils bis

zu zwei Fragen an bis zu zwei Sachverständige stellen. Dann folgt eine weitere Runde. Jetzt bitte ich noch einmal um die Aufmerksamkeit der Ausschussmitglieder. Aufgrund eines Beschlusses der Obleute bitte ich die Fragesteller, sich auf eine Redezeit von drei Minuten zu beschränken. Da die Technik entsprechend umgerüstet wird, ist demnächst auf den Monitoren eine Uhr zu sehen. Heute wird es noch so ablaufen, dass ich den Fragestellern signalisiere, wann die drei Minuten um sind. Im Ausschusssaal sind wir im Übrigen schon weiter, da wird die entsprechende Technik schon früher installiert sein. Die Fragerunde läuft so ab, dass der jeweils angesprochene Sachverständige unmittelbar auf die Frage antwortet. Anschließend ist der nächste Fragesteller dran. Ich gehe davon aus, dass der Ausschuss damit einverstanden ist, dass die Mitglieder der mitberatenden Ausschüsse nach der ersten Runde, bei der jeweils ein Vertreter jeder Fraktion zu Wort gekommen ist, ebenfalls Fragen stellen dürfen. Ich sehe keinen Widerspruch. Von der Öffentlichen Anhörung werden wir wie üblich – ich betone dies noch einmal – ein Wortprotokoll erstellen, das den Sachverständigen und auch allen Interessierten zugänglich sein und auch ins Internet eingestellt wird. Deshalb werde ich jeweils das Wort erteilen. Dies hilft denen, die das Protokoll zu erstellen haben. Wenn es keine Fragen dazu gibt, können wir beginnen. Der erste Fragesteller ist der Kollege Bilger von der CDU/CSU-Fraktion.

Abg. **Steffen Bilger** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Zunächst will ich festhalten, dass ich mich sehr freue, dass wir im Verkehrsausschuss das Thema Elektromobilität so konstruktiv gemeinsam voranbringen. Das zeigt sich auch darin, dass wir den Parlamentskreis Elektromobilität gegründet haben, dem Abgeordnete aus verschiedenen Fraktionen, angehören und der seine Arbeit fortsetzen wird. Wenn wir hier heute über das Elektromobilitätsgesetz reden, dann ist uns allen bewusst, dass dieses Gesetz nur ein erster Schritt sein kann. Weitere müssen definitiv folgen. Gleichwohl haben wir mit dem Elektromobilitätsgesetz – glaube ich – viele wichtige Fragen geregelt und dabei auch darauf geachtet, dass die Regelungen sachgerecht sind. Dies erkennt man beispielsweise daran, dass hier ein Großteil der Verantwortung den Kommunen übertragen wird. Auf



jeden Fall müssen wir an dem Thema dranbleiben. Auch in den Stellungnahmen finden sich viele gute und wichtige Hinweise, was zukünftige Schritte zur Förderung der Elektromobilität anbelangt. Ich möchte eingangs zwei Fragen an Prof. Kargermann richten. Bitte erläutern Sie uns ergänzend zu dem, was in Ihrer schriftlichen Stellungnahme steht, wie das Elektromobilitätsgesetz im Rahmen der nationalen Plattform diskutiert worden ist und wie aus Ihrer Sicht weitere logische Schritte auszusehen haben, die nun folgen müssen. Als zweite Frage: Wir diskutieren vielfach darüber, dass das Gesetz im Jahr 2030 auslaufen soll. Sie haben sich in Ihrer Stellungnahme auch dazu geäußert. Andere Sachverständige regen an, dass das Gesetz zu einem früheren Zeitpunkt auslaufen soll. Vielleicht könnten Sie aus Ihrer Sicht diese verschiedenen Vorschläge bewerten.

**Vorsitzender:** Bitte, Herr Dr. Kargermann!

**Prof. Dr. Henning Kargermann** (Deutsche Akademie für Technikwissenschaften): Vielen Dank, Herr Bilger! Sie haben es in Ihrem Eingangsstatement schon vorweg genommen: In der Tat sind wir der Meinung, dass das Gesetz einen ersten wichtigen Schritt darstellt, den wir begrüßen und von dem wir hoffen, dass er schnell umgesetzt wird. Aber er wird nicht ausreichen, um unsere Ziele zu erreichen. Deshalb haben wir in unserem Fortschrittsbericht – der der Regierung im Dezember 2014 übergeben wurde – ausgeführt: Wir haben heute noch die Chance, das Ziel von einer Million zu erreichen. Wir benötigen dafür drei bis vier Maßnahmen. Ich will sie ganz kurz benennen: Das erste ist eine degressive AfA mit 50 Prozent im ersten Jahr, weil wir glauben, dass dies für Gewerbetreibende, die etwa 60 Prozent der potentiellen Käufer ausmachen, ein starker Anreiz wäre. Meiner Meinung nach wäre dies das effektivste Instrument, wenn man es nach den Kosten beurteilt. Das ist übrigens nicht neu, das fordern wir schon seit einiger Zeit. Das zweite Argument, das wir genannt haben, lautet: Wir müssen auch bei Forschung und Entwicklung weitermachen, gerade was Batterien betrifft. Wir haben das Forschungs- und Entwicklungsprogramm fortgeschrieben. Wir haben es in der ersten Phase mit 4,5 Mrd. Euro ausgestattet und dann – Industrie und Öffentliche

Hand gemeinschaftlich – ich sage mal gestemmt mit 2,2 Mrd. Euro. Wir sind der Meinung, dass wir entsprechende Partnerschaften zwischen Öffentlicher Hand und Privatwirtschaft brauchen, um die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht aufzubauen. Der Finanzierungsbedarf beträgt nach unserer Schätzung etwa 550 Millionen Euro. Letzter Punkt: Wir würden uns freuen, wenn die angekündigten öffentlichen Beschaffungsprogramme auch umgesetzt würden. Übrigens werben wir auch in der Industrie dafür, dass hier bei den Dienstwagen die entsprechenden Quoten erreicht werden. Zur Festlegung des Zeitpunktes, zu dem das Gesetz auslaufen soll, ist Folgendes zu sagen: Wir waren der Meinung, dass man es heute noch nicht abschätzen kann, wie weit das ist und haben uns deshalb dafür ausgesprochen, es offen zu lassen. Sie haben ja – denke ich – jederzeit die Möglichkeit, ein Ende festzusetzen. Aber in der Nationalen Plattform für Elektromobilität (NPE) war die vorherrschende Meinung: Wir wissen zu wenig, um heute schon einen genauen Zeitpunkt festlegen zu können. Das war das Ergebnis der Diskussion. Allerdings war das nicht unser Hauptpunkt. Der Hauptpunkt betraf die Frage, wie wir das Ziel erreichen, das uns auch durch die Politik gesetzt ist.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Dr. Kargermann! Dann ist jetzt der Kollege Behrens von der Fraktion DIE LINKE. an der Reihe.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Eigentlich geht es hier um das Thema Klimaschutz in der Verkehrspolitik. Aber wenn wir uns das Ganze genau anschauen, insbesondere vor dem Hintergrund des hier in Rede stehenden Gesetzes, dann wird mit einem Mal aus der Klimaschutzpolitik eine Industriepolitik. Ich meine, Klimaschutzpolitik geht anders. Es gibt noch ganz andere Instrumente als die Ermöglichung des motorisierten Individualverkehrs auf elektrischer Basis, mit denen sich wesentlich wirkungsvoller CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen ließen. Ich erinnere nur daran, dass – gerade was den motorisierten Individualverkehr anbelangt – Deutschland interveniert hatte, als die EU die entsprechenden Grenzwerte heruntersetzen wollte. Ich denke, die Absenkung der Grenz-



werte wäre ein effizienterer, besserer und schnellerer Weg gewesen, um zu mehr Klimaschutz in der Verkehrspolitik zu kommen. Ich denke auch noch an andere Dinge, etwa bei der Bahn, die Regionalisierungsmittel oder die GVFG-Mittel. Hier sind überall Potenziale für mehr Klimaschutz in der Verkehrspolitik. Nun sind wir aber mit den Niederungen befasst. Was geschieht eigentlich oder was muss geschehen, um zu mehr individuellem elektrischen Verkehr in den Städten zu kommen? Es sind verschiedene Anreizsysteme in der Diskussion gewesen, aber alle sind noch nicht bis zum Ende durchdacht und durchgeprüft worden. Eine dieser Maßnahmen ist auf jeden Fall die Freigabe der Busspuren. Der VDV hat dazu eine eindeutige Position bezogen. Ich würde daher Herrn Schmitz gern noch einmal fragen: Welche Gründe sprechen aus Ihrer Sicht gegen die Möglichkeit der Freigabe von Busspuren? Und als zweite Frage hierzu, um das auch ein bisschen plastischer zu machen: Die Studie des Bundesministeriums hat davon berichtet, dass sich 12 befragte Städte explizit dagegen ausgesprochen hätten. Vielleicht wäre es einfacher gewesen, diese Städte konkret zu benennen. Könnten Sie noch einmal die Gründe zusammenfassen, die die Städte genannt haben, die sich dagegen ausgesprochen haben? Das wäre hilfreich, um ein wenig deutlicher zu machen, um welche Argumente es hier geht.

**Vorsitzender:** Bitteschön, Herr Schmitz!

**Martin Schmitz** (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. – VDV): Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen unterstützt natürlich die Aktivitäten zur Förderung der E-Mobilität und der nachhaltigen Mobilität generell. Wir bitten aber auch zu bedenken, dass es nachhaltige Mobilität schon gibt im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr, nämlich den ÖPNV. In Bussen, Bahnen und Straßenbahnen werden schon heute Millionen von Menschen vor allem im innerstädtischen Bereich transportiert, und dies mit einem Energieverbrauch, der weit unter dem optimalen Energieverbrauch einzelner Pkw liegt. Wir leisten damit schon einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz im städtischen Bereich. Wenn wir diese Art von Mobilität verlangsamen, behindern

oder entschleunigen würden, dann würde diese Mobilitätsart an Attraktivität verlieren. Daher sehen viele unserer Verkehrsunternehmen diesen Ansatz – die Freigabe von Busspuren, ganz gleich, ob für Pkw, Elektro-Pkw oder andere Verkehrsteilnehmer – als problematisch an. Die Attraktivität oder die Anschlusssicherung, die für den ÖPNV ganz entscheidend ist, wird dadurch deutlich reduziert. Wir werden zu höheren Umläufen der Fahrzeuge kommen, weil sie langsamer fahren. Das heißt nicht, dass wir in der Stadt Rennbusse haben wollen, aber wir wollen schon zügig und planbar durch die Stadt kommen und Anschlusssicherheit garantieren, damit die Fahrgäste ihre Ziele in der vorgesehenen Zeit erreichen können. Das ist sicherlich zu Beginn noch gewährleistet, so lange nur einzelne Autos auf den Busspuren fahren. Aber wenn wir den Zeitraum bis 2030 betrachten, dann werden – so vermuten wir – sehr viele Elektroautos auf der Straße unterwegs sein und die Busspuren dann auch verstopfen.

Ferner wird die Verkehrsdichte zunehmen und der Verkehrsfluss in der Stadt verlangsamt werden. Zurzeit gibt es Vorrangschaltungen an einigen Ampeln und einigen Busspuren. Das bedeutet, dass die Busse dann, wenn sie ankommen, früher über eine Kreuzung drüberfahren können. Dieses Verfahren unterbricht den normalen Verkehrsfluss, aber es beschleunigt Fahrzeuge mit vielen Fahrgästen. Wenn das öfter stattfindet, dann wird die Durchlassgeschwindigkeit an einer Kreuzung wesentlich geringer. Wir werden mehr stehenden Verkehr haben und damit auch mehr Lärm und mehr Abgase in der Stadt. Das ist meiner Meinung nach kontraproduktiv im Hinblick auf die Luftreinhaltung bzw. in Bezug auf die Emissionsanforderungen, die an die Städte gestellt werden. Im Übrigen werden Busspuren auch nur dort eingerichtet, wo sozusagen Not am Mann ist. Wir finden in Deutschland eben nicht in dem Maße Busspuren vor, wie wir sie uns wünschen würden, um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen. Dies zeigt sich im Vergleich mit den Straßenbahnen. Warum sind die attraktiver? Die haben meistens eigene Strecken und kommen daher auch pünktlich an, während der Bus öfter im Verkehr stecken bleibt. Die Busspuren, die wir haben, dienen nur dazu, dass der Bus sich am vorderen Ende der Schlange anstellen und den Fluss des Verkehrs mitlenken kann. Daher wären viele Städte und auch unsere Verkehrsunternehmen



nicht begeistert über die Freigabe von Busspuren für weitere Verkehrsteilnehmer.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Nun kommen wir zur SPD-Fraktion. Kollege Rimkus, bitteschön!

Abg. **Andreas Rimkus** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! In der Tat ist es gut, dass wir uns jetzt nach vielen Jahrzehnten, wo die Elektromobilität auf der Schiene schon lange Realität ist, auf den Weg gemacht haben, um auch im Bereich des motorisierten Individualverkehrs einen wesentlichen und tragfähigen Schritt voranzukommen. Dazu ist es in der Tat notwendig, am Anfang zu beschreiben, was überhaupt ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug ist. Aus dieser Fragestellung heraus halte ich es für richtig, die Antriebsart technologieoffen zu halten und im Hinblick auf eine Marktdurchdringung, wie wir sie uns alle vorstellen, Anreize zu geben, damit das Ziel der Bundesregierung, im Jahr 2020 eine Million zugelassene elektrisch betriebene Fahrzeuge auf deutschen Straßen zu haben, erreicht werden kann. Insofern haben wir es hier nicht nur mit einem gesellschaftspolitischen Ziel und einer umweltpolitischen Notwendigkeit zu tun, sondern das Ganze hat auch eine industriepolitische Dimension. Denn es wirft die Frage auf, wie wir unsere Industrieproduktion auf diese moderne Technik ausrichten können. Bei der Batterieproduktion, der Zellenproduktion oder den Antriebskomponenten wird ja deutlich, wo die Reise hingeht, aber auch bei der Frage der weiteren Automatisierung.

Ich richte meine erste Frage an den Deutschen Städte- und Gemeindebund. Herr Fuchs, was meinen sie zu dem, was ich gerade angesprochen habe: Sind das ausreichend technologieoffene Ansätze, also die Entscheidung, Brennstoffzellenfahrzeuge oder elektrische Akkufahrzeuge als rein elektrische Fahrzeuge zu betrachten und Plug-Ins in der Form, wie wir sie im Gesetz stehen haben, hineinzunehmen? Und wie sind die Privilegien, die eingeräumt werden sollen, aus Ihrer Sicht zu beurteilen? Ist das weitgehend genug? Sind das die richtigen Maßnahmen? Oder was müsste ergänzt werden?

**Vorsitzender:** Gut! Dann hat Herr Fuchs das Wort. Bitteschön!

**Timm Fuchs** (Deutscher Städte- und Gemeindebund): Auch von unserer Seite will ich unterstreichen, dass es grundsätzlich wichtig ist, die E-Mobilität zu fördern. Denn sie kann dazu beitragen, die Lärmbelastung und die CO<sub>2</sub>-Emissionen in den Städten zu vermindern. Denn dies sind die Probleme, unter denen viele Städte derzeit leiden.

Nun zu der Frage von Herrn Rimkus. Es ist richtig, einen technologieoffenen Ansatz zu wählen. Das möchte ich einmal so sagen. Im Interesse der Reduzierung von Lärmemissionen, Feinstoffemissionen und CO<sub>2</sub>-Emissionen ist es wichtig, all dies zu fördern und auch all den Maßnahmen Vorrang einzuräumen, die der Erreichung dieser Ziele in den Städten dienen können. Da die drei in dem Gesetzentwurf genannten Fahrzeugkategorien dazu im Grunde geeignet sind, finden wir es auch richtig, dass diese durch das Gesetz gefördert werden.

