

**Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur**

Herrn Stefan Schmitt

Per E-Mail: elektromobilitaet@bmvi.bund.de

Bundesverband

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 · 10179 Berlin
www.vcd.org · mail@vcd.org
Fon 030.280351-0 · Fax -10
Gerd Lottsiepen
Durchwahl – 12
gerd.lottsiepen@vcd.org

Berlin, 18.08.2014

**Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD) zum Entwurf des Gesetzes
zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen
(Elektromobilitätsgesetz – EmoG), Entwurf einer Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrsordnung (StVO), der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) und
Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GeBOst) sowie Entwurf einer
Verwaltungsvorschrift zur StVO**

Sehr geehrter Herr Schmitt, sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, eine Stellungnahme zu dem oben genannten
Gesetzesvorhaben abgeben zu können. Wir nehmen gerne Stellung, möchten aber
dennoch unser Befremden über den Zeitpunkt der schriftlichen Anhörung und die
kurze Frist für die Stellungnahme ausdrücken.

Der VCD begrüßt die Zielsetzung des Gesetzentwurfes, mit einer schnelleren
Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen den Schadstoff- und Klimagasausstoß
des Verkehrs sowie die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen zu verringern. Ein
Handeln ist insbesondere vor dem Hintergrund des Ziels der Bundesregierung, die
CO₂-Emissionen bis 2020 im Vergleich zu 1990 um 40 Prozent und bis 2050 um 80 bis
95 Prozent zu senken, erforderlich. Darüber hinaus können Elektrofahrzeuge einen
wichtigen Beitrag leisten, um die von der EU gesetzten CO₂-Grenzwerte für Neuwa-
gen zu erreichen.

Allerdings sind die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zielführend. Die in der
Begründung des Gesetzes genannte Förderung einer nachhaltigen umwelt- und
klimafreundlichen Mobilität wird sogar ins Gegenteil verkehrt, wenn Elektroautos
zulasten von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes - Bussen, Taxen und Fahrrädern -
privilegiert werden sollen.

Die Tatsache, dass ein Auto einen bestimmten Antrieb hat, reicht nicht als Grund für eine Förderung aus. Die deutsche Umweltpolitik hat im Fahrzeugbereich bisher gute Erfahrungen mit einer technologieoffenen Förderung gemacht – z.B. steuerliche Förderung für das frühzeitige Einhalten neuer Euro-Grenzwertstufen.

Eine Förderung - finanziell durch Prämien, steuerlich oder durch die Gewährung von Privilegien - muss allerdings unseres Erachtens zwangsläufig mit klima- und energiepolitischen Zielsetzungen verbunden werden. Eine Förderung aus industriepolitischen Gründen ist abzulehnen. Auch Elektroautos müssen energieeffizient sein. Eine Förderung dieser Fahrzeuge sollte daher nur erfolgen, wenn die batterieelektrischen E-Autos einen definierten Verbrauchswert – gemessen in kW/h, ermittelt in realitätsnahen Tests – unterschreiten. Das gilt ebenso für Plug-in-Hybride, bei denen Mindestanforderungen auch für den Betrieb im Verbrennermodus zu definieren sind. Geländegängige Luxuslimousinen, die dank großer und schwerer Batterien eine hohe elektrische Reichweite erzielen, aber insgesamt einen hohen Energieverbrauch haben, dürfen nicht wegen ihrer elektrischen Reichweite privilegiert werden.

Aus Sicht des VCD sind neben der Förderung der E-Mobilität weitere Maßnahmen im Verkehrsbereich notwendig, um die klima- und energiepolitischen Ziele der Bundesregierung erreichen zu können. Die Energiewende braucht die Verkehrswende – mit einer ambitionierten Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs sind eine stärkere Spreizung der Kfz-Steuer nach CO₂ sowie die Umstellung der Abschreibung von Firmenwagen und der Dienstwagenbesteuerung auf CO₂-Basis notwendig. Dies hätte kurz- bis mittelfristig einen wesentlich höheren Klimaschutzeffekt, als die isolierte Förderung von Elektrofahrzeugen durch die geplanten Privilegien.

Zu den Einzelbestimmungen des Gesetzentwurfes und der Verordnungen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Privilegierung auf Busspuren

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) spricht sich für Sonderfahrrechte aus und betont gleichzeitig, dass es keine Pflicht geben wird, die Busspuren für Elektroautos freizugeben. Kommunen sollen ermächtigt werden, die Busspuren eigenständig freizugeben.

Der ökologische Verkehrsclub VCD lehnt die Freigabe von Busspuren für E-Autos ab. Die Busspuren sind schon heute gut frequentiert - auch durch die Nutzung von Einsatzfahrzeugen sowie von Taxen und Fahrrädern. Diese Ausnahmen erachten wir aus verkehrslenkender und umweltpolitischer Sicht für gerechtfertigt. Eine

Privilegierung für eine bestimmte Antriebstechnik darf allerdings nicht dazu führen, dass der ÖPNV behindert und das Fahrrad als umweltverträglichstes Verkehrsmittel gar von den Busspuren verdrängt wird. In Oslo, wo die Busspuren für E-Autos geöffnet sind, ergeben sich schon heute im Busverkehr erhebliche Verspätungen.

