

BUND-Stellungnahme zum Referentenentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Elektromobilitätsgesetz – EmoG)

Grundsätzlich begrüßt der BUND Bemühungen der Bundesregierung zur *Verringerung der klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs*. In diesem Zusammenhang kann auch die Privilegierung umweltfreundlicherer Fahrzeuge unter bestimmten Voraussetzungen sinnvoll sein. Der vorliegende Gesetzentwurf entspricht den BUND-Anforderungen jedoch nicht.

zu §1 – Anwendungsbereich

So ist es offensichtlich nicht Ziel des Gesetzes, besonders innovative und sparsame Fahrzeugkonzepte zu fördern. Ziel ist vielmehr die Förderung des (teil-)elektrisch betriebenen *Autoverkehrs*. Besonders deutlich wird dies in der Begründung des Gesetzes: B. Besonderer Teil (Seite 27), dort heißt es: *'Auch Kleinkrafträder können mithin die Privilegierung in Anspruch nehmen und entsprechend gekennzeichnet werden.'*

Vor dem Hintergrund, dass eines der erfolgreichsten E-Fahrzeuge in Deutschland, der Renault Twizy, ein Quad, also ein Leichtkraftfahrzeug ist und es künftig immer mehr kleine und sparsame Fahrzeuge geben wird, die keiner bestimmten Klasse zuzuordnen sind, zeigt sich somit: nicht Weichenstellungen hin zu kleinen und sparsamen neuen Fahrzeugkonzepten werden gefördert. Gefördert werden vielmehr Fahrzeuge, die bereits heute verfügbar sind.

Korrekterweise müsste im Gesetz nicht von *elektrisch betriebenen Fahrzeugen* die Rede sein, sondern von *elektrisch und teilelektrisch betriebenen Personenkraftwagen*.

zu §2 – Begriffsbestimmungen

Die Begriffsbestimmungen sind nicht immer eindeutig und nachvollziehbar. Zur Kritik an der Definition zu privilegierender Hybrid- und Elektrofahrzeuge siehe §3. Besonders verwunderlich ist, dass mit keinem Wort auf Wasserstoffverbrennungsmotoren eingegangen wird. Es ist zwar unwahrscheinlich, dass sich diese Technologie durchsetzen wird, aber Technikoffenheit wäre trotzdem angebracht. Vor allem wenn auf der anderen Seite Hybridfahrzeuge mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren privilegiert werden sollen.

Was in dem vorliegenden Gesetzentwurf völlig fehlt, sind Vorgaben zum Verbrauch der Fahrzeuge. Auch elektrisch betriebene Fahrzeuge verbrauchen Energie. Abgesehen vom erhöhten Energiebedarf bei der Produktion entsprechender Fahrzeuge und Akkus ist auch für die Klimabilanz entscheidend, wieviel Energie im Betrieb der Fahrzeuge verbraucht wird und woher diese kommt bzw. wie z.B. der genutzte Wasserstoff gewonnen, transportiert und gelagert wird.

Hochmotorisierte Fahrzeuge wie der Mercedes-Benz SLS AMG Electric Drive mit einer Motorleistung von 552kW (751PS) oder andere leistungsstarke Fahrzeuge sind sicher nicht geeignet, um die *klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs* zu verringern. Dies gilt auch, wenn sie elektrisch oder sogar mit 'Ökostrom' betrieben werden sollten. Solche Fahrzeuge dürfen nicht privilegiert werden.

zu §3 - Bevorrechtigung

Zu (1): Die Maßgabe der Nichtbeeinträchtigung der „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ unterstützt der BUND ausdrücklich. Nach unserer Auffassung schließt bereits diese Formulierung eine Freigabe von Busspuren für Fahrzeuge im Sinne des §2 grundsätzlich aus. Zum einen wird die Sicherheit der auf Busspuren fahrenden Radfahrer durch zusätzliche Fahrzeuge deutlich gefährdet, zum anderen ist die *Leichtigkeit* des öffentlichen Verkehrs mit Bussen durch zusätzliche Nutzer auf der Busspur nicht mehr gegeben. Dass auch der Deutsche Städtetag die Freigabe von Busspuren für elektrisch und teilelektrisch betriebene Fahrzeuge kritisiert hat, zeigt, dass Länder und Kommunen eine solche Bevorzugung ebenfalls ablehnen.

Zu (2): Das Vorhaben der Privilegierung von Hybridfahrzeugen hat ebenfalls nur wenig mit dem Ziel der Verringerung der *klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs* zu tun. Vielmehr handelt es sich hierbei um ein Programm zur Absatzförderung großer und schwerer Hybridautos.