Nun zu der Frage, ob die Privilegien richtig gewählt und ob sie weitgehend genug sind. Dazu möchte ich vorab Folgendes feststellen: Es ist für die Städte und Gemeinden wichtig, dass sie selbst entscheiden können, was sie vor Ort machen wollen, ob sie beispielsweise die Busspuren freigeben, ob sie Parkplätze an den Ladesäulen einrichten und freigeben oder ob sie von der Möglichkeit Gebrauch machen, Gebühren voll oder nur teilweise zu erheben, also diese Ermäßigungsvorschriften anzuwenden. Denn ich bin mir sicher, dass es für die Akzeptanz in der Kommunalpolitik, aber auch bei den Menschen vor Ort entscheidend darauf ankommt, dass die Diskussion darüber, ob man diese Privilegien einräumt, vor Ort geführt und entschieden wird und nicht irgendwo anders. Denn nur vor Ort kann man einschätzen, welche Privilegien dazu geeignet sind, die Elektromobilität zu fördern und die Ziele des Gesetzes zu erreichen.

**Vorsitzender:** Danke, Herr Fuchs! Dann kommt die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bitte der Kollege Kühn.



Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir beurteilen die Elektromobilität so, dass sie mehr sein muss als nur ein Austausch eines Verbrennungsmotors durch einen Elektromotor. Wir brauchen – aus meiner Sicht – eine verkehrsträgerübergreifende Strategie, die alle Verkehrsträger einbindet, also nicht nur die Autos, sondern auch die Nutzfahrzeuge. Wir sehen gerade hier ein Potenzial neben den anderen, schon genannten Verkehrsträgern. Und vor allem brauchen wir eine Verknüpfung mit den erneuerbaren Energien. Denn nur im Zusammenspiel mit erneuerbaren Energien – sprich: grünem Strom – kann die Elektromobilität von der Klimabilanz her die Erfolgsgeschichte werden, die wir alle wollen.

Meine erste Frage richtet sich an Herrn Sigl. Sie haben in Ihrer Stellungnahme klar gesagt: Der Gesetzentwurf greift zu kurz, und sie sind insbesondere auf die Frage nach verkehrsträgerübergreifenden Strategien und der Verknüpfung mit erneuerbaren Energien eingegangen. Könnten Sie skizzieren, was hier aus Ihrer Sicht gesetzlich geregelt werden sollte?

Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Dr. Lindemann. Sie haben in Ihrer Stellungnahme geschrieben, dass der Markthochlauf ein unterstützendes Marktaktivierungsprogramm braucht. Mich würde interessieren, welche Vorstellung Sie dazu haben. Der Hintergrund ist natürlich, dass wir angesichts der derzeit niedrigen Ölpreise und damit auch der niedrigen Kraftstoffpreise vor dem Problem stehen, dass die Lücke bei den Total Cost of Ownership zwischen Verbrennern einerseits und den elektrischen oder den Brennstoffzellen-Fahrzeugen andererseits jetzt noch größer wird. Insofern habe ich es interessant gefunden, was Sie dazu in Ihrer Stellungnahme geschrieben haben. Es würde mich interessieren, wie Sie das konkret beurteilen.

**Vorsitzender:** Dann ist zuerst Herr Sigl an der Reihe.

**Kurt Sigl** (Präsident des Bundesverbandes Elektromobilität): Danke für die Frage, die uns natürlich sehr gelegen kommt, möchte ich mal sagen. Der Bundesverband E-Mobilität behandelt das Thema auch unter einer anderen Überschrift, nämlich

neue Mobilität. Wir unterhalten uns jetzt seit sechs Jahren eigentlich nur über das Automobil. Das greift aber grundsätzlich zu kurz. Das ist zu eng gedacht, es muss breiter gedacht werden. So sehen wir das. Es gilt auch hier, Akzente zu setzen im Hinblick auf die Verbindungsmodule zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Der intermodale Ansatz, das ist ein Begriff, den wir kennen und den wir unterstützen. Und hier fordern wir eben mehr Engagement in verschiedener Richtung und nicht nur immer konzentriert auf die Automotive-Sparte. Uns ist wohl bewusst, welchen Stellenwert diese Sparte einnimmt. Diese Ansätze werden sich aber in Zukunft nicht nur – und ich hebe das gern noch einmal hervor – auf das Auto, sondern auf die Mobilität generell beziehen. Wir sollten uns einfach einmal Gedanken darüber machen, wie wir die verschiedenen Module miteinander verzahnen können. Dafür brauchen wir selbstverständlich eine intelligente Ladeinfrastruktur, aber auch Verbindungsmodule hin zum ÖPNV, zum Car-Sharing oder zum Bike-Sharing. Nur wenn alle diese Module im Hintergrund miteinander verknüpft werden, macht das Ganze wirklich Sinn. Insofern sollten wir auch nicht nur bis zum Jahr 2030, sondern weit darüber hinaus denken. Wir haben in Deutschland den Anspruch – denke ich – auch den hohen den Erwartungen, die in anderen Ländern in uns gesetzt werden, zu entsprechen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Jetzt ist Herr Dr. Lindemann an der Reihe.

**Dr. Kay Lindemann** (Verband der Automobilindustrie): Vielen Dank! Wenn man sich die Zahlen anschaut, dann stellt man nüchtern fest, dass wir die Ziele, die wir uns bis zum heutigen Tag gesetzt haben, in Deutschland noch nicht erreicht haben. Die Zahl der Zulassungen liegt bei rund 30.000 Einheiten. Wir wollten aber deutlich mehr erreichen. Auf internationalen Vergleichsmärkten liegt die Zahl der Zulassungen zum Teil deutlich höher. Dies hängt natürlich auch mit den Rahmenbedingungen, mit dem jeweiligen Marktumfeld, zusammen. Wichtig ist uns ferner der Hinweis, dass die Politik bisher – und ich schließe hier insbesondere auch die Politik der Europäi-



schen Union mit ein – sehr stark angebotsorientiert war. Ich nenne beispielhaft die CO<sub>2</sub>-Regulierung, die ausschließlich auf das Angebot fokussiert ist und praktisch Vorgaben für die Struktur und den Charakter des jeweiligen Hersteller-Portfolios macht. Die Politik kommt, wenn sie die Ziele erreichen will, nicht umhin, sich stärker auf die Frage zu konzentrieren, welche nachfrageseitigen Anreize und Impulse man geben kann. Das gehört unmittelbar dazu. Stichwort „Marktaktivierungsprogramm“: Der VDA steht hundertprozentig hinter den Positionen und Empfehlungen der Nationalen Plattform Elektromobilität. Dazu gehört neben der von Prof. Karger mann genannten Sonder-AfA auch das Beschaffungsprogramm, auf das ich an dieser Stelle beispielhaft verweisen will.

**Vorsitzender:** Danke, Herr Dr. Lindemann! Dann gehen wir in die zweite Runde. Für die CDU/CSU-Fraktion noch einmal der Kollege Bilger.

**Abg. Steffen Bilger** (CDU/CSU): Herr Dr. Lindemann, wenn ich bei Ihnen gleich weitermachen darf. Der VDA ist international sehr gut vernetzt. Alle Länder, in denen Automobile eine wichtige Rolle spielen, beschäftigen sich intensiv mit der Elektromobilität. So haben wir bei dem parlamentarischen Abend unseres Parlamentskreises in der Französischen Botschaft gelernt, was Frankreich so alles macht. Daher wäre meine Frage, ob es nach Ihrer Kenntnis Erfahrungen in anderen Ländern mit solchen Vorrechten gibt, wie wir sie jetzt im Elektromobilitätsgesetz vorgesehen haben. Das ist das eine, was mich interessieren würde.

Dann habe ich eine Frage an Herrn Dr. Bonhoff. Sie sind ja der Experte, der etwas zu den Erfahrungen in den Modellregionen sagen kann. Mich würde interessieren, wie in den verschiedenen Modellregionen mit ihren unterschiedlichen Akzentuierungen die Diskussion über die im Elektromobilitätsgesetz vorgesehenen Bevorrechtigungen verläuft.

**Vorsitzender:** Dann sind Sie wieder dran, Herr Dr. Lindemann!

**Dr. Kay Lindemann** (Verband der Automobilindustrie): Herr Bilger, wenn man sich andere Märkte ansieht – ich nenne einmal beispielhaft Kalifornien in den USA, Norwegen, Niederlande oder auch Frankreich – dann erkennt man, dass es nicht die Lösung schlechthin gibt. Man findet hier häufig einen Mix von Maßnahmen, insbesondere eine Kombination aus nicht monetären und monetären Instrumenten. Nehmen Sie Norwegen, da arbeitet man sehr stark mit dem Instrument der Steuererleichterung. Auf anderen Märkten, wie etwa in Frankreich oder in den USA, bilden Prämien den Schwerpunkt. Beide Instrumente können – ausgehend natürlich von der jeweiligen Basis – geeignet sein, um den Markthochlauf zu beschleunigen. Auf allen genannten Märkten – Japan und die Niederlande sind weitere Beispiele – besteht ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen einem bestimmten Maßnahmenmix und dem Markthochlauf, und überall ist der Marktanteil höher als in Deutschland.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann kommt Herr Dr. Bonhoff!

**Dr. Klaus Bonhoff** (Nationale Organisation Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie): Herr Bilger, herzlichen Dank für die Frage. In der Tat arbeiten wir in den Modellregionen seit dem Jahr 2009 intensiv an dem Betrieb von batterieelektrischer Mobilität. Wir versuchen hier auch, die vielen Erfahrungen in der Begleitforschung zusammenzufassen, insbesondere zu den Themen Ordnungsrecht sowie Stadtentwicklung/Verkehrsplannung. Dabei entsteht ein Bild – ich drücke es einmal so aus – vom echten Leben. In den Modellregionen findet sich dann auch eine Vielfalt von Meinungen wieder, wie sie sicherlich auch hier im Raum versammelt ist. Ein wichtiges Element in dieser Diskussion ist sicherlich die Frage der Nutzung von Busspuren. Ich möchte aber festhalten, dass ich es für wichtig halte, diese Option einzuführen, um dann auf lokaler Ebene Entscheidungen treffen zu können. Ich glaube, das spiegelt auch die Erfahrungen in der Diskussionen wider.

Ein weiteres Thema ist die Bevorrechtigung im Bereich Parken. Hierbei ist es eine wichtige Bedingung, dass der Nutzer von batterieelektrischen



Fahrzeugen weiß, wo er in den Innenstädten parken oder laden kann. Allerdings gibt es hier viele Detailfragen, die noch zu klären sind. Wichtig ist aber, dass wir jetzt diesen ersten Schritt gehen.

Ein drittes Beispiel für die Bevorrechtigungen sind die Durchfahrtsberechtigungen. Es ist sicherlich gut und richtig, gerade auch den gewerblichen und den kommunalen Flotten einen Vorrang einzuräumen, was die Durchfahrtsberechtigung angeht.

**Vorsitzender:** Nun ist die Fraktion DIE LINKE. an der Reihe. Herr Lutze, bitte!

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Vielen Dank! Ich möchte mich entschuldigen, dass ich später gekommen bin. Ich hatte im parallel tagenden Ausschuss für Wirtschaft und Energie einen wichtigen Tagesordnungspunkt. Dabei ging es um das Grubenwasser im Steinkohlebergbau. Es ist mir eigentlich unangenehm, zu spät zu kommen, es ging aber leider nicht anders. Ich habe eine kurze Vorbemerkung, insbesondere weil gerade das Stichwort Parken genannt worden ist. Beim Thema Bevorrechtigung oder Bevorzugung muss man – und dies nicht nur bei den Busspuren, sondern auch an anderen Punkten – meiner Meinung nach die Frage aufwerfen, ob wirklich die Notwendigkeit besteht, im öffentlichen Verkehrsraum diese Plätze anzubieten. Nach meiner subjektiven Wahrnehmung steht an diesen Plätzen – in vielen Städten, aber auch bei mir zu Hause, wo es unmittelbar vor meinem Wahlkreisbüro drei solcher Parkplätze gibt – niemals ein Auto, das lädt. Zugleich sind alle anderen Parkplätze belegt. Aber das ist nur eine subjektive Wahrnehmung. Vielleicht sieht es an anderer Stelle anders aus. Deswegen setze ich hier ein Fragezeichen.

Meine erste Frage richtet sich an Herrn Fuchs. Meiner Ansicht nach ist die Formulierung in dem Gesetzentwurf, die sich auf die Bevorrechtigung bezieht, ein bisschen missverständlich. Deswegen lautet meine explizite Nachfrage: Ist nach ihrer Ansicht sichergestellt, dass die Kommunen am Ende diejenigen sind, die darüber entscheiden, ob sie das machen wollen oder nicht? Oder besteht – ich sage es jetzt mal ein bisschen umgangssprachlich – hier das Restrisiko, dass die Kommunen am

Ende durch Gesetze auf Bundes- oder Landesebene dazu gezwungen werden, Busspuren freizugeben oder Parkplätze vorzuhalten, obwohl sie davon vielleicht gar nicht überzeugt sind? Ich gehe davon aus, dass die Bundesrepublik Deutschland den Grundsatz der kommunalen Selbstverwaltung hat und dass die Kommunen letztlich selbst darüber entscheiden sollen, was für sie zweckmäßig und richtig ist und was eben nicht.

Die zweite Frage richtet sich an Herrn Sigl. Sie betrifft noch einmal die Förderpolitik des Bundes. Hier trifft man immer wieder auf die obskursten Fälle, ich denke da zum Beispiel an die verschiedenen Standards für Stecker usw. Mich würde interessieren, wie Sie die Fördermaßnahmen des Bundes einschätzen, wenn es um die Batterietechnik geht. Wenn man über Elektromobilität spricht, sollte man sich daran erinnern, dass Eisenbahn, Straßenbahn und die ganze andere Elektromobilität schon seit 150 Jahren im Einsatz sind. Wenn es jetzt um die Pkw geht, dann besteht das Problem nicht in fehlenden Parkplätzen oder irgendwelchen anderen Dingen, sondern darin, dass die Autos in der Regel nur ungefähr zwischen 30 und 80 Kilometern Reichweite haben, weil die Batterien auf einem Stand sind, der nicht befriedigend ist. Wie würden Sie die Förderbedingungen bzw. die Rahmenbedingungen einschätzen, die insbesondere der Bund hier schaffen will? Sind sie geeignet, in diesem technologischen Bereich Anstöße zu geben? Ich glaube, die Elektroautos werden sich nur dann durchsetzen, wenn sie von der Reichweite her mit Autos mit Verbrennungsmotoren konkurrieren können.

**Vorsitzender:** Danke, Kollege Lutze! Das waren genau drei Minuten. Jetzt kommt zuerst Herr Fuchs und dann Herr Sigl dran.

**Timm Fuchs** (Deutscher Städte- und Gemeindebund): Zu der Frage, ob die Regelungen, wie sie jetzt vorgesehen sind, den Kommunen Rechtssicherheit geben, ist Folgendes zu sagen: Bei jedem neuen Gesetz besteht immer ein gewisses Risiko, dass es nicht vollständig das erreicht und die Rechtssicherheit bietet, die man intendiert hat. Dies als allgemeine Vorbemerkung. Deshalb wird man nie absolute Rechtssicherheit bekommen. Im Speziellen – und das ist auch unserer



Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf zu entnehmen – haben wir angeregt, dass der § 3 Absatz 1 des Gesetzentwurfs noch präziser gefasst wird, und zwar insbesondere mit Blick auf den Punkt, den Sie, Herr Lutze, angesprochen haben. Es sollte sichergestellt sein, dass die Ermessungsausübung vor Ort von den Kommunen so vorgenommen werden kann, dass sie zu rechtssicheren Entscheidungen führt. Ich meine damit konkret, dass bei der Ermessungsausübung nicht nur die Sicherheit und die Flüssigkeit des Verkehrs eine maßgebliche Rolle spielen darf, sondern dass die Kommunen auch die Möglichkeit haben sollten, weitere Aspekte bei ihrer Ermessungsentscheidung zu berücksichtigen. Dies betrifft die Entscheidung, ob sie beispielsweise Parkplätze oder Busspuren freigeben wollen oder inwieweit sie Lärm, CO<sub>2</sub>-Belastung oder überhaupt Umweltschutzaspekten Rechnung tragen wollen. Das ist also auch aus unserer Sicht ein wichtiger Punkt, den Sie da ansprechen. Deshalb haben wir in unserer Stellungnahme an dieser Stelle einen alternativen Formulierungsvorschlag gemacht.