Im Übrigen verweisen wir zu diesem Punkt auf die Stellungnahme des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

2. Parkbevorrechtigung für E-Autos – Parkbevorrechtigung für Carsharing-Fahrzeuge

Für E-Autos sollen spezielle Parkplätze eingerichtet werden, auf denen sie kostenlos parken dürfen. Dabei geht es nicht nur um Parkplätze im Bereich von Ladesäulen sondern auch um öffentliche Parkflächen und parkraumbewirtschaftete Gebiete.

Ein Manko dieses Gesetzes ist, dass mit der Bevorrechtigung von Elektroautos nicht gleichzeitig die Privilegierung für Carsharing- Autos geregelt wird. Ein solches Vorgehen wurde unseres Wissens diskutiert, aber nicht beschlossen. Der Entwurf für ein „Parallelgesetz“ liegt nicht vor.

Elektroautos machen zurzeit vor allem als Carsharing- Autos Sinn. Eine Besserstellung von E-Autos sollte somit grundsätzlich an eine entsprechende Regelung für Carsharing-Fahrzeuge – unabhängig von ihrem Antrieb – gekoppelt werden.

Seit über 20 Jahren lehnt das BMVI eine Parkprivilegierung von Carsharing-Fahrzeugen aus rechtssystematischen Gründen ab. Bei Elektroautos sollen reservierte Parkplätze hingegen schnell rechtsfest gemacht werden. Ein widersprüchliches Vorgehen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass Carsharing-Fahrzeuge ökologisch viel sinnvoller als E-Autos sind, die mit dem herkömmlichen Strommix fahren. Unabhängig vom Antrieb verbessern Carsharing-Autos die Lebensqualität in den Städten, da sie durchschnittlich mehr als zehn Privat-Pkw ersetzen. Eine Neuregelung des Parkens, die Carsharing-Autos nicht mindestens in gleichem Maße privilegiert wie Elektroautos, ist ökologisch und städteplanerisch kontraproduktiv und deshalb nicht akzeptabel.

Da die Privilegierung von Carsharing-Fahrzeugen für das Parken – auch durch eine gezielte Regelung für stationsgebundenes Carsharing – nicht gleichzeitig erfolgt, lehnen wir die Parkbevorrechtigung für Elektroautos ab.

Im Übrigen verweisen wir zu diesem Punkt auf die Stellungnahme des Bundesverbandes Carsharing (BCS).

3. Kennzeichnung über das Nummernschild

Lange Zeit war die Einführung einer blauen Plakette im Gespräch. Der jetzige Gesetzentwurf sieht vor, E-Autos über das Nummernschild – analog zum „H“ für Oldtimer – zu kennzeichnen.

Der VCD begrüßt eine Kennzeichnung über das Nummernschild. Denn farbige Plaketten kennzeichnen bis heute unterschiedliche Zufahrtsberechtigungen für Umweltzonen. Dies sollte beibehalten werden. So bleibt die Farbe »blau« frei für eine weitere Verschärfung von Umweltzonen.

4. Bevorzugung von E-Autos bei Anlieferungszeiten

Laut Gesetzentwurf sollen Elektroautos beim Lieferverkehr in sensiblen Gebieten privilegiert werden. Dort wo Beschränkungen zur Einfahrt vorliegen, sollen E-Autos zusätzliche Zeitfenster erhalten können.

Der VCD stimmt aus Gründen des Lärmschutzes zu. Elektrofahrzeuge erzeugen keine Antriebs- und Startgeräusche, deshalb ist ihre Besserstellung bei der Warenanlieferung in Wohngebieten als Verbesserung der Wohnqualität zu begrüßen. In Fußgängerzonen sind die Zeitfenster für den Lieferverkehr mit Pkw oder Lkw aus anderen Gründen als denen des Lärmschutzes eng begrenzt. Deshalb macht dort eine Privilegierung für E-Autos keinen Sinn. Für den Lieferverkehr in sensiblen Gebieten bieten sich alternativ und zunehmend Lastenräder an – selbstverständlich auch solche mit E-Motor.

5. Elektrofahräder – E-Autos in Fahrzeugflotten

Elektrofahrzeuge machen vor allem in Fahrzeugflotten von Unternehmen und als Carsharing-Fahrzeuge Sinn. Darum sollten Privilegien insbesondere für solche Fahrzeuge gelten (s. Ausführungen zu 2.). Darüber hinaus sollten auch Privilegien für Pedelecs und E-Bikes geprüft und ggf. gefördert werden. Das Ziel, eine Millionen Fahrzeuge mit Elektroantrieb auf die Straße zu bringen, wurde im Bereich von Elektro-Fahrrädern längst erreicht. Die Einrichtung von diebstahlsicheren Abstellanlagen sowie die Bereitstellung öffentlicher Ladestationen für Pedelec-Akkus wären sinnvolle Förderungen der E-Mobilität.