Ähnlich wie bei den fehlenden Verbrauchsvorhaben (§2) gibt es hier Punkte, die nicht akzeptabel sind. Eine Privilegierung von Hybridfahrzeugen ist schon deshalb besonders fragwürdig, weil sich nicht nachprüfen lässt, zu welchem Zeitpunkt ein Fahrzeug gerade elektrisch fährt oder auf den Verbrennungsmotor zugreift. So könnte ein Fahrzeug wie der Mercedes Benz S500 Hybrid auf der Busspur fahren, egal ob er gerade elektrisch angetrieben wird oder seinen Verbrennungsmotor verwendet, der rund 200 g CO₂ pro km ausstößt. Gleichzeitig würde ein aktuell besonders sparsames Fahrzeug wie der VW eco up! mit einem CO₂-Ausstoß von lediglich 79 g/km diese Bevorzugung nicht in Anspruch nehmen dürfen.

Dass die entsprechend dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) offiziellen Normverbrauchs- und Reichweitenwerte gerade für Hybridfahrzeuge fernab jeder Realität sind, ist ebenfalls bekannt. Es wäre angebracht, dass sich die Bundesregierung für eine schnellstmögliche Reform des NEFZ einsetzt.

Die in §5 festgeschriebene Übergangsregelung für Fahrzeuge mit einer rein elektrisch möglichen Reichweite bis 30 km ist offensichtlich ein weiteres Zugeständnis an die deutsche Automobilindustrie und muss komplett abgelehnt werden.

Folgende Reichweiten (nach NEFZ) können dies belegen:

Mercedes-Benz S500 Plug-in Hybrid – 33 km rein elektrisch

Porsche Panamera S E-Hybrid – 36 km rein elektrisch

BMW i8 – 37 km rein elektrisch (bei weniger als 65 km/h [Quelle BMW]).

Diese Fahrzeuge sind mit ihren Fahrleistungen und den Fahrzeuggewichten bis zu 2,7 Tonnen nicht geeignet, die *klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs* zu reduzieren.

Zu (3): In keinem Fall darf eine Bevorrechtigung dazu führen, dass Flächen, Straßen oder Wege für den Individualverkehr freigegeben werden, für den sie vorher gesperrt waren. Insbesondere Busspuren, Fußgängerzonen und ähnliche Bereiche, in denen bislang kein motorisierter Individualverkehr zugelassen ist, müssen auch für elektrisch oder teilelektrisch betriebene Fahrzeuge gesperrt bleiben.

Die Umwidmung von öffentlichem Straßenraum für die privilegierte Nutzung durch elektrische bzw. teilelektrische Fahrzeuge (z.B. zum Laden von Akkus), muss immer auch von einer allgemeinen Reduzierung der generellen Stellfläche in diesem Bereich begleitet werden. Teilelektrische Fahrzeuge nach der im Gesetzentwurf vorliegenden Definition dürfen Stellplatzprivilegien höchstens während des Ladevorgangs erhalten.

Da spezielle Parkplätze für elektrisch betriebene Fahrzeuge neue Anreize schaffen, weiterhin mit Autos in die Städte zu fahren, sollte die Regelung zur Sondernutzung von Parkplätzen im Innenstadtbereich auf fünf Jahre befristet werden und allein für rein elektrisch betriebene Fahrzeuge gelten. Spezielle Parkplätze für Elektrofahrzeuge im Bereich von Park-and-Ride-Parkplätzen sind akzeptabel. Akzeptabel sind außerdem spezielle Parkplätze für elektrisch betriebene Car-Sharing-Fahrzeuge.

Zu (4): In der Begründung des Gesetzes: A. Allgemeiner Teil, IV. Gesetzgebungskompetenz heißt es: *'Nutzer von elektrisch betriebenen Fahrzeugen sind darauf angewiesen, dass es deutschlandweit einheitliche Regelungen für Privilegien gibt. [...] Es kann dem Bürger nicht zugemutet werden, dass in jedem Bundesland neu überprüft wird, ob er mit seinem elektrisch betriebenen Fahrzeug bestimmte Privilegien in Anspruch nehmen darf.'*

Eine deutschlandweit einheitliche Rechtslage ist sinnvoll. Trotzdem sollte im Gesetz explizit stehen, dass, ähnlich wie bei der Umweltzonenregelung, jede Kommune für die Ausgestaltung der Regelung zuständig ist. Dies sollte insbesondere beim Thema *Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen* der Fall sein.

zu (5): Eine zeitlich befristete und an den Verbrauch der Fahrzeuge gekoppelte Befreiung von der Gebührenpflicht unterstützt der BUND.

zu § 4 – Kennzeichnung

Eine Kennzeichnung rein elektrisch betriebener Fahrzeuge halten wir für sinnvoll. Auf diese Weise können Straßen oder Bereiche, die aktuell noch für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, zukünftig nur noch für reine Elektrofahrzeuge freigegeben werden.