Zu Ihrer Bemerkung, ob es wichtig und richtig ist, den E-Mobilen überall an den Ladesäulen Parkmöglichkeiten einzuräumen: Hier bitte ich um eine differenzierte Sichtweise. Sie haben von Ihrem Heimatort gesprochen, wo angeblich in der Regel niemand steht. Ich kann versichern, dass im Stadtgebiet von Berlin, wo ich wohne, an den Ladesäulen, die existieren, regelmäßig E-Mobile Tag und Nacht stehen. Das hat natürlich immer auch ein wenig damit zu tun, wie viele E-Mobile schon unterwegs sind bzw. wie hoch der Durchdringungsgrad ist. Und es hängt natürlich auch damit zusammen, ob man schon Modellregion bzw. ob man ein Schaufensterprojekt ist. Das ist ein wichtiger Aspekt bei dieser Frage.

Meine letzte Bemerkung bezieht sich auf die Befristung des Gesetzes. Aus unserer Sicht ist es wichtig, dass man die Befristung des Gesetzes vorzieht, also einen früheren Zeitpunkt als den jetzt vorgesehenen wählt. Wir haben in unserer Stellungnahme dafür den 31.12.2020 vorgeschlagen. Die Frist soll dazu dienen, beim Auslaufen eine Revision vorzunehmen, um überprüfen zu können, ob die Maßnahmen, die vor allem im kommunalen Bereich vorgesehen sind, wirklich ihren Zweck erreicht haben.

**Kurt Sigl** (Präsident des Bundesverbandes Elektromobilität): Die Batterietechnikförderung ist ein ganz heikles Thema. Der Zug ist schon abgefahren, um es einmal ganz einfach auszudrücken. Wir haben in Deutschland noch einen Anteil von vier Prozent an der Weltproduktion von Akkus. Und bei den Technologien sind uns andere Länder um Welten voraus – nicht um Jahre, sondern um Welten. 30 bis 80 Kilometer Reichweite sind nicht die Realität. Die Realität liegt bei 120 bis 150 Kilometern, bei Herstellern deutscher Produkte vielleicht auch mal 180 Kilometer. Ich will da niemanden diskriminieren. Andere schaffen aber längst wesentlich mehr. Und demnächst werden noch viel mehr wesentlich mehr schaffen, und wir stehen da hinten. Das liegt an der Geschichte. Wir haben vor 20 Jahren das Fach Biochemie an den Universitäten abgeschafft. Jetzt hecheln wir hinterher. Das ist die Realität. Deswegen muss hier dringend gefördert werden, aber mit einer differenzierten Herangehensweise. Man muss sich einfach einmal ganz pragmatisch ansehen, was woanders passiert. Man sollte sich fragen, ob man auf diesen Zug aufspringen muss oder ob man nicht vielleicht mit einer völlig neuen Technologie beginnen oder das Ganze wesentlich technologieoffener betrachten sollte. Das predigt unser Verband im Übrigen schon seit Jahren, die hohe Technologieoffenheit. Das heißt, wir betrachten den Elektroantrieb nicht isoliert, sondern als Teil einer Gesamtkonzeption, zu der auch die Brennstoffzelle und viele andere Dinge gehören. Noch einmal: Bei der Batterieforschung und insgesamt bei der Technologie sind wir weit ins Hintertreffen geraten.

**Vorsitzender:** Dann folgt für die SPD-Fraktion, der Kollege Klare.

Abg. **Arno Klare** (SPD): Ich bin Berichterstatter für das große Thema Klimaschutz und Verkehr und damit für einen Bereich, der auch mit unserer Frage heute zu tun hat. Wenn wir eine Dekarbonisierungsstrategie für den gesamten öffentlichen Verkehr verfolgen würden, dann müssten wir viele Bausteine zusammensetzen, damit daraus etwas wird. Ein kleiner Baustein könnte dabei die Verbindung von Car-Sharing und Elektromobilität sein. Es gibt derzeit 14.000 Car-Sharing-Fahrzeuge auf den Straßen. Davon hat nur ein ganz kleiner



Teil einen elektrischen Antrieb. Dies hat, was die klassischen Car-Sharer angeht, auch etwas mit den Preisen zu tun, weil die Kunden, die das Auto leasen, es nicht honorieren, wenn das Auto teurer sein müsste. Gleichwohl wäre das ein nicht unwichtiger Ansatz. Denn wir haben es hier mit einer stark wachsenden Branche zu tun, gemessen an den Zuwachsraten pro Jahr.

Meine Frage richtet sich an Herrn Sigl und Herrn Schmitz. Sie hat zwei ganz unterschiedliche Aspekte. Welche politischen Impulse müssen wir setzen, damit im Bereich Car-Sharing der Anteil der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge größer wird? Dies könnte durchaus über den vom EmoG I gesetzten Rahmen hinausgehen, weil wir gewohnt sind, über den Tag hinaus zu denken.

**Vorsitzender:** Nun kommt zuerst Herr Sigl!

**Kurt Sigl** (Präsident des Bundesverbandes Elektromobilität): Es gibt 14.000 Car-Sharing-Fahrzeuge. Sie haben es gesagt. Ich denke, davon fahren keine 300 mit elektrischem Antrieb. Aber es gibt auch andere Beispiele, an die man anknüpfen könnte – und das wäre sozusagen unser Herzenswunsch, wenn ich das einmal so sagen darf – das sind die Behörden, die Kommunen, die Ämter etc. Ich gebe Ihnen ein Beispiel aus der Praxis. In meinem Heimatland Bayern – das ist ja unschwer zu hören – sind im Jahre 2013 1.800 Fahrzeuge für Ämter, Behörden, Kommunalbetriebe etc. angeschafft worden. Von diesen 1.800 Fahrzeugen waren zwei Plug-In-Hybride und ein Elektrofahrzeug. Ich denke, daraus kann man ablesen, dass hier etwas völlig schief läuft. Daher ist es jetzt allerhöchste Zeit, Zeichen zu setzen. Es gibt natürlich auch positive Beispiele. Allerdings sind diese sehr dünn gesät und kaum sichtbar.

**Martin Schmitz** (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.): Wie kann man Car-Sharing fördern? Dem stehen wir – sage ich mal – als ÖPNV-Branche sehr offen gegenüber. Wir haben uns auch dahin bewegt zu sagen: Wir arbeiten zusammen. Wir glauben, dass Car-Sharing dem öffentlichen Verkehr auch nutzen kann. Jeder, der bereit ist, sein Fahrzeug zu wechseln, wird irgendwann auch Bus oder Bahn fahren. Daher begrüßen wir

den weiteren Ausbau von Car-Sharing. Wie kann man die Fahrzeuge elektrisch machen? Ich glaube, diese Frage sollte man auch den Gemeinden stellen bzw. ihren Vertretern, die das Car-Sharing in den Städten zulassen. Hier kann man lokal sicherlich bestimmte Entwicklungen fördern, indem man bestimmte Fahrzeuge, die in die Stadt kommen, bevorzugt bzw. vorschreibt, dass sie elektrisch angetrieben sein müssen. Wir versuchen, den Verkehr durch Mobilitätspunkte stärker multimodal zu auszurichten und attraktiver zu machen. So gibt es die Überlegung, Elektrobusladerstellen mit Elektroladerstellen für E-Pkw, Car-Sharing-Fahrzeuge, leichte Lieferfahrzeuge oder E-Bikes zusammenzulegen. Dadurch können wir die Infrastruktur mit verschiedenen anderen teilen und so auch günstiger bereitstellen. Zudem erleichtern wir den Umstieg von einem System auf das andere. Ich kann mir vorstellen, dass davon dann auch Impulse ausgehen. Hierfür gibt es ermutigende Beispiele aus Hamburg oder aus Stuttgart.

**Vorsitzender:** Danke, Herr Schmitz! Jetzt kommt für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Kollege Kühn.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Sachverständigen haben das Thema öffentliches Beschaffungsprogramm bereits angesprochen. In der Tat birgt dies ein riesiges Potenzial. Wir haben drei Millionen Fahrzeuge in den öffentlichen Flotten und Fuhrparks. Deshalb möchte ich die erste Frage an Herrn Fuchs richten. Wie kommen wir zu einer Beschaffungsoffensive für öffentliche Flotten, in die beispielsweise auch die kommunalen Nutzfahrzeuge einbezogen sind? Welche Rahmenbedingungen müssen geschaffen werden, damit der Markthochlauf im öffentlichen Bereich vorbildlich stattfindet?

Die zweite Frage richtet sich an Herrn Sigl. Was hält die Menschen davon ab, ein Elektroauto zu kaufen? Hier spielen vor allem die Probleme Reichweite, Ladeinfrastruktur und Preis eine Rolle. Deshalb möchte ich eine Frage zur Ladeinfrastruktur stellen. Zurzeit wird im Rahmen des Lärmprojekts an der A 9 eine Schnellladeinfrastruktur aufgebaut, allerdings nur für den CCS-Stecker. Von den Elektroautos, die in Deutschland



im Verkehr sind, hat jedoch die Hälfte einen CHAdeMO-Stecker, andere haben einen Typ 2-Stecker und in kleinem Umfang gibt es noch die Variante von Tesla. Das heißt, zwei Drittel der Fahrzeuge könnten die neue Schnellladeinfrastruktur gar nicht nutzen. Daher meine Frage: Wie müsste die Schnellladeinfrastruktur aussehen? Welche Schnellladeinfrastruktur brauchen wir und wie muss diese ausgestattet sein?

**Vorsitzender:** Dann erst der Herr Fuchs und anschließend Herr Sigl. Bitteschön!

**Timm Fuchs** (Deutscher Städte- und Gemeindebund): Wie kommen wir zu einer Beschaffungsoffensive bei den öffentlichen Flotten? Es geht hier vor allem um das Kriterium Preis. Denn viele Kommunen sind derzeit bekanntermaßen finanziell nicht in der Lage, Beschaffungen vorzunehmen, insbesondere die Beschaffung von Fahrzeugen, die teurer als konventionelle Fahrzeuge sind. Es geht also einfach darum, die Kommunen zu unterstützen, und zwar auch finanziell. Ich spreche mich ausdrücklich nicht gegen die Sonder-AfA aus, die auch wichtig ist, um den gewerblichen Markt zu aktivieren, der wiederum dazu dienen kann, dass dann im zweiten Schritt Private sich E-Mobile anschaffen. Aber man sollte komplementär zu der Sonder-AfA auch etwas für die Beschaffung im öffentlichen Bereich tun, zumal man in Rechnung stellen muss, dass die Einführung einer Sonder-AfA zu finanziellen Einbußen bei den Ertragssteuern für die Kommunen, an denen sie eben auch beteiligt sind, führt. Betroffen wären somit nicht nur Bund und Länder, sondern auch die Kommunen. Deshalb – denke ich – wäre es richtig, komplementär auch etwas für den öffentlichen Bereich zu tun.

**Kurt Sigl** (Präsident des Bundesverbandes Elektromobilität): Ladeinfrastruktur, Reichweite, die Frage war sozusagen zweigeteilt. Ich möchte zunächst die Frage speziell zum Thema SLAM beantworten. Das ist ein ganz heikles Thema. Es sind nicht nur 50, sondern 70 Prozent der Elektrofahrzeuge, die derzeit auf Deutschlands Straßen fahren, die nur CHAdeMO laden können. Wo

müssten die Tankstellen hin? Die Schnellladetankstellen müssten logischerweise an Autobahn-tankstellen und Autobahnraststätten errichtet werden. Andere Länder haben uns vorgemacht, dass das einfach zu machen ist. Wir diskutieren schon wieder seit zwei Jahren, wie wir das vielleicht hinbekommen können. Ich fordere hier einen pragmatischen Ansatz, das einfach einmal zu machen, auch wenn man vielleicht zunächst nur 80 Prozent schafft und dann 20 Prozent nachkorrigieren muss. Das ist nicht meine persönliche, sondern unsere Forderung. Das Thema Reichweite wird immer mal wieder hochstilisiert. Vor allem die Berichterstattung der letzten Jahre hat sehr zu einer Verunsicherung der Bevölkerung beigetragen. Fakt ist nämlich Folgendes: Es gibt derzeit auf Deutschlands Straßen 45 Millionen Fahrzeuge, davon sind 11 bis 12 Millionen Zweit- und Drittfahrzeuge, die am Tag im Durchschnitt nicht mehr als 30 Kilometer bewegt werden. Über was diskutieren wir hier eigentlich? Auch hier sollte man einmal den pragmatischen Ansatz wählen, die Menschen aufklären und ihnen zeigen, wie es funktioniert. Parallel dazu sollte eine vernünftige Ladeinfrastruktur geschaffen werden, die jeder vernünftig und einfach nutzen kann. Es ist zwar gut, wenn man die Ladeinfrastruktur hat. Wenn man dann aber 40 Karten bedienen muss, um dranzukommen und letztlich zu laden, dann wird es kompliziert. Das sind die Probleme, die man in den letzten drei Jahren hätte angehen sollen. Wir hätten Rechtssicherheit schaffen müssen, um den Playern Planungs- und Finanzierungssicherheit zu geben. Das ist nicht geschehen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Sigl! Dann gehen wir in die dritte Runde, jetzt kommt von der CDU/CSU-Fraktion der Kollege Jarzombek.

Abg. **Thomas Jarzombek** (CDU/CSU): Ich habe eine Frage, die ich gerne Herrn Dr. Lindemann und auch Herrn Prof. Karger stellen würde. Es geht um die Ladeinfrastruktur in Tiefgaragen, die gemeinschaftlich genutzt werden. Sind Sie der Auffassung, dass es hier einen rechtlichen Gleichstellungsbedarf gibt, und zwar im Hinblick darauf, dass es für Miteigentümer oder Mieter nicht einfach ist, sich entsprechende Wallboxen, die zum



Aufladen erforderlich sind, in die Tiefgarage einbauen zu lassen? Ist dies möglicherweise – aus Ihrer Sicht – ein Hinderungsgrund für Menschen, sich ein Elektromobil anzuschaffen?

**Vorsitzender:** Eine konkrete Frage. Herr Lindemann, bitte!

**Dr. Kay Lindemann** (Verband der Automobilindustrie): Das ist sicherlich ein potenzieller Regelungstatbestand für den nächsten Teil eines Elektromobilitätsgesetzes, bei dem das Thema Ladeinfrastruktur hoffentlich ein zentraler Bestandteil sein wird. Es geht darum, sich nicht nur den öffentlichen, sondern gerade auch den halböffentlichen und den privaten Parkraum anzusehen. Nun bin ich kein Experte des WEG, des Wohnungseigentumsgesetzes. Man kann aber davon ausgehen, dass es sich hier häufig um Gemeinschaftseigentum handelt und somit eine wohn- und mietrechtliche Situation besteht, in der man praktisch einen Gemeinschaftsbeschluss herbeiführen muss. Einen solchen Beschluss herbeizuführen, kann bei querulatorischen Verhältnissen in einem Haus vielleicht unmöglich sein. Daher wäre es denkbar, im WEG eine Klarstellung vorzunehmen, die gewährleistet, dass jemand, der in einer gemeinschaftlich genutzten Tiefgarage eine Wallbox oder Ähnliches installieren möchte, keine unnötige Zeit im Dialog – um es einmal vorsichtig auszudrücken – mit seinen Nachbarn verliert.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Jetzt Herr Prof. Karger, Ihre wissenschaftliche Meinung!

**Prof. Dr. Henning Karger** (Deutsche Akademie für Technikwissenschaften): Das ist relativ einfach, ich habe eher eine praktische Anmerkung. Erstens haben wir mehrfach gesagt, dass im Baurecht etwas getan werden muss. Es gibt auch entsprechende Anreize. So würde ich zum Beispiel für Mehrfamilienhäuser fordern, ab einer bestimmten Anzahl von Mietern eine Ladestation zu installieren. Zweitens kann man das, was Sie ansprechen, täglich erleben. Ich habe das zum Beispiel bei mir erlebt. Ich habe in meiner Tiefgarage für 200 Euro eine ganz normale Schuko-Steckdose

anbringen lassen, damit überhaupt ein Parkplatz da ist. Die Steckdose kann ich abschließen, insofern – sage ich mal – ist das verbunden. Ich kann Ihnen aber sagen, dass ein Bekannter von mir aus München das nicht durchsetzen konnte.