6. Kriterien für die Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen

Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht vor, dass die Privilegien nur für batterieelektrische Fahrzeuge, für von außen aufladbare hybridelektrische Fahrzeuge sowie

für Brennstoffzellenfahrzeuge gelten sollen. Für Hybride gilt, dass sie entweder maximal 50 Gramm CO₂ pro Kilometer emittieren dürfen oder eine rein elektrische Reichweite von mindestens 40 Kilometern aufweisen müssen (übergangsweise soll bis Ende 2017 eine Reichweite von 30 Kilometern gelten).

Die Reichweite als ein Kriterium für die Anerkennung von Plug-in-Hybriden ist angebracht, um zu verhindern, dass ineffiziente Fahrzeuge durch vergleichsweise geringfügige technische Erweiterungen bevorrechtigt werden können. Die elektrische Mindestreichweite auf 40 Kilometer - bzw. 30 Kilometer bis 2017 - festzulegen, ist aber unseres Erachtens nicht hinreichend wissenschaftlich begründet.

Als alleinige Voraussetzung für eine Bevorrechtigung ist die Reichweite allerdings nicht akzeptabel. Mit einer solchen Regelung könnten schwere „SUVs“ derart mit Akkus aufgerüstet werden, dass sie unabhängig von ihrem Energieverbrauch Privilegien in Anspruch nehmen können.

Außerdem sind wegen der immer noch fragwürdigen Messmethodik die Angaben zum Energieverbrauch und zur elektrischen Reichweite von Elektrofahrzeugen wenig realitätsnah. Bei den heutigen Tests sind zusätzliche Verbraucher – Klimaanlage, Heizung, Licht – ausgeschaltet. Insbesondere im Winter kann bei E-Autos und Plug-In-Fahrzeugen die elektrische Reichweite im Realbetrieb um 50 Prozent sinken. Verlässliche Angaben der Hersteller zur Mindestreichweite liegen nicht vor. Die heute für Plug-in-Hybride errechneten CO₂-Werte sind also höchst fragwürdig. Wir sind der Auffassung, dass für Plug-in-Hybride, bevor sie gefördert werden, auch Mindestanforderungen für den Kraftstoffverbrauch und den CO₂-Ausstoß im Verbrennermodus zu definieren sind.

Die Anforderung, dass Plug-in-Hybride als Voraussetzung für eine Förderung einen Höchstwert von 50 Gramm CO₂ pro Kilometer unterschreiten müssen, sollte technologieoffen gelten.

Die CO₂-Emissionen werden im elektrischen Betrieb mit Null angegeben. In der aktuellen VCD Auto-Umweltliste 2014/2015 haben wir die CO₂-Emissionen aus den Herstellerangaben zum Stromverbrauch und den Emissionen berechnet, die bei der Stromproduktion im deutschen Kraftwerksmix entstehen. Danach liegen alle derzeit auf dem Markt erhältlichen batterieelektrischen Autos und aufladbaren Hybridfahrzeuge über der 50-Gramm-Grenze. Nur für Elektrofahrzeuge, die mit zusätzlich erzeugtem regenerativen Strom fahren, ist die Annahme einer Null-Emission in Erwägung zu ziehen. Allerdings muss der regenerativ erzeugte Strom, der in Elektroautos verbraucht wird, anderswo durch herkömmlichen Strom ersetzt werden. Die Gleichung: Fahren mit Strom senkt den CO₂-Ausstoß auf null, stimmt erst dann, wenn nahezu aller in unserer Gesellschaft genutzter Strom regenerativ erzeugt wird. Die Umsetzung der Energiewende bleibt also eine unverzichtbare Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität.

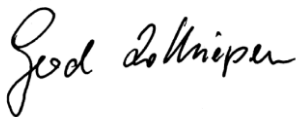
Der VCD fordert, Privilegien für Elektroautos nur dann zu gewähren, wenn deren Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß unter einem vom Gesetzgeber festzulegendem Grenzwert liegt. Der CO₂-Ausstoß sollte nach dem deutschen - hilfsweise europäischen – Strommix berechnet werden. Der ermittelte CO₂-Ausstoß sinkt in dem Maß, in dem die Energiewende voranschreitet. Die Bundesregierung sollte sich in der EU für die schnelle Verabschiedung eines Messzyklus stark machen, der auch E-Autos realitätsnah erfasst.

7. Geltungsdauer

Das Elektromobilitätsgesetz soll bis zum 30.06.2030 gelten. Aus Sicht des VCD ist dieser Zeitraum deutlich zu lang. Vielmehr sollte die Geltungsdauer rechtzeitig an die tatsächliche Marktentwicklung und die Änderungen im Verkehrsgeschehen angepasst werden.

Für Gespräche, Nachfragen und Anhörungen stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Gerd Lottsiepen
Verkehrspolitischer Sprecher



Michael Müller-Görnert
Referent für Verkehrspolitik