Wenig sinnvoll ist hingegen die Zuteilung neuer Kennzeichen mit einem 'E'. Es genügt die Kennzeichnung rein elektrisch betriebener Fahrzeuge mit einem ein 'E' auf dem durch die Abschaffung der Abgasuntersuchung frei gewordenen Platz auf dem vorderen Pkw-Kennzeichen. Elektrofahrzeuge, die über kein Kennzeichen an der Fahrzeugfront verfügen (Quads, Leichtkrafträder u.ä.) sollten ebenso wie nicht in Deutschland zugelassene Fahrzeuge mit einer Plakette gekennzeichnet werden. Dieser Aufkleber sollte in Form und Farbe allerdings nicht an Feinstaubplaketten angelehnt sein, um einer Fortschreibung der Umweltzonenregelung nicht im Wege zu stehen.

Die Plakette sollte dann an der Fahrzeugfront (z.B. Windschutzscheibe) angebracht sein.

Das für E-Mobile geltende Verkehrs-Zusatzzeichen sollte kein Fahrzeug mit Kabel und Stecker zeigen. Da sich in wenigen Jahren das kabellose Laden durchgesetzt haben wird, wird diese Darstellung sehr schnell veralten.

zu § 5 – Übergangsregelung

Die Übergangsregelung lehnt der BUND ab.

Zu § 6 – Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Einen Zeitraum von 15 Jahren für die Bevorzugung von elektrisch und teilelektrisch betriebenen Fahrzeugen erscheint zu lang. Besonders für Hybridfahrzeuge bedeutet dies, dass in wenigen Jahren veraltete Fahrzeugkonzepte viel zu lange privilegiert werden. Ein Hybridfahrzeug, das mit einer rein elektrischen Reichweite von 30 km am 31.12.2017 zugelassen würde, wäre dann auch 2030 noch

privilegiert. Deshalb plädiert der BUND für eine maximale Geltungszeit des Gesetzes von zehn Jahren, bei Berücksichtigung aller bereits genannten Kritikpunkte.

Fazit:

Ähnlich wie seinerzeit bei der 'Abwrackprämie' droht mit diesem Gesetzentwurf erneut eine Chance vertan zu werden: Die Chance zur Förderung einer umweltfreundlicheren Mobilität mit „abgerüsteten“ und sparsamen neuen Fahrzeugkonzepten. Stattdessen soll mit dem vorliegenden Gesetz der Status quo für die nächsten 15 Jahre zementiert werden. Tonnenschwere Hybridfahrzeuge, welche die angegebenen und ohnehin niedrigen elektrischen Kilometerleistungen im Realbetrieb nicht erreichen werden, sollen für die nächsten 15 Jahre privilegiert durch unsere Städte rollen dürfen – sogar auf Busspuren – um dann schneller als derzeit auf eigens reservierte Parkplätze zu fahren (egal ob gerade im elektrischen Betrieb oder mit Verbrennungsmotor).

Es liegt die Vermutung nahe, dass es im vorliegenden Gesetzentwurf nicht um Umweltbelange, sondern in erster Linie um die Stärkung der heimischen Automobilwirtschaft geht. Aber um diese wirklich zu stärken und sie für die Zukunft fit zu machen, bedarf es entsprechend ambitionierter Vorgaben zum Verbrauch und eine realistische Ermittlung der Normverbräuche. Mittelfristig muss außerdem die Fahrzeugherstellung in alle Umweltbilanzen mit einfließen und natürlich bedarf es Kriterien für die verwendeten Antriebsenergien. Nur ein verbindlich vorgeschriebener Einsatz von zugebauten Erneuerbare-Energien-Anlagen für E-Fahrzeuge kann die angestrebte Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern und die geplante Reduktion der Treibhausgase ermöglichen.

Die Möglichkeit, den Gesetzentwurf so zu gestalten, dass der Trend zu kleinen und sparsamen konventionellen und E-Fahrzeugen verstärkt wird, ist noch nicht vom Tisch. Solche Fahrzeuge können Zubringer zum städtischen Verkehrsverbund aus Fuß-, Rad- und Öffentlichem Verkehr sein und diesen stärken. Das bedeutet in der Folge auch weniger Autos in der Stadt. Mit der Umsetzung des vorliegenden Gesetzentwurfs würde hingegen die Vorrangstellung von Pkw gestärkt.

Der BUND bittet daher bei der endgültigen Ausformulierung des Gesetzestextes um Berücksichtigung der Kritikpunkte und Forderungen, um die elektrische Mobilität hierzulande in eine nachhaltige und ökologische Richtung zu lenken.

Kontakt/ Ansprechpartner und weitere Informationen:

Jens Hilgenberg
E-Mail: jens.hilgenberg@bund.net

Dr. Werner Reh
E-Mail: werner.reh@bund.net

Verkehrspolitik
BUND / Friends of the Earth Germany
Am Köllnischen Park 1; 10179 Berlin

Richard Mergner
Sprecher des Bundesarbeitskreises Verkehr, Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat des BUND
E-Mail: richard.mergner@bund.net