Der nächste Punkt, an den Sie vielleicht auch denken sollten: Wir werben stark dafür, dass Flotten auch bei Unternehmen aufgebaut werden und dass die Fahrzeughalter am Arbeitsplatz Strom laden können. Das wollen viele Firmen auch tun. Aber schauen Sie, das wird jetzt als geldwerter Vorteil besteuert. Das geht nicht. Daher haben manche Betriebe, die ich kenne, es jetzt wieder verboten. Das sind Kleinigkeiten, aber es wäre gut, wenn man hier rasch nachbessern würde.

**Vorsitzender:** Danke! Dann kommt die Fraktion DIE LINKE., die Kollegin Leidig.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich möchte gern zwei Fragen an Herrn Sigl stellen, weil ich es ausgesprochen spannend finde, dass Sie das Thema Elektromobilität ein bisschen breiter auffassen. Dies gilt auch für die Stellungnahme, die der Bundesverband E-Mobilität vorgelegt hat. Vielleicht könnten Sie diese Fragen – also den ersten Teil zumindest – beantworten. Sie haben vorhin schon einmal betont, dass man schauen müsse, was in anderen Ländern vor sich geht und dass man sich nicht sozusagen einen Punkt heraussuchen und dann hinterherhecheln solle. Meine Frage ist, ob Sie einen Überblick über Best-Practice-Beispiele für die Förderung von Elektromobilität haben, insbesondere Beispiele dafür, dass man das Thema breit auffasst und auch die öffentliche Elektromobilität einbezieht, etwa Trolley-Busse. Ich weiß, dass inzwischen viel mit Seilbahnen experimentiert wird usw. Gibt es solche Rankings? Und was funktioniert am besten, um die Klimaschutzziele zu erreichen? Denn das ist ja das Ziel, das uns sozusagen leitet. Das ist meine erste Frage. Die zweite Frage: Ich habe nicht verstanden, weshalb sich die Position der Nationalen Plattform Elektromobilität von der Position des Bundesverbandes Elektromobilität so stark unterscheidet. Ich will nicht behaupten, dass sie gegensätzlich sind, aber sie unterscheiden sich deutlich. Mir ist auch nicht klar, worin hier eigentlich der Unterschied be-



steht. Wie ich sehe, ist der Bundesverband wirklich eine sehr breit angelegte Organisation, in der viel Kompetenz aus verschiedenen Bereichen zusammenfließt. Mich würde daher einfach interessieren, wo hier die Unterschiede liegen.

**Vorsitzender:** Danke, Frau Kollegin Leidig! Nun die bayerische Stimme, Herr Sigl, bitteschön!

**Kurt Sigl** (Präsident des Bundesverbandes Elektromobilität): Die bayerische Stimme ist noch vorhanden. Die ganze Angelegenheit bedarf zunächst einer differenzierten Betrachtungsweise – das ist die Grundbedingung – und einer Offenheit, an die Dinge heranzugehen. Wir haben alles gesammelt, was es auf dieser Welt gibt. Ich habe mir die Mühe gemacht und bin in den letzten fünf Jahren selbst in alle Länder auf diesem Planeten gereist, um mir ein Bild zu machen von dem, was realisierbar ist bzw. was jetzt schon geht. Das ist mehr, als ich geglaubt hatte. Das ist die eine Seite der Geschichte. Das Material können Sie alles bei uns bekommen, Sie brauchen es nur anzufordern. Wir haben offene Türen, da bekommen Sie alles, was Sie brauchen. Wir planen diesbezüglich sogar – um das Ganze jetzt voranzubringen – für den Herbst dieses Jahres eine Konferenz zum Thema E-Mobile-Practice. Wir wollen nicht mehr nur theoretisch darüber reden, sondern handeln. Mit Seilbahnen wird nicht mehr experimentiert, die werden längst gebaut – in Südamerika, und auch in Deutschland gibt es inzwischen sehr konkrete Planungen für einige Projekte. Wir haben sogar in meiner Heimatstadt Ingolstadt ein Seilbahnprojekt vorgeschlagen, als vierte Donauquerung, weil wir keine andere Lösung mehr dafür sehen. Es gibt einfach keine Alternativen, weil in Ingolstadt der Verkehr komplett kollabiert. Zuletzt vielleicht noch ein Wort zum Unterschied zwischen dem VDA – den haben Sie, glaube ich, konkret angesprochen – und dem Bundesverband E-Mobilität. Sie stellen richtig fest, das unterscheidet sich nicht groß. Der Hauptunterschied ist klar und ergibt sich – denke ich – schon aus den Namen. Beim Verband der Automobilindustrie geht es in erster Linie ums Auto, und bei uns geht es nicht nur ums Auto, sondern um alle Facetten dieses mobilen Lebens da draußen. Und das ist wesentlich vielfältiger, als wir alle denken. Die

künftigen Generationen werden dieses Leben ganz anders handhaben, als wir es bisher gewohnt sind.

**Vorsitzender:** Danke, Herr Sigl! Dann ist die SPD-Fraktion, der Kollege Rimkus, an der Reihe.

Abg. **Andreas Rimkus** (SPD): Ich möchte meine Frage an den Vertreter der IG-Metall, an Herrn Lemb, richten. Wir haben gerade in der zweiten Fragerunde, aber eigentlich auch schon in der ersten, erfahren, dass Deutschland bei der Zellproduktion – zumindest bei der Produktion von Akkuzellen – offensichtlich hinterherhinkt bzw. dass andere Nationen schon wesentlich weiter sind. Meine Anmerkung dazu: Ich sehe das in Bezug auf die Brennstoffzelle genau umgekehrt. Was bedeutet es eigentlich aus Sicht der IG Metall, dass die Wertschöpfungsstufe für Batteriezellen beim Elektrofahrzeug so hoch ist, wie sie ist? Man spricht von 40 Prozent. Was bedeutet das, wenn wir uns auf diesen Transformationsweg begeben? Und in welche Richtung müsste sich der Markt bewegen, damit auch die Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer – die ja nicht unwesentlich sind, denn die Automobilbranche ist eine der Kernbranchen in Deutschland – berücksichtigt werden und damit neben unseren ökologischen Zielen auch die anderen Nachhaltigkeitsziele sowie die sozialen Aspekte Eingang finden. Ist es vor diesem Hintergrund richtig, dass wir möglicherweise auf Technologieweiterungen setzen? Ich nenne hier die Stichworte Lithium/Luft oder Lithium/Schwefel. Ich weiß, dass wir möglicherweise vor neuen Innovationsstufen stehen, die uns helfen könnten, bestimmte Probleme, die wir heute haben, besser in den Griff zu bekommen.

**Vorsitzender:** Danke! Herr Lemb, bitte!

**Wolfgang Lemb** (Vorstandsmitglied IG Metall): Vielen Dank für die Frage. Um noch einmal auf den Arbeitplatzeffekt zurückzukommen: Wir haben derzeit 786.000 Beschäftigte in der Automobilindustrie. Wenn wir uns anschauen, wie viele Arbeitsplätze in den letzten Jahren geschaf-



fen worden sind – und zwar dauerhafte Stammarbeitsplätze –, dann reden wir über 80.000. Das teilt sich noch einmal auf in rund 55.000 Arbeitsplätze bei den OEM und rund 25.000 bei den Zulieferern. Dies führt allen in diesem Raum die Bedeutung der Automobilindustrie in Deutschland klar vor Augen. Die IG Metall hat letzte Woche eine Konferenz in Brüssel zu der Frage der CO<sub>2</sub>-Reduzierung bis zum Jahr 2020 durchgeführt. Wir sind dabei auch der Frage nachgegangen, welche Regelung nach dem Jahr 2020 kommt. Die Debatte, in die sich auch unsere Kollegen, die GBR-Vorsitzenden, mit eingebracht haben, hat gezeigt, dass wir überhaupt keine Regelung – weder bis 2020, geschweige denn darüber hinaus – hinbekommen werden, wenn wir nicht im Bereich der E-Mobilität einen Sprung nach vorne machen. Das betrifft natürlich auch die Frage, wie wir eine bessere Zellfertigung in Deutschland hinbekommen. Das ist allen Beteiligten klar. In dieser Richtung gibt es bereits eine Reihe von Innovationen bei den Unternehmen der Automobilindustrie, die auch von den Arbeitnehmervertretungen stark forciert werden. Was wir brauchen, wenn wir Leitanbieter im Bereich der Elektromobilität werden wollen – und das steht hinter dem Vorschlag der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE), der von der IG Metall mitgetragen wird – ist die möglichst rasche Etablierung einer Zellfertigung in der Bundesrepublik Deutschland. Dazu benötigen wir eine deutliche Erhöhung der Ausgaben für Forschung und Entwicklung in diesem Bereich.

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann kommt für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Abgeordnete Kühn.

Abg. **Christian Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Der Bundesrat hat sich intensiv mit dem Gesetzentwurf beschäftigt und der Bundesregierung verschiedene Hinweise gegeben bzw. Vorschläge gemacht. Ein Thema, das in der Stellungnahme aufgegriffen worden ist, betrifft die Frage, wer denn eigentlich privilegiert werden soll. Dabei geht es speziell um die Busspuren und um die Parkplatzprivilegierung. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die Anforderungen an die Plug-In-Hybride und auch an die Reichweite, die der Gesetzentwurf bis jetzt

vorsieht, mit Blick auf die technologische Entwicklung, die man fördern will, und auch mit Blick auf die Akzeptanz der Elektromobilität deutlich erhöht werden müssten. Da es bereits eine Vielzahl von Fahrzeugen gibt, die technologisch recht weit entwickelt sind, sollten wir nicht von den Mindestwerten ausgehen, sondern von den Fahrzeugen, die technologisch am weitesten entwickelt sind. Ich möchte daher Herrn Fuchs fragen, wie er dies beurteilt. Welche technischen Anforderungen sollten für die Reichweite, aber auch für die Emissionen definiert werden, damit tatsächlich ein Anreiz für die weitere technologische Entwicklung geschaffen wird?

Ferner würde ich gern noch eine Frage an Herrn Lemb stellen. Sie haben deutlich gemacht, welchen Stellenwert die Automobilindustrie in Deutschland hat. Ich erinnere mich, dass die IG Metall Baden Württemberg einmal eine Studie in Auftrag gegeben hat, die die wirtschaftlichen und die Arbeitsmarktpotenziale der Elektromobilität untersuchen sollte. Könnten Sie die Ergebnisse der Studie noch einmal skizzieren? Welches Potenzial an Arbeitsplätzen oder auch zur Sicherung vorhandener Arbeitsplätze hat ein Markthochlauf im Bereich der Elektromobilität?

**Vorsitzender:** Danke! Bitte, Herr Fuchs, und anschließend Herr Lemb!

**Timm Fuchs** (Deutscher Städte- und Gemeindebund): Welche Anforderungen sollten aus kommunaler Sicht an die Fahrzeuge gestellt werden? Ich habe in meinem ersten Statement schon ausgeführt, dass die Anforderungen – insbesondere wegen der Umweltbelastungen in den Städten – sehr ambitioniert sein sollten, gerade auch in Bezug auf den Schadstoffausstoß. Das muss sich natürlich auf alle drei Fahrzeugkategorien beziehen, die gefördert werden sollen und ganz explizit auch auf die Hybriden, die man – denke ich – vor allem erst einmal braucht, um den Markt zu etablieren. Ich möchte in diesem Zusammenhang auf einen Aspekt hinweisen, der uns aus kommunaler Sicht sehr wichtig ist. Es muss mit Hilfe von entsprechenden Anreizen insbesondere dafür gesorgt werden, dass der Lieferverkehr in den Städten möglichst auf Hybride umsteigt bzw. langfristig allein auf E-Mobil-Basis funktioniert. Denn es gibt



in den Städten einen extrem starken Zuwachs an Lieferfahrzeugen, der zum einen für einen Anstieg von Feinstaub bzw. von CO<sub>2</sub>-Emissionen sorgt, der zum anderen aber auch den Verkehr in Städten insgesamt lahm legt. Um noch ein paar Zahlen zu nennen: Derzeit werden in den deutschen Städten pro Jahr ca. 2,8 Milliarden Sendungen verteilt. Wir werden in kurzer Zeit – ungefähr im Jahr 2017 – bei 3 Milliarden Sendungen liegen. Wenn man sich vorstellt, dass die Lieferfahrzeuge diese Sendungen verteilen und dass dies erhebliche Umweltauswirkungen in den Städten hat, dann sollte man dahin kommen, gerade in diesem Bereich einen Wandel in Richtung E-Mobilität anzustoßen.

**Wolfgang Lemb** (Vorstandsmitglied IG Metall): Wenn wir die intermodale Verkehrsstruktur in die Betrachtung mit einbeziehen, dann können wir die Auswirkung auf die Beschäftigung zurzeit nicht einschätzen. Sie wird aber sicher deutlich höher sein als die Zahl, die ich Ihnen jetzt nenne. Bezogen allein auf die Automobilindustrie, gehen wir davon aus, dass beim Markthochlauf der E-Mobilität mindestens 30.000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen können; dies allerdings unter der Voraussetzung, dass wir die Zellfertigung in Deutschland etablieren können.

**Vorsitzender:** Danke! Jetzt liegen mir nur noch die Fragen des Kollegen Lutze von der Fraktion DIE LINKE. und des Kollegen Kühn von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vor. Ich frage einmal bei der Union nach. Hier sehe ich keinen Bedarf und bei der SPD auch nicht. Dann würde ich sagen, wir fahren mit den beiden Fragestellern fort. Kollege Lutze, bitteschön!

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Ich bin ganz schnell und habe eine Frage an die Herren Sigl und Schmitz. Es geht mir um das Beispiel Taxibetrieb. Alle wissen, das ist ein öffentliches Verkehrsmittel und zugleich ein sehr individuelles. Es rangiert irgendwo an der Schnittstelle zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem individuellen Personenverkehr. Wir wissen auch, dass die Taxis in aller Regel Kurzstrecken fahren und dass sie in den Städten stärker verbreitet sind als

auf dem Land. Ich sage leider, aber das ist nun einmal so. Es ist auch bekannt, dass die Taxis nicht nur für die Fahrgäste unterwegs sind, sondern immer auch längere Standzeiten haben, wenn sie auf Fahrgäste warten. Und die Standplätze sind in aller Regel, ich will nicht sagen beschildert, aber doch gut markiert. Sie wissen schon, worauf ich hinaus will, dass es hier eigentlich ein Potenzial gibt. Ich kenne keine Zahlen. Ich gehöre selbst – nicht nur hier in Berlin, wenn mal der Fahrdienst ausfällt, sondern auch bei mir zu Hause – zu denjenigen, die regelmäßig Taxis nutzen. Ich bin jedoch noch nie mit einem Taxi gefahren, das zu 100 Prozent e-mobil war. Es gibt sicherlich das eine oder andere Fahrzeug, das mit Hybridantrieb fährt, und es gibt in aller Regel auch Taxis mit Erdgasantrieb usw. Das steht dann auch immer an den Fahrzeugen dran. Ferner haben Taxiunternehmen – und dies dann auch ist meine letzte Bemerkung dazu – im Prinzip den Vorteil, dass sie die Fahrzeuge, wenn sie sie neu kaufen, zu sehr günstigen Konditionen – Stichwort: Mercedes-Benz – erwerben können. Daher meine Frage: Wenn die Rahmenbedingungen – sofern mich mein Eindruck nicht täuscht – für die Elektromobilität in diesem Bereich eigentlich so gut sind, woran liegt es dann, dass gerade hier so gut wie keine 100-prozentige Elektromobilität anzutreffen ist? Es handelt sich im Übrigen ja – vor allem in den großen Städten – nicht gerade um wenige Fahrzeuge.

**Vorsitzender:** Die Frage richtete sich an Herrn Schmitz und Herrn Sigl, wenn ich richtig verstanden habe. Dann Herr Schmitz und anschließend Herr Sigl, bitte!

**Martin Schmitz** (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.): Ich denke, bei den Taxibetrieben ist ein Umdenken notwendig, eine geistige Umorientierung auf neue Technologien. Technologien, die bereits vorhanden sind, werden aber meist vorgezogen. Außerdem haben Sie gerade ein Unternehmen angesprochen, das in Deutschland sehr stark vertreten ist, das diesen Markt quasi beherrscht. Dieses Unternehmen bietet derzeit noch kein Fahrzeug der Art, wie Sie es sich vorstellen, an. Von dieser Seite betrachtet, kann ich mir vorstellen, dass es schwierig sein wird, den Markt zu



verändern. Aber es gibt sicher auch Möglichkeiten für die Politik, auf das Taxigewerbe vor Ort Einfluss zu nehmen. Dieser Diskussion muss man sich wahrscheinlich vor Ort immer wieder stellen. Wir von ÖPNV-Seite versuchen, wie gesagt, mit den E-Bussen, die wir in diesem Jahr in 30 Städten einführen werden, Mobilitätspunkte zu kreieren. Wir würden uns daher freuen, wenn sich das Taxigewerbe mit anschließen und die Mobilitätspunkte mit benutzen würde, durch Einsatz von E-Mobilen, damit diese Form der Mobilität voran gebracht wird.

**Kurt Sigl** (Präsident des Bundesverbandes Elektromobilität): Ich habe subjektiv den Eindruck, dass in Berlin sehr viele Hybridtaxis unterwegs sind. Vielleicht täusche ich mich, aber nach meiner Wahrnehmung ist es mindestens jedes zweite – allerdings leider nicht von einem deutschen Hersteller. Dies sei nur am Rande vermerkt. Dass Taxis selbstverständlich elektrisch fahren können und auch prädestiniert dafür sind, liegt auf der Hand. Ein Umdenken ist notwendig. Das hat etwas mit einem Paradigmenwechsel zu tun. Es hat aber auch mit einem anderen Punkt zu tun, an dem es wahrscheinlich sehr interessant wird, wenn wir nämlich umsteigen vom konduktiven auf das induktive Laden. Da die Taxis sehr häufig auf speziellen Spuren stehen und warten, könnten sie in dieser Zeit sinnvollerweise aufgeladen werden. Wenn allerdings 120 Taxis am Münchener Flughafen gleichzeitig anstöpseln müssten, dann wird es etwas schwierig. Das können Sie sich vorstellen. Wenn ich das Ganze aber induktiv mache, dann funktioniert es tadellos, ohne irgendwelche Probleme. Aber – und jetzt kommt eine interessante Geschichte – es gibt Unternehmen in Deutschland, die das bereits tun. Eines unserer Mitgliedsunternehmen – Taxi Ostbahnhof – das vor kurzem ganz groß im Bayerischen Fernsehen zu sehen war, macht das konsequent. Das Unternehmen stellt konsequent von Hybrid auf Plug-In-Hybrid und von Plug-In-Hybrid auf reinen Elektroantrieb um. Das ist also machbar. Man kann dort auch alle nötigen Informationen bekommen. Wenn Sie sie brauchen, stellen auch wir sie Ihnen gern zur Verfügung. Sie enthalten auch alle Details und Berechnungen zur Wirtschaftlichkeit.

**Vorsitzender:** Dankeschön! Die Fachpolitiker werden das sicherlich tun. Jetzt kommen wir abschließend zum Kollegen Kühn von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe noch eine Frage an Herrn Fuchs. Sie haben sich in Ihrer Stellungnahme unter anderem mit dem Thema Kennzeichnungen befasst. Auch der Bundesrat hat sich damit befasst und das E-Kennzeichen als zu aufwendig, zu teuer und damit nutzerunfreundlich kritisiert. Wer ein Elektroauto hat, der muss noch einmal zur Zulassungsstelle bzw. Briefwechsel mit der Versicherung führen. Welche Lösung halten Sie für zielführend?

Meine letzte Frage richtet sich an Prof. Karger-mann. Sie bezieht sich noch einmal auf die Sonder-AfA. Diese wirkt von Prinzip her wie ein zinsgünstiger Kredit. Zurzeit haben wir aber eine Niedrigzinsphase. Die Frage ist: Wie stark ist dann die Wirkung? Und wäre dann nicht – wenn die Sonder-AfA wie ein zinsgünstiger Kredit wirkt – ein KfW-Programm eine Idee, von der nicht nur die Gewerblichen, sondern auch Private profitieren könnten? Es gibt ja nicht nur die gewerblichen Kunden, auch wenn diese für den Markthochlauf besonders relevant sind, sondern auch die Privaten. Wäre das vielleicht eine Idee?

**Vorsitzender:** Dann Herr Fuchs!

**Timm Fuchs** (Deutscher Städte- und Gemeindebund): Zum Stichwort Kennzeichnung haben wir in unserer Stellungnahme ausgeführt, dass wir anstelle des dualen Verfahrens die Einführung einer einheitliche Plakette befürworten würden. Der Gesetzentwurf sieht in seiner derzeitigen Fassung vor, dass Inländer das Kennzeichen und Ausländer die Plakette haben sollen. Wir äußern uns dazu vor dem Hintergrund, dass die Kommunen als Zulassungsämter fungieren und somit auch den entsprechenden Aufwand bei der Zuteilung der Kennzeichen bzw. der Plaketten zu bewältigen haben. Zusätzlicher Aufwand entsteht somit nicht nur dem Bürger, der schon ein E-Mobil hat und sich dafür ein neues Kennzeichen besorgen muss, sondern auch den Kommunen. Wir können allerdings nicht die Notwendigkeit erkennen, diesen



Aufwand tatsächlich zu betreiben. Wenn man das Ganze einmal unter dem Blickwinkel der Verkehrsüberwachung betrachtet, dann stellt man fest, dass wir zurzeit in vielen Städten die – vornehmlich grünen – Umweltplaketten haben. Bei der Plakettenlösung, wie sie zurzeit gilt, funktioniert die Überwachung durch die Polizei auch im fließenden Verkehr recht gut. Auch vor diesem Hintergrund sprechen wir uns dafür aus, eine einheitliche Kennzeichnung in Form einer Plakette vorzunehmen. Nun noch eine letzte Anmerkung zu dem Gesetzentwurf: Wir haben in unserer schriftlichen Stellungnahme angemerkt, dass wir die Pauschalen, die im Gebührenbereich für die kommunalen Zulassungsämter ermittelt worden sind, nicht für plausibel halten. Denn hier hat man auf der Grundlage der Angaben von drei bayerischen Landkreisen und einem Landkreis in Nordrhein Westfalen – glaube ich – einfach eine pauschale Schätzung vorgenommen, ohne dies noch einmal gründlich zu untersuchen. Angesichts des Aufwandes, der den Kommunen in dieser Sache entsteht, sollte man meiner Meinung nach noch einmal genau nachprüfen, ob dies wirklich die angemessene Art der Festsetzung ist.

**Vorsitzender:** Danke, Herr Fuchs! Herr Prof. Karger mann, mit Ihnen haben wir begonnen und mit Ihnen enden wir auch. Bitteschön!

**Prof. Dr. Henning Karger mann** (Deutsche Akademie für Technikwissenschaften): Zunächst einmal: Die Wirksamkeit aller dieser Maßnahmen kann Ihnen niemand garantieren. Das sind Annahmen. Wir haben uns auf ein TCO-Modell verlassen, das wir ausgeschrieben hatten. Das erste Modell ist nicht akzeptiert worden, weil es zu industrienahe gewesen ist. Die Ausschreibung ist dann an eine wissenschaftliche Institution gegangen. Das ist etwa ein Jahr her. Ich sage Ihnen zur Wirksamkeit einmal zwei, drei Dinge und gehe dann auf Ihre Frage ein. Worüber wir hier so eingehend diskutiert haben, das betraf die Frage, wie weit die Zahlungsbereitschaft für nicht monetäre Anreize – also Busspuren und Parken – geht. Darüber ist in der NPE lange diskutiert worden. Die Optimisten haben gesagt: Na ja, vielleicht anderthalbtausend Euro – nur um dies hier mal zu erwähnen. Das wurde als die Obergrenze angesehen. Es ging also

um die Frage, was der Kunde bereit ist, mehr zu zahlen, wenn er diese Dinge alle in Anspruch nehmen kann. Das ist immerhin schon einmal etwas. Die AfA funktioniert natürlich – sage ich mal – so, dass die Kosten im Laufe des Jahres steigen und damit der Gewinn sinkt. Daraus resultiert ein steuerlicher Anreiz. An dieser Stelle gibt es keinen Zinseffekt, und dies kann die Leute – sage ich mal – schon interessieren. Bei allen Innovationen wird eine degressive AfA gefordert, die haben wir aber leider nicht. Es handelt sich um ein typisches Innovationsinstrument. Bei der Modellrechnung hat sich ergeben, dass es zwischen 200.000 und 250.000 mehr Autos bringen sollte. Ferner haben Sie die KfW angesprochen. Die hatten wir am Anfang auch dabei. Das bedeutet aber einen Zinseffekt. Wegen des Niedrigzinses bringt das jetzt aber nicht mehr viel. Die KfW hatte ein Programm, aber leider hat uns die Realität mit dem Niedrigzins überholt.

**Vorsitzender:** Herzlichen Dank! Damit sind wir am Schluss unserer heutigen Anhörung angelangt. Ich darf sagen, dass sie hoch informativ war und auch vorbildlich verlaufen ist, in insgesamt vier Runden. Ich danke Ihnen herzlich für Ihr Kommen und wünsche Ihnen einen guten Heimweg. Sie werden sicherlich alle die Hoffnung haben, dass Ihre schriftlichen Stellungnahmen in den Gesetzgebungsprozess miteinfließen werden. Herzlichen Dank und alles Gute! Die 30. Ausschusssitzung ist damit geschlossen.

Schluss der Sitzung: 12.17 Uhr

Martin Burkert, MdB  
**Vorsitzender**



---

## **Inhaltsverzeichnis der Stellungnahmen**

### Öffentliche Anhörung

am Mittwoch, 4. Februar 2015 ab 11.00 Uhr,  
Elektromobilitätsgesetz - EmoG

---

Stand: 23. Februar 2015

<b>A-Drs. 18(15)169-A</b> <b>Kurt Sigl</b> Bundesverband Elektromobilität e. V.	<b>Seite 1</b>
<b>A-Drs. 18(15)169-B</b> <b>Martin Schmitz</b> Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)	<b>Seite 10</b>
<b>A-Drs. 18(15)169-C</b> <b>Timm Fuchs</b> Deutscher Städte- und Gemeindebund	<b>Seite 14</b>
<b>A-Drs. 18(15)169-D</b> <b>Prof. Dr. Henning Karger</b> Nationale Plattform Elektromobilität	<b>Seite 20</b>
<b>A-Drs. 18(15)169-E</b> <b>Dr. Klaus Bonhoff</b> Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie	<b>Seite 24</b>
<b>A-Drs. 18(15)169-F</b> <b>Dr. Kay Lindemann</b> Verband der Automobilindustrie (VDA)	<b>Seite 28</b>

**Deutscher Bundestag**

Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

**Ausschussdrucksache**

**18(15)169-A**

Stellungnahme zur 30. Sitzung am  
04.02.2015

Bundesverband **eMobilität** 1

# BEM-Stellungnahme



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



## Stellungnahme des Bundesverbands eMobilität (BEM) zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (EmoG)

### Inhalt

Bei dem Gesetz handelt es sich um die Ermächtigungsgrundlage für Städte und Gemeinden, bestimmte Privilegien für Elektrofahrzeuge im Straßenverkehr zu gewähren. Die vorgeschlagenen Privilegien werden bereits seit einigen Jahren als Anreize zur Förderung der Elektromobilität diskutiert und sollen nun endlich in einem Gesetzes-Paket verabschiedet werden. Dazu gehören Bevorrechtigungen

- für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen
- bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen, z.B. Busspuren
- durch das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten
- im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen

Zur einheitlichen Kennzeichnung inländischer Elektrofahrzeuge soll der Buchstabe „E“ auf dem KFZ-Kennzeichen eingeführt werden, für ausländische Elektrofahrzeuge ist eine Plakette vorgesehen.

Berücksichtigt werden sollen neben rein batterieelektrischen Fahrzeugen auch Brennstoffzellenfahrzeuge und von außen aufladbare Hybridelektrische Fahrzeuge (PHEV) mit einem maximalen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 50g/km oder mindestens 40 km (bei Zulassung bis 31.12.2017: 30 km; mit Bestandsschutz, d.h. ohne anschließenden Verlust der Privilegien) batterieelektrischer Reichweite.

### BEM-Stellungnahme

Grundsätzlich sind Maßnahmen zur Privilegierung von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr zu begrüßen, da sie zusätzliche Anreize darstellen können, um die Bevölkerung zum Kauf umweltfreundlicher Elektrofahrzeuge zu bewegen. Auch die einheitliche Kennzeichnung erachten wir als sehr sinnvoll. Allerdings sehen wir einige der geplanten Maßnahmen problematisch und werden dies nachfolgend im Einzelnen erläutern:

#### Änderung zum Referenten-Entwurf vom 06.08.2014

Bereits in unserer Stellungnahme zum Referenten-Entwurf vom 06.08.2014 haben wir in der Verbände-Anhörung Änderungsvorschläge zu diversen Punkten unterbreitet. So halten wir die in dem neuen Gesetzentwurf vollzogene Einbeziehung von 2-Rädern, 3-Rädern und Leichtkraftfahrzeugen für äußerst sinnvoll. Des weiteren begrüßen wir die Änderung der ursprünglichen Differenzierung in Tages- und Nachtzeiten hin zu der Empfehlung einer 4-stündigen maximalen Parkdauer an Ladesäulen am Tag. Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass die Festsetzung einer maximalen Parkdauer in der Nacht ein zusätzliches unnötiges Hemmnis für die Nutzung öffentlicher Ladeinfrastruktur darstellen würde.

#### 1. Öffnung der Busspuren

*»Nach §3 Absatz 4 Nr. 2 soll es ermöglicht werden, die Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentliche Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen für elektrisch betriebene Fahrzeuge freigeben zu können. Diese Regelung soll die Rechtsgrundlage für eine entsprechende Ermächtigung sein, geeignete Bussonderfahrstreifen für elektrisch betriebene Fahrzeuge freigeben zu können.«*

#### BEM-Bewertung: Die Öffnung der Busspuren wird abgelehnt

Die Öffnung der Busspuren für Elektrofahrzeuge lehnen wir ab, da dies zu Lasten des ÖPNV erfolgen würde. Eine Förderung der Individualmobilität zu Lasten des ÖPNV stellt keine geeignete Maßnahme dar, die Bevölkerung von den Vorteilen der Elektromobilität zu überzeugen, sondern könnte sogar negative Auswirkungen für das Image der Elektromobilität haben. Busspuren sollten daher auch in Zukunft für Elektroautos tabu sein und allein dem ÖPNV vorbehalten sein. In einigen Städten wurden in der Vergangenheit bereits Busspuren für Taxen geöffnet, was vielerorts bereits auf Unverständnis gestoßen ist.

## 2. Privilegien für von außen aufladbare Hybridelektrisch betriebene Fahrzeuge (PHEV)

»§ 3 Absatz 2 nimmt eine Einschränkung für die Einräumung von Bevorrechtigungen für von außen aufladbare Hybridelektrisch betriebene Fahrzeuge vor. Danach sollen nur diejenigen von außen aufladbare Hybridelektrisch betriebene Fahrzeuge bevorrechtigt werden können, die eine Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer haben oder deren Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Maschine mindestens 40 Kilometer beträgt.«

»Abweichend von § 3 Absatz 3 Absatz 2 Nummer 2 beträgt bis zum Ablauf des 31. Dezember 2017 die erforderliche Reichweite mindestens 30 Kilometer«

### **BEM-Bewertung: Privilegien für PHEV ja, aber strengere Kriterien**

Betrachtet man die laschen Kriterien, die PHEV erfüllen müssen, um von den Privilegien profitieren zu können und berücksichtigt die beachtliche Zahl an PHEV-Modellen in allen Fahrzeugklassen, die in den nächsten drei Jahren ausgerollt werden sollen (die diese Kriterien erfüllen werden), dann führt dies die Busspurnutzung weiter ad absurdum. Ein Porsche Panamera S E-Hybrid, der die im Entwurf verlangten 30km elektrische Reichweite knapp erfüllt (aber weit mehr als 50g CO<sub>2</sub>/km ausstößt) hat auf der Busspur nichts zu suchen und wird in der Bevölkerung allenfalls Kopfschütteln und Unverständnis hervorrufen. Wir sehen hier die konkrete Gefahr, dass die Regelung (völlig zu recht) ein negatives Echo in Presse und Öffentlichkeit produzieren und das Image der Elektromobilität stark beschädigen könnte.

**Wir sprechen uns grundsätzlich dafür aus, dass PHEV in den Genuss von Privilegien (mit der Ausnahme der Busspurnutzung, die wir grundsätzlich ablehnen, s.o.) kommen können.** Im reinelektrischen Modus können PHEV dazu beitragen, Emissions- und Lärmbelastung in unseren Städten zu reduzieren. Außerdem können sie als Brückentechnologie dazu beitragen, die Bevölkerung mit der Elektromobilität vertraut zu machen und demonstrieren, dass die Elektromobilität alltagstauglich ist. Zudem schaffen sie eine Nachfrage nach Ladeinfrastruktur und helfen dabei, dass sich Investitionen und Geschäftsmodelle für Ladeinfrastruktur schneller rechnen. **Allerdings sind die im Gesetzesentwurf formulierten Kriterien für PHEV aus den oben dargelegten Gründen viel zu lasch. Wir fordern eine Anhebung der elektrischen Mindestreichweite für PHEV auf 50 km ab Inkrafttreten des Gesetzes.** Diese Grenze ist bereits seit geraumer Zeit in Branchenkreisen etabliert und allgemein akzeptiert. Nur ab einer signifikanten elektrischen Reichweite, mit der ein Großteil der täglichen Fahrten tatsächlich elektrisch zurückgelegt werden kann, können PHEV als sinnvolle Brückentechnologie dienen und einen spürbaren Beitrag zur Lärm- und Abgasreduktion leisten. Bereits heute gibt es PHEV auf dem deutschen Markt, die sowohl unter dem Emissions-Wert 50 g CO<sub>2</sub>/km liegen als auch mehr als 50 km rein elektrisch fahren können. Es erweckt den Anschein, dass die im Gesetzesentwurf genannten, laschen (zudem entweder/oder-) Kriterien für PHEV allein zu Gunsten deutscher Automobilhersteller formuliert worden sind, die an dieser Stelle im Vergleich zur internationalen Konkurrenz noch nicht mithalten können.

**Fazit: Deutschland hinkt international hinterher - Gesetzesentwurf greift zu kurz, die geplanten Anreize sind nicht ausreichend**

Die aktuellen Verkaufszahlen für Elektrofahrzeuge zeigen, dass die Bundesregierung von ihrem Ziel, bis 2020 eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen zu haben, noch weit entfernt ist. Eine aktuelle Studie des Zentrums für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg kommt zu dem Ergebnis, dass Anfang 2014 17.500 Elektroautos (rein batterieelektrisch, Range Extender und Plug-In-Hybride) zugelassen waren (Vgl. USA 174.000, Japan 68.000, China 45.000, Niederlande 30.000)<sup>1</sup>. In den ersten sieben Monaten des Jahres 2014 sind laut Kraftfahrtbundesamt lediglich 6.820 PKW mit reinem Elektro- und Plug-In-Hybrid-Antrieb neu zugelassen worden, der private Anteil an diesen Fahrzeugen liegt bei nur rund 20 Prozent<sup>2</sup>. Im 3. Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität wurden für das Jahr 2014 (Ende der Marktvorbereitungsphase und Beginn der Markthochlaufphase) bereits 100.000 Elektroautos angestrebt<sup>3</sup>. Die Zahlen machen deutlich, dass Anspruch und Wirklichkeit in Deutschland aktuell weit auseinanderklaffen.

**Vor dem dargestellten Hintergrund sind die im Gesetzesentwurf formulierten Anreize (bis auf die genannten Einschränkungen) zwar grundsätzlich zu begrüßen, aber insgesamt nicht ausreichend und zu wenig ambitioniert, um der Elektromobilität in Deutschland einen entscheidenden Schub zu verleihen.**

**Die Maßnahmen kommen viel zu spät und hätten als ordnungsrechtlicher Rahmen spätestens zu Beginn der Markthochlaufphase im Jahr 2012 verabschiedet werden müssen. Die Inhalte werden bereits seit mehreren Jahren in der Branche diskutiert und werden teilweise (Busspur-Nutzung) seit Langem von Branchenverbänden abgelehnt. Der Gesetzesentwurf ist insgesamt sehr stark auf den Automobilbereich fokussiert.**

**Aktuell wirklich bedeutsame Themen werden in dem Gesetzesentwurf leider überhaupt nicht thematisiert. Dazu gehört u.a. der Aufbau einer flächendeckenden Schnell-Ladeinfrastruktur entlang wichtiger Verkehrsachsen, der Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für Laternenparker und eine Beschaffungsinitiative der öffentlichen Hand. Diese Punkte werden wir nachfolgend erläutern.**

---

<sup>1</sup> Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden Württemberg: Presseinformation 04/2014 - Weltweit über 400.000 Elektroautos unterwegs, S.2.

<sup>2</sup> Kraftfahrt-Bundesamt: Monatliche Neuzulassungen- Neuzulassungsbarometer im Juli 2014.

<sup>3</sup> Nationale Plattform Elektromobilität: Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (Dritter Bericht), 2012, S. 46, Abb. 14

## Was wirklich dringlich ist

### 1. Aufbau einer flächendeckenden Schnell-Ladeinfrastruktur

Der Aufbau einer flächendeckenden und diskriminierungsfreien Schnell-Ladeinfrastruktur ist unserer Ansicht nach ein deutlich wirksamerer Anreiz, und würde für eine größere Nutzerakzeptanz und schnelleren Markthochlauf führen, als die im Gesetzesentwurf formulierten Privilegien.

Der Aufbau muss bedarfsgerecht, geordnet und standardisiert erfolgen. Was momentan - u.a. als Ergebnis der vielen Modell- und Schaufensterregionen - zu beobachten ist, sind Insellösungen, die häufig nicht miteinander kompatibel sind. Im Regierungsprogramm Elektromobilität aus dem Jahr 2011 heißt es zum Thema Ladeinfrastruktur, dass *»die Entwicklung von Parallelinfrastrukturen wie im Mobilfunkbereich vermieden«<sup>4</sup>* werden solle. Genau diese Entwicklung bahnt sich aber momentan 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.**

**Ein diskriminierungsfreier Zugang - d.h. zugänglich für alle aktuell auf dem Markt befindlichen Elektrofahrzeuge - zu öffentlichen Schnell-Ladepunkten muss gewährleistet werden. Dies ist z.B. mittels sogenannter Multicharger, die sowohl CCS-, CHAdeMO- und Typ2-Ladung ermöglichen, bereits heute technisch möglich.**

Im Regierungsprogramm Elektromobilität heißt es: *»Die Bundesregierung will, dass alle Nutzer zu den öffentlichen Ladesäulen Zugang erhalten. Für die Akzeptanz der Elektromobilität ist es entscheidend, dass Nutzer nicht über technische Standards, Bezahloptionen oder langfristige Verträge ausgeschlossen werden.«<sup>5</sup>* An diesen selbstformulierten Ansprüchen sollte sich die Bundesregierung auch weiterhin orientieren. Stattdessen werden aber – wie beispielsweise im vom BMWi geförderten Projekt »SLAM - Schnellladenetz für Achsen und Metropolen« – Nutzer von Fahrzeugen mit CHAdeMO-Stecker bewusst ausgeschlossen.

In Europa benötigen aber zurzeit etwa zwei Drittel der schnellladefähigen Elektrofahrzeuge den CHAdeMO-Standard. Es ist in keiner Weise nachvollziehbar, gerade diejenigen Autofahrer zu benachteiligen, die sich bereits sehr frühzeitig ein Elektrofahrzeug angeschafft haben, das über den CHAdeMO-Standard schnellgeladen werden muss - in gutem Glauben, dass diese Fahrzeuge zukunftsfähig sind. Eine Diskriminierung von Fahrzeugen mit CHAdeMO-Stecker könnte auch zu einer Verunsicherung potentieller Käufer von Elektrofahrzeugen führen, das Vertrauen der Bürger in die Elektromobilität insgesamt beschädigen und damit den Marktdurchbruch behindern.

---

<sup>4</sup> Die Bundesregierung: Regierungsprogramm Elektromobilität, 2011, S.38.

<sup>5</sup> Die Bundesregierung: Regierungsprogramm Elektromobilität, 2011, S.38f.

Darüber hinaus ist die **Lösung des Laternenparker-Problems** von größter Bedeutung für den erfolgreichen Markthochlauf. Elektroautos spielen ihre Stärken neben dem urbanen Pendelverkehr insbesondere auch im rein innerstädtischen Betrieb aus. Gerade in Großstädten leben die meisten Menschen in Mehrfamilienhäusern ohne festen Stellplatz. **Ohne die Sicherheit, an den Orten laden zu können, an denen das eigene Auto länger steht - also zuhause und am Arbeitsplatz – werden sich viele potentielle Kunden gegen ein Elektroauto entscheiden. Daher muss sichergestellt werden, dass diese Laternenparker sich nicht um die Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten sorgen müssen.**

Geeignete Lösungen gibt es bereits in vielfältigen Varianten, beispielsweise einfach nachzurüstende Ladepunkte für Straßenlaternen, bei denen die notwendige IKT im Kabel enthalten ist. Der Umsetzung stehen allerdings ordnungsrechtliche Lücken im Weg, allen voran die unterschiedlichen behördlichen Zuständigkeiten für Hoch- und Tiefbau, Grünflächen etc, die den Bau einer Ladesäule im öffentlichen Raum sehr stark verzögern können. Hier müssen kurzfristig schnellere und unbürokratischere Lösungen gefunden werden.

Neben den beschriebenen Hardware-Lösungen müssen auch **Bezahl- und Abrechnungssysteme für Lademöglichkeiten** standardisiert und diskriminierungsfrei zugänglich sein. Abhängig vom Anbieter existieren aktuell verschiedene Systeme nebeneinander, die häufig nicht miteinander kompatibel sind. Unterschiedliche Ladekarten werden benötigt. Dies ist ein Hemmnis für die gesellschaftliche Akzeptanz von Elektromobilität, da es für Nutzer oft umständlich ist, den für sie passenden Ladepunkt anzusteuern. **Ein standardisierter Ansatz, der die Kompatibilität verschiedener Systeme ermöglicht und nutzerfreundliches eRoaming gewährleistet, sollte dringend geschaffen werden.** Der gewählte Ansatz sollte dabei so technologieoffen gestaltet sein, dass er nicht zum Hemmnis für Innovationen wird und neue Lösungen zu Gunsten älterer Konzepte ausschließt.

## 2. Öffentliche Beschaffungsinitiative zur Marktaktivierung

Es bedarf zudem dringend einer öffentlichen Beschaffungsinitiative zur Marktaktivierung. Gegenwärtig sind in Deutschland etwa drei Millionen Fahrzeuge in öffentlichen Flotten und Fuhrparks unterwegs. Die öffentliche Hand kann durch die Umstellung ihrer Fuhrparks auf Elektromobilität wichtige Nachfrageimpulse setzen und gleichzeitig ein sichtbares Zeichen für eine nachhaltige, bereits heute alltagstaugliche Neue Mobilität setzen. Die Verbreitung der Elektromobilität ist politisch ausdrücklich gewollt. Bund, Länder und Kommunen sollten hier mit gutem Beispiel voran gehen. Die Politik ist aufgefordert, hier übergeordnet anzusetzen und für öffentliche Verwaltungen Anreize zu schaffen, ihre Flotten auf saubere Antriebe umzustellen.

**Bei der öffentlichen Ausschreibung von Fahrzeugen sollten deshalb Umweltaspekte und Gesamtbetriebskosten (Total Cost of Ownership, TCO) künftig stärkere Berücksichtigung finden, um öffentlichen Einrichtungen die Anschaffung umweltschonender Fahrzeuge zu erleichtern.** In der Beschaffungspraxis wird das Gebot des wirtschaftlich günstigsten Angebots häufig zu einseitig auf den Anschaffungspreis eines Fahrzeugs angewendet. Die Betrachtung der Gesamtkosten über den kompletten Lebenszyklus (d.h. inkl. Betriebs- und Wartungskosten) eines Fahrzeuges wird häufig schlicht ignoriert. Da Elektrofahrzeuge im Betrieb aber deutlich günstiger sind als konventionelle Fahrzeuge, kann die TCO-Analyse bereits heute zu Gunsten eines Elektrofahrzeugs ausfallen. Bei den zuständigen Stellen muss dafür ein stärkeres Bewusstsein geschaffen werden. Wenn auf diese Weise die Gesamtausgaben für öffentliche Fuhrparks gesenkt werden können, profitiert davon nicht zuletzt auch der Steuerzahler.

Einen positives Beispiel für eine innovative Beschaffungspolitik liefert die Stadt Hamburg, die in ihre Beschaffungsrichtlinien eine Begründungsklausel aufgenommen hat, die die „Beweisführung“ umkehrt. So muss ein Hamburger Beschaffungsmanager zukünftig darlegen, warum statt eines emissionsarmen Fahrzeugs mit alternativem Antrieb ein herkömmlich motorisiertes Fahrzeug angeschafft werden soll. Die Bundesregierung sollte dieses Modell für Fahrzeugbeschaffungen für alle Bundesbehörden übernehmen und sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch bei Ländern und Kommunen für eine weitreichende Adaption dieser Beschaffungsrichtlinien einsetzen.

## Abschließende Bewertung

Die im Rahmen des EmoG geplanten Privilegien für Elektrofahrzeuge sind unter Berücksichtigung der o.g. kritischen Anmerkungen grundsätzlich zu begrüßen, kommen jedoch mindestens zwei Jahre zu spät. Bei den dargestellten Maßnahmen handelt es sich um ordnungsrechtliche Grundlagen, die wesentlicher Bestandteil der Marktvorbereitungsphase hätten sein müssen, welche entsprechend den Plänen der Bundesregierung bis 2014 hätten abgeschlossen sein sollen. Die geplanten Privilegien greifen zu kurz und werden aus unserer Sicht keinen entscheidenden Einfluss auf die Absatzzahlen von Elektrofahrzeugen erwirken. Außerdem liegt dem Gesetzesentwurf ein wenig zeitgemäßes Mobilitätsverständnis zu Grunde. Der Fokus liegt auf der Förderung von Elektroautos, relativ neue Verkehrsmittel wie elektrische Zweiräder und Leichtkraftfahrzeuge sowie CarSharing-Konzepte bleiben unberücksichtigt.

Laut eines dem BEM vorliegenden Eckpunkteapiers aus Bundesverkehrsministerium von März 2014 sollen die oben als dringlich dargestellten Punkte (d.h. Aufbau Ladeinfrastruktur und Beschaffungs-initiative/Vorgaben zu Beschaffungsregeln) in einem zweiten Teil des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG II) im Jahr 2016 implementiert werden. Auch die dort weiter aufgeführten Maßnahmen wie Berücksichtigung der Elektromobilität im Baurecht und in der Energiesparverordnung, Regelungen zum Aufbau von Ladeinfrastruktur in Eigentümergemeinschaften und Mietwohnungen, Ermächtigung zur Ausweisung von Parkplätzen für CarSharing-Fahrzeuge bedürfen umgehend einer gesetzlichen Grundlage. Der erfolgreiche Start der Markthochlaufphase, die mit dem Jahr 2014 eingeleitet werden sollte (wohlgemerkt wurde hier seitens der Bundesregierung bereits von einem Bestand von 100.000 Elektroautos ausgegangen), ist wesentlich abhängig von der Beantwortung dieser offenen Fragen. Dass diese Fragen nun frühestens im Jahr 2016 im Rahmen des EmoG II adressiert werden sollen, bedeutet einen weiteren unnötigen Zeitverlust und wird Deutschland im internationalen Vergleich weiter zurückwerfen. Im Hinblick auf die Bundestagswahl 2017 sehen wir bereits heute die Gefahr einer weiteren Verzögerung des EmoG II, da erfahrungsgemäß aus einem Gesetzgebungsverfahren 2016 schnell 2017 werden kann und im Vorfeld von Wahlen nicht mit der zielstrebigsten Verfolgung der Verabschiedung gerechnet werden kann.

**Die im Rahmen des EmoG II geplanten Maßnahmen sind bereits jetzt - in der Markthochlaufphase - von großer Relevanz und müssen umgehend angepackt werden. Jede weitere Verzögerung bedroht den Markthochlauf und damit auch die anvisierten Ziele der Bundesregierung, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu haben und darüber hinaus internationaler Leitmarkt und Leitanbieter im Bereich Elektromobilität zu werden.**

## Über den Bundesverband eMobilität

Der Bundesverband eMobilität e.V. (BEM) setzt sich langfristig dafür ein, die Mobilität in Deutschland mit dem Einsatz Erneuerbarer Energien auf emissionsarme Antriebsarten umzustellen. Diese Zielsetzung orientiert sich an dem Vorhaben der Bundesregierung, bis 2020 zum Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität zu werden.

Zu den Aufgaben des BEM gehört die Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau der Neuen Mobilität als nachhaltiges und zukunftsweisendes Mobilitätskonzept und die Durchsetzung einer Chancengleichheit bei der Umstellung auf nachhaltige Antriebskonzepte.

Um diese Ziele zu erreichen, vernetzt der BEM die Akteure aus Wirtschaft, Politik und Medien miteinander, fördert die öffentliche Wahrnehmung für Elektromobilität und setzt sich für die notwendigen infrastrukturellen Veränderungen ein.

Der BEM repräsentiert über 200 Unternehmen aus der Elektromobilitätsbranche mit circa 520.000 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von mehr als 56 Mrd. Euro.



# Bundesverband eMobilität

## Kontakt

Kurt Sigl  
BEM-Präsident

Bundesverband eMobilität e.V.  
Oranienplatz 5  
10999 Berlin

Fon 030 8638 1874  
kurt.sigl@bem-ev.de

www.bem-ev.de



BEM eMobile Ticker  
Jetzt im App Store.

» **NEUE MOBILITÄT**  
Das Magazin vom Bundesverband eMobilität

Wir danken unseren Mitgliedern für Ihre Unterstützung und Ihr Engagement für eine Neue Mobilität.



VDV Köln Kamekestraße 37-39 50672 Köln

Per E-Mail: [verkehrsausschuss@bundestag.de](mailto:verkehrsausschuss@bundestag.de)

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

**ÖPNV**

Dr. Thomas Hilpert-Janßen  
Dr. Volker Deutsch  
T 0221 57979-158  
T 0221 57979-130  
F 0221 57979-8158  
F 0221 57979-8130  
E [hilpert-janssen@vdv.de](mailto:hilpert-janssen@vdv.de)  
E [deutsch@vdv.de](mailto:deutsch@vdv.de)

**Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG)**

28. Januar 2015

Ihr Zeichen: PA 15/ 11 | Ihre Nachricht vom: 16. Januar 2015  
Unser Zeichen: 610-08/01 und 611-03/23 d)

Sehr geehrter Herr Abgeordneter Burkert,  
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

vielen Dank für die Einladung zur Anhörung und die Möglichkeit, zu dem  
Gesetzesentwurf Stellung zu nehmen.

Wir begrüßen grundsätzlich, dass die Bundesregierung die E-Mobilität fördern möchte. Richtig und unterstützenswert ist auch die im ersten Satz der Begründung zum EmoG ausgesprochene Zielsetzung der „Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität, die Wahrung des wirtschaftlichen Wachstums und der Erhalt des Innovationsstandorts Deutschland“. Entsprechend sind wir mit § 3 Abs. 4 Nr. 1 EmoG, Reservieren von Parkflächen für privilegierte Fahrzeuge, § 3 Abs. 4 Nr. 3 EmoG, Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten sowie § 4 EmoG, Kennzeichnung, einverstanden. Dies gilt jedoch nicht hinsichtlich eines wesentlichen Punktes, zu dem auch der Bundesrat in seiner 927. Sitzung ablehnend Stellung bezogen hat: der geplanten Möglichkeit, Busspuren des ÖPNV für den E-Pkw freizugeben.

Denn es ist kontraproduktiv im Sinne der „Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität“, wenn einseitig die Elektromobilität des E-Pkw gefördert und damit gleichzeitig der umwelt- und klimafreundlichere öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) benachteiligt wird. Auch wird das zweite Ziel, „die Wahrung des wirtschaftlichen Wachstums und der Erhalt des Innovationsstandorts Deutschland“ hiermit in keiner Weise gefördert oder gar erreicht.

**Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.**

Hauptgeschäftsstelle  
Kamekestraße 37-39  
50672 Köln  
T 0221 57979-0  
F 0221 57979-8000

[info@vdv.de](mailto:info@vdv.de)  
[www.vdv.de](http://www.vdv.de)

Sitz des Vereins ist Köln  
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Vorstand  
Präsident und Vizepräsidenten  
Jürgen Fenske (Präsident)  
Joachim Berends  
Horst Klein  
Herbert König  
Prof. Knut Ringat  
Ingo Wortmann

Hauptgeschäftsführer  
Oliver Wolff

Haltestellen  
Stadtbahn bis Friesenplatz,  
Regionalzüge bis  
Bahnhof Köln West



### Kontraproduktive Regelung für die Umwelt

Bitte bedenken Sie, dass gerade in den letzten Jahren die öffentliche Hand erheblich in die Förderung von ÖPNV-Ampel-Bevorrechtigungen mit intelligenten Steuerungen investiert hat. Hierzu sind aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht auch zweckgebundene Fördermittel eingesetzt worden, die bei einer den Förderbedingungen entgegenstehender Nutzung zurückgezahlt werden müssten. Hierbei sind Busspuren nur dort eingeführt worden, wo die Trennung vom Individualverkehr wirklich notwendig war. Dies belegt die in der Verwaltungsvorschrift zur StVO festgeschriebene Zielsetzung: „Die Busspur soll im Interesse der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs Störungen des Linienverkehrs vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf ermöglichen. [...] Die Funktionsfähigkeit der Busspur hängt weitgehend von ihrer völligen Freihaltung vom Autoverkehr ab.“

Soweit Busspuren vom Individualverkehr nicht freigehalten werden, führt dies auf Dauer zu einer Erhöhung der Fahrzeiten und Fahrzeitschwankungen und damit zu einer Reduzierung der Beförderungsgeschwindigkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit. Die Kundenzufriedenheit sinkt. Auch steigen die Kosten oder es sinkt die Taktichte; denn je schneller die Busse durchkommen, umso häufiger können sie auf ihrem Linienweg zwischen den Endhaltestellen pendeln.

Hiergegen hilft auch nicht das Argument, den Kommunen werde nur die Option zur Freigabe gegeben. Denn die Freigabe auch nur einzelner Busspuren führt dazu, dass das für die Bürger klare und grundsätzliche Verbot, mit ihrem Pkw auf Busspuren zu fahren, abgeschafft wird. Es sinkt die Hemmschwelle, mit dem Pkw diese Fahrspuren zu benutzen („Broken-Windows-Theorie“). In der Praxis wird auch mit -verkehrssicherheitsfachlich bedenklichen - spontanen Fahrstreifenwechseln von Nachahmern zu rechnen sein („Nachzieh“-Effekt), da die E-Pkw nicht auf Antrieb erkennbar sind. Die Differenzierung zwischen „freigegebenen“ und „nicht freigegebenen“ Busspuren wird deshalb kaum gelebt werden können.

Außerdem zeigt die Regelung des § 3 Abs. 2 Nr. 2 EmoG mit ihrer Begünstigung tonnenschwerer Autos der Premiumklasse, die das Ziel der Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer verfehlen, dass das Gesetz nicht zu einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität führt. In der Öffentlichkeit werden solche Autos als Symbol einer ressourcenschonenden und CO<sub>2</sub>-neutralen Elektromobilität auf Unverständnis stoßen.

Die im Vorfeld des EmoG immer wieder gehörte Auffassung, es ginge nur um wenige Elektroautos auf Busspuren, widerspricht dem erstmals 2009 formulierten Ziel der Bundesregierung und der Nationalen Plattform Elektromobilität, im Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen. Entweder es wird nicht an das Ziel geglaubt – dann sollte man die Verunsicherung des Verkehrsablaufs unterlassen – oder die Anreize wirken, und in absehbarer Zeit gibt es zu viele Störer, die den Verkehrsfluss des ÖPNV zunichtemachen.

### Keine Hilfe für das wirtschaftliche Wachstum und den Innovationsstandort

Hinzu kommt, dass auch das angestrebte Ziel, „die Wahrung des wirtschaftlichen Wachstums“, nur erreicht wird, wenn die Städte für den Wirtschaftsverkehr sowie die Bürgerinnen und Bürger erreichbar bleiben. Dies ist jedoch nur der Fall, wenn der in den Städten sehr beschränkte Platz nicht durch den Pkw-Verkehr zugestellt wird und keine Leistungseinbußen für den Gesamtverkehr bestehen. Letzteres ist aber dann der Fall, wenn die intelligente Ampel-Bevorrechtigung für einen mit vielen Fahrgästen besetzten Bus einem mit einer Person besetzten E-Pkw weichen muss.

Hierdurch sinkt nicht nur die ÖPNV-Geschwindigkeit, sondern auch die Gesamtleistung für alle Verkehrsteilnehmer um rund zehn Prozent.

Einige Befürworter der Freigabe von Busspuren erkennen zwar, dass dies verkehrspolitisch bedenklich ist, sie treibt jedoch der Wunsch, Deutschland zum Leitmarkt in der E-Mobilität zu machen. Allerdings fehlt eine Kausalität zwischen der Freigabe von Busspuren und einer Entwicklung zum Leitmarkt: Ein weltweiter Leitmarkt wird in Deutschland dann entstehen, wenn das Produkt E-Pkw gut ist. Ein weltweiter Leitmarkt wird aber nicht entstehen, nur weil in Deutschland E-Pkw auf Busspuren fahren, zeigt dies doch keine dem Produkt innewohnende Innovation auf.

### Weitere mit der Regelung verbundene Probleme

Unvollständig ist auch die Berechnung des Erfüllungsaufwandes, da erhöhte Zeitkosten fehlen, die der Wirtschaftsverkehr, andere Autofahrer und ÖPNV-Nutzer infolge Leistungseinbußen an Ampelkreuzungen bzw. Reisezeitverlängerungen zu tragen haben. Ebenso sind erhebliche Mehrkosten für Verkehrsunternehmen durch die Verzögerungen nicht berücksichtigt.

Nur der Vollständigkeit halber sei ergänzt, dass die Regelungen des EmoG und die damit verbundenen weiteren Änderungen der Privilegienfeindlichkeit der StVO und des Ordnungsrechts widersprechen. Die rein formale Abtrennung in einem eigenen Gesetz hilft hier nicht ab, da die Privilegienfeindlichkeit keine formalistische, sondern eine inhaltliche Ausrichtung ist.

Unstimmig ist auch der Befristungszeitpunkt des Gesetzes. Denn soweit mit dem Gesetz das Ziel einer beschleunigten Marktdurchdringung von E-Pkw geplant sein soll, dürfte die Befristung längstens bis 2020 laufen. Tatsächlich ist sie jedoch bis zum 20. Juni 2030 (vgl. § 6 Abs. 3 EmoG) unangemessen lang vorgesehen und dient damit allgemein der Förderung des Autoverkehrs.

### Zusammenfassung

Die vorgenannten Argumente zeigen, dass im Sinne der Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität, der Wahrung des wirtschaftlichen Wachstums sowie der Leichtigkeit des Stadtverkehrs, die Möglichkeit der Öffnung von Bussonderfahrstreifen für E-Pkw zu unterbleiben hat.

Die Zukunft gehört einer intelligenten Verknüpfung aller Verkehrsträger mit dem Rückgrat ÖPNV. Das Gesetzesvorhaben verkennt dagegen das damit bereits heute verbundene starke Wachstum bei Bus und Bahn in Ballungsräumen und erinnert an das frühere gescheiterte Leitbild einer autogerechten Stadt, das zu mehr Stau führt – diesmal nur in Gestalt von Elektroautos.

Entsprechend ist § 3 Abs. 4 Nr. 2 EmoG zu streichen.

Unabhängig von unserer Ablehnung, Busspuren für E-Pkws freizugeben, möchten wir abschließend auf die vielen Anstrengungen der ÖPNV-Branche verweisen, die ebenso wie die Bundesregierung die hohe Bedeutung alternativer Antriebskonzepte erkannt hat. Der öffentliche Verkehr leistet bereits heute 64 % der Personenkilometer elektrisch und nutzt dabei Fahrleitungsanlagen. Der VDV und seine Mitgliedsunternehmen sind der Ansicht, dass insbesondere die Elektrifizierung von Bussen im öffentlichen Personennahverkehr die Emissionen von Kohlendioxid, Schadstoffen und Lärm erheblich reduzieren und damit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität in Städten leisten kann. Derzeit werden deshalb in knapp 30 geförderten Demonstrationsprojekten unserer

Mitgliedsunternehmen Fragen der Reichweite und Energiedichte beantwortet. Eine Vielzahl von Mitgliedsunternehmen leisten hier mit großer Überzeugung einen Beitrag für einen vermehrten Einsatz von elektrifizierten Bussen, um den Vorsprung in der ÖV-Energieeffizienz weiter zu sichern und die Markteinführung von Elektrofahrzeugen – Busse wie Autos – zu fördern.

Wir hoffen, mit unseren Argumenten auf Ihre Zustimmung zu stoßen und stehen bei der Anhörung am 4. Februar 2015 für Fragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Schmitz  
Geschäftsführer Technik

**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](http://www.dstgb.de)  
E-Mail: [tim.fuchs@dstgb.de](mailto:tim.fuchs@dstgb.de)

[verkehrsausschuss@bundestag.de](mailto: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](mailto:verkehrsausschuss@bundestag.de)

E-Mail:  
[carsten.hansen@dstgb.de](mailto:carsten.hansen@dstgb.de)  
[thomas.kiel@staedtetag.de](mailto:thomas.kiel@staedtetag.de)  
[markus.brohm@landkreistag.de](mailto: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 CO<sub>2</sub>-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

**Von:** Püschner, Michael <gueschner@acatech.de>  
**Gesendet:** Montag, 2. Februar 2015 11:51  
**An:** Verkehrsausschuss PA15  
**Betreff:** NPE | Stellungnahme zu EmoG (BT-Drs 18/3418) | Anhörung  
Verkehrsausschuss  
**Anlagen:** 150130\_NPE\_Stellungnahme Elektromobilitätsgesetz\_Anhörong Dt  
Bundestag.pdf  
**Kennzeichnung:** Zur Nachverfolgung  
**Kennzeichnungsstatus:** Gekennzeichnet

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Auftrag von Herrn Kagermann sende ich Ihnen wie erbeten die Stellungnahme der Nationalen Plattform Elektromobilität zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) zu.

Für Fragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Püschner

Michael Püschner  
Referent Henning Kagermann

acatech – DEUTSCHE AKADEMIE  
DER TECHNIKWISSENSCHAFTEN

Hauptstadtbüro  
Unter den Linden 14  
10117 Berlin

T +49 30 20 63 09 6-52

M +49 172 144 58 31

F +49 30 20 63 09 6-11

gueschner@acatech.de <mailto:gueschner@acatech.de> www.acatech.de  
<http://www.acatech.de/>

30. Januar 2015

## **Stellungnahme der Nationalen Plattform Elektromobilität zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) [BT-Drucksache 18/3418]**

### **Vorbemerkung**

Elektromobilität ist ein Schlüssel zur klimafreundlichen und nachhaltigen Umgestaltung der Mobilität. Für Deutschland bedeutet Elektromobilität die Chance und Herausforderung, seine Spitzenposition als Industrie-, Wissenschafts- und Technologiestandort zu sichern und auszubauen.

Die in der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) auf Einladung der Bundesregierung versammelten Vertreter aus Industrie, Wissenschaft, Politik, Gewerkschaften und Zivilgesellschaft in Deutschland haben sich auf einen systemischen, marktorientierten und technologieoffenen Ansatz verständigt mit dem Ziel, Deutschland zum Leitanbieter und zum Leitmarkt für Elektromobilität bis 2020 zu entwickeln.

Die NPE begrüßt den Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Elektromobilitätsgesetz – EmoG). Mit dem Gesetz schafft die Bundesregierung die dringend erforderliche Rechtsgrundlage für die Verbreitung und Förderung von nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilität in Deutschland und folgt den Empfehlung der NPE.

Die NPE begrüßt die Einbeziehung in den Dialogprozess und nutzt die Gelegenheit zur Stellungnahme. Nach Betrachtung des vorgelegten Gesetzentwurfs bedarf es aus Sicht der NPE der Konkretisierung einiger Regelungsvorschläge.

Das Ziel, Deutschland zu einem Leitmarkt für die Elektromobilität zu entwickeln, wird sich nur dann erreichen lassen, wenn zusätzlich in einem nächsten Schritt mit der zeitnahen und schnellen Einführung eines EmoG Teil zwei, in 2015, weitere politische und finanziell wirksame Signale für die Kunden gesetzt werden.

Neben der Schaffung klarer gesetzlicher Rahmenbedingungen z.B. im Bau- oder Energiewirtschaftsrechts sind greifbare Anreize, wie z.B. die Einführung einer Sonder-Abschreibung für gewerblich angeschaffte Elektrofahrzeuge, ein öffentliches Beschaffungsprogramm von Elektrofahrzeugen sowie die Weiterentwicklung innovativer Finanzierungs- und Förderkonzepte zum Aufbau der Ladeinfrastruktur wichtig, um die eingeleitete Entwicklung weiter positiv zu begleiten. Ein den Markthochlauf unterstützendes Marktaktivierungsprogramm ist nötig, um der Elektromobilität einen spürbaren An Schub zu geben, sich dem 1-Million-Ziel der Bundesregierung zu nähern und um die Dynamik in der Entwicklung der Elektromobilität weiterhin zu erhalten.

## **Entwurf des Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Elektromobilitätsgesetz - EmoG)**

### **§ 2 Begriffsbestimmungen**

Aus unserer Sicht ist es notwendig, dass sich die im Rahmen der NPE definierten Antriebskonzepte und Referenzfahrzeuge (Batterieelektrische Fahrzeuge - BEV, Batterieelektrisch mit Range Extender - REEV und Plug-in-Hybridfahrzeug - PHEV) auch im Gesetz wiederfinden lassen. Dazu bedarf es der Ergänzung um den Range Extender als Antriebskonzept. Durch diese Ergänzung wird sichergestellt, dass Fahrzeuge, die als Range-Extender-Elektrofahrzeuge bezeichnet werden, ebenfalls im Sinne des § 2 als von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge gelten.

### **§ 3 Bevorrechtigungen**

**(2) Im Falle eines von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeuges dürfen Bevorrechtigungen nur für ein Fahrzeug in Anspruch genommen werden, wenn sich aus der Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG oder aus der Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ergibt, dass das Fahrzeug**

- 1. eine Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer hat oder**
- 2. dessen Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Maschine mindestens 40 Kilometer beträgt.**

Der Verbrauch und die Emissionen der Fahrzeuge werden im Rahmen der Typzulassung in einem für alle EU-Staaten einheitlichen Ablauf und offiziellen Messverfahren, dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemäß ECE R101, ermittelt. Dementsprechend ist auf diesen zu referenzieren.

**(4) Bevorrechtigungen sind möglich**

- 1. für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,**
- 2. bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen,**
- 3. durch das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten,**
- 4. im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen**

Die NPE schlägt vor, dass nach der Markthochlaufphase ein Zusatzzeichen bzw. eine Konkretisierung der Formulierung die Bevorrechtigungen und insbesondere die Parkbevorrechtigung und die Parkgebührenbefreiung auf die Dauer des Ladevorgangs beschränkt.

### **§ 5 Übergangsregelung**

**(2) Abweichend von § 3 Absatz 2 Nummer 2 beträgt bis zum Ablauf des 31. Dezember 2017 die erforderliche Reichweite mindestens 30 Kilometer.**

**(3) Fahrzeugen, die die Anforderung des Absatzes 2 erfüllen, dürfen auch nach dem 31. Dezember 2017 die Bevorrechtigungen gewährt werden, die Fahrzeugen nach § 3 Absatz 2 gewährt werden können.**

Die NPE schlägt die Prüfung des Reichweitenkriteriums vor. Bereits mit einer Reichweite von 22 km kann ein Großteil der alltagsüblichen Fahrstrecken, sowie die Ein- und Ausfahrten in Großstädte elektrisch und somit lokal emissionsfrei durchgeführt werden.

Eine höhere Mindestreichweite erfordert größere Batterien. Dies führt zu höheren Anschaffungskosten und verlangsamt dadurch die Marktdurchdringung der Elektromobilität.

Die Erhöhung der elektrischen Mindestreichweite auf 40 km muss sich, mit Rücksicht auf die Technologieentwicklung und die Kostendegression bei dem elektrischen Energiespeicher, an den technischen Möglichkeiten ausrichten. Aus diesem Grund wird diese Erhöhung für das Jahr 2018 als möglicherweise zu ambitioniert bewertet.

### ***§ 7 Inkrafttreten, Außerkrafttreten***

Eine zeitliche Befristung des Gesetzes bis zum 30. Juni 2030 ist, unter Berücksichtigung der überschaubaren und der gleichzeitig nur geplanten Bevorrechtigungen, zum jetzigen Zeitpunkt nicht nachvollziehbar. Ob und wie lange Bevorrechtigungen erforderlich sind, ist im Jahr 2030 zu prüfen. Die Befristung bis zum 30. Juni 2030 ist zu streichen.

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 dann 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)

---

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

Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur im  
Deutschen Bundestag am 4. Februar 2015

---

Stand 31. Januar 2015

## Vorbemerkung

Im Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) haben sich über 600 Unternehmen unserer Branche, Hersteller von Kraftfahrzeugen und deren Motoren, Anhängern, Aufbauten und Container sowie Kraftfahrzeugteile und -Zubehör in Deutschland zusammengeschlossen, um gemeinsam für eine saubere und sichere Mobilität der Zukunft zu forschen und zu produzieren.

Die Elektromobilität ist ein Schlüssel zur klimafreundlichen Umgestaltung der Mobilität. Um Deutschland bis 2020 zum Leitanbieter und zum Leitmarkt für Elektromobilität zu entwickeln, haben sich die in der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) versammelten Vertreter aus Industrie, Wissenschaft, Politik, Gewerkschaften und Gesellschaft in Deutschland gemeinsam auf einen systemischen, marktorientierten und technologieoffenen Ansatz verständigt.

Der Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) mit dem Ziel Regelungen zu schaffen, welche die Nutzung von Elektrofahrzeugen attraktiver machen und den Markthochlauf befördern, wird vom VDA begrüßt und unterstützt.

Um die Dynamik in der Entwicklung der Elektromobilität weiterhin zu erhalten sind nach der Schaffung der Planungs- und Rechtssicherheit durch das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) auf diesem Gebiet noch weitere deutliche Schritte erforderlich.

Nach kritischer Betrachtung des Entwurfes des EmoG und der mitgeltenden Unterlagen bedarf es, aus Sicht des VDA, der Konkretisierung einiger Regelungsvorschläge.

Der VDA nimmt mit diesem vorliegenden Papier Stellung und bittet um die entsprechende Überarbeitung und Modifizierung.

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

## **§ 2 Begriffsbestimmungen**

Aus Sicht des VDA bedarf es hier der Ergänzung um den Range Extender als Antriebskonzept. Damit ist sichergestellt, dass auch Fahrzeuge, die als Range-Extender-Elektrofahrzeuge bezeichnet werden, im Sinne des § 2 ebenfalls als von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge gelten.

## **§ 3 Bevorrechtigungen**

***(2) Im Falle eines von außen aufladbaren Hybridelektrisch betriebenen Fahrzeuges dürfen Bevorrechtigungen nur für ein Fahrzeug in Anspruch genommen werden, das***

- 1. eine Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer hat oder***
- 2. die Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Maschine mindestens 40 Kilometer beträgt.***

Aus Sicht des VDA bedarf es hier der Konkretisierung der Kriterien für privilegierte Fahrzeuge. Bei der Festlegung der CO<sub>2</sub>-Grenze und der elektrischen Mindestreichweite wird nicht auf einen Fahrzyklus referenziert. Ohne das Referenzieren auf einen Fahrzyklus fehlt der eindeutige Bezugsrahmen. Die Typzulassung der Fahrzeuge erfolgt auf Basis des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Aus diesem Grund ist auch hier auf den Neuen Europäischen Fahrzyklus - NEFZ / ECE R101 zu referenzieren.

### **§ 3 Bevorrechtigungen**

#### **(4) Bevorrechtigungen sind insbesondere möglich**

- 1. für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,**
- 2. bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen,**
- 3. durch das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten,**
- 4. im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen**

Bevorrechtigungen, welche die Nutzung von Elektrofahrzeugen attraktiver machen und den Markthochlauf befördern, wie z.B. die Nutzung von Busspuren, werden vom VDA begrüßt. Durch die gleichzeitige Schaffung der notwendigen Gestaltungsrahmen und der sorgfältigen Umsetzung dieser, durch die verantwortlichen Behörden, kann jederzeit bedarfsgerecht und flexibel reagiert werden. In der VwV zur StVO wird dazu die Sicherstellung der Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs beschrieben. Aktuell zeichnet sich, insbesondere zu Beginn der Markthochlaufphase der Elektromobilität, kein sprunghafter Zuwachs an privilegierten Fahrzeugen ab. Aus diesem Grund sehen wir bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen wie z.B. von Busspuren, keine kapazitive Überlastung. Durch die zeitliche Begrenzung des Gesetzes wird gleichzeitig sichergestellt, dass die Bevorrechtigungen zu einem definierten Zeitpunkt auslaufen.

### **§ 3 Bevorrechtigungen**

**(5) In Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes können**

- 1. die Bevorrechtigungen näher bestimmt werden,**
- 2. die Einzelheiten der Anforderungen an deren Inanspruchnahme festgelegt werden,**
- 3. die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, insbesondere Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, bestimmt werden.**

...

**(6) In Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, des Straßenverkehrsgesetzes können als Bevorrechtigungen Ermäßigungen oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorgesehen werden.**

Die vor allem für innerstädtische Gebiete relevanten Tatbestände sollen die Stadt als Labor der Elektromobilität attraktiver machen. Insofern handelt es sich bei den Privilegierungen eher darum, durch Stärkung der Stärken der Elektromobilität einen Beitrag zum Ausgleich der spezifischen Charakteristika dieser Mobilitätsform zu leisten. Neben den gesetzlichen Ermächtigungen wird es erforderlich sein, die verantwortlichen Kommunen nachdrücklich zu ermutigen, bei der Nutzung dieser Ermächtigungen nicht zaghaft zu sein. Daher schlagen wir vor, in § 3 EmoG „können“ durch „sollen“ zu ersetzen. In Umsetzung dessen ist dann auch in „§ 46 Abs. 1a StVO neu“ das Wort „können“ durch „sollen in geeigneten Fällen“ zu ersetzen.

## **§ 5 Übergangsregelung**

**(2) Abweichend von § 3 Absatz 2 Nummer 2 beträgt bis zum Ablauf des 31. Dezember 2017 die erforderliche Reichweite mindestens 30 Kilometer.**

**(3) Fahrzeugen, die die Anforderung des Absatzes 1 erfüllen, dürfen auch nach dem 31. Dezember 2017 die Bevorrechteigungen gewährt werden, die Fahrzeugen nach § 3 Absatz 2 gewährt werden können.**

Eine lokal CO<sub>2</sub>-freie Mindestreichweite von 25 km grenzt nach unserem Verständnis förderwürdige Konzepte sinnvoll ab, erlaubt aber auch künftig Konzepte mit höheren Reichweiten. Bereits mit einer Reichweite von 25 km kann die Mehrzahl der Fahrstrecken, sowie die Ein- und Ausfahrt in Großstädte elektrisch und damit lokal emissionsfrei durchgeführt werden. Eine höhere Mindestreichweite erfordert größere Batterien mit den damit verbundenen Kosten und Gewichtserhöhungen und verlangsamt dadurch die Marktdurchdringung. Daher liegt das Optimum für die CO<sub>2</sub>-Reduktion, bei einer Reichweite von 25 km. Bei Reichweiten darüber kommt es, wie beschrieben, zu deutlich höheren Kosten was die schnelle Marktdurchdringung behindert. Um den Markthochlauf der Elektromobilität aktiv zu unterstützen ist hier eine Modifikation der elektrischen Mindestreichweite auf 25 km umzusetzen.

Eine Erhöhung der elektrischen Mindestreichweite auf 40 km muss sich, an der Technologieentwicklung und der Kostendegression beim elektrischen Energiespeicher ausrichten sowie die Dauer eines Modelllebenszyklus berücksichtigen. Die Technologieentwicklung der Traktionsenergiespeicher erfolgt nicht sprunghaft. Die Erweiterung der elektrischen Reichweite ab 2018, unter Betrachtung der Technologieentwicklung und Kostendegression, wird daher als kritisch und zu ambitioniert bewertet. Auch würde die Erhöhung der elektrischen Reichweite zu diesem Zeitpunkt mitten in die Modelllebenszyklen der dann im Markt befindlichen Fahrzeuge fallen, die aus Bauraum- und Kostengründen nicht kurzfristig mit einer höheren elektrischen Reichweite ausgestattet werden können. Als frühesten Einführungsstermin für „50g CO<sub>2</sub> oder 40 km elektrische Reichweite“ sehen wir daher den 01.01.2020.

**§ 6 Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

Eine zeitliche Befristung des Gesetzes bis zum 30. Juni 2030, unter Berücksichtigung der überschaubaren und der gleichzeitig nur geplanten Bevorrechtigungen, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht nachvollziehbar. Ob und wie lange Bevorrechtigungen erforderlich sind ist im Jahr 2030 zu prüfen. Die Befristung bis zum 30. Juni 2030 ist zu streichen.

## Abschlussbemerkung

Der VDA begrüßt die Schaffung von Anreizen. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass keine kommunale Zersplitterung der Anreize entsteht, sondern ein über Bund und Länder abgestimmtes Vorgehen sowie eine mit geringem bürokratischem und finanziellem Aufwand verbundene Umsetzung erfolgt.

Aus Sicht des VDA bedarf es der zeitnahen und schnellen Einführung eines EmoG Teil zwei in 2015. Mit greifbaren monetären Anreizen wie z.B. der Einführung einer Sonder-Abschreibung für gewerbliche Elektro-Fahrzeuge, einem öffentlichen Beschaffungsprogramm von Elektro-Fahrzeugen sowie der Weiterentwicklung innovativer Finanzierungs- u. Förderkonzepte zum Aufbau der Ladeinfrastruktur wird die eingeleitete Entwicklung positiv begleitet.

Darüber hinaus wird ein den Markthochlauf unterstützendes Marktaktivierungsprogramm nötig, um der Elektromobilität einen spürbaren Anschub zu geben und sich dem 1-Million-Ziel der Bundesregierung zu nähern.

\*\*\*

Verband der Automobilindustrie e. V.

Dr. Ulrich Eichhorn  
Geschäftsführer VDA

Matthias Krähling  
Koordinierungsstelle für Elektromobilität