



Bundesvereinigung Nachhaltigkeit · Kottbusser Damm 25 · 10967 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur
Herrn Stefan Schmidt
Leiter des Referates G21

11030 Berlin

Kottbusser Damm 25
10967 Berlin

Tel. (0176) 9651 7065
i n f o @ b v n g . o r g

Berlin, 17. August 2014

Entwurf des Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Elektromobilitätsgesetz – EmoG)

Stellungnahme der Bundesvereinigung Nachhaltigkeit

Zur Notwendigkeit

Die Bundesvereinigung Nachhaltigkeit (BVNG) befürwortet die grundsätzliche Zielsetzung des Gesetzes, den Kommunen eine bundesweit einheitliche Regelung für Maßnahmen an die Hand zu geben für die Steigerung der Attraktivität von Elektrofahrzeugen. Die BVNG unterstützt die ambitionierten Ziele der Bundesregierung für die Entwicklung der Elektromobilität und die in der Begründung des Gesetzentwurfes gemachten Aussagen hierfür.

Stellungnahme zum Entwurf

Indes vermisst die BVNG eine diesbezügliche Stringenz hinsichtlich der im Gesetzentwurf gemachten Vorschläge zur Umsetzung. Der vorliegende Gesetzentwurf ist nach Auffassung der BVNG nur in Teilen geeignet, die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen in weiten Teilen der Bevölkerung signifikant zu steigern und einen wesentlichen Beitrag zum Markthochlauf und zum Erhalt des Innovationsstandortes Deutschland zu leisten. Eine Kennzeichnung entsprechend bevorrechtigter Fahrzeuge ist sinnvoll.

Begründung der Stellungnahme

1. Die Regelung ist lediglich für rein elektrisch betriebene Fahrzeuge und Brennstoffzellen-Fahrzeuge überzeugend im Sinne der Ziele der Bundesregierung und der mit dem Gesetzentwurf verfolgten Zielsetzung.
2. Die Bevorrechtigung auch für Hybrid-Fahrzeuge, deren elektrische Reichweite im Vergleich zur Reichweite von rein fossil betriebenen Schwestermodellen ausgesprochen marginal ist (30km bzw. 40km) ist Augenwischerei, zumal in Ballungsräumen wie bspw. dem Ruhrgebiet oder Berlin.



Es stellt absolut keine Unterstützung der Innovationsfähigkeit der deutschen Fahrzeughersteller dar, solche Fahrzeuge überhaupt in die Kategorie von Elektrofahrzeugen im Sinne dieses Gesetzes einzugliedern. Aus Sicht der BVNG handelt es sich hierbei höchstens um einen Hilfsantrieb.

Dieses Gesetz trägt zu den ambitionierten Zielen der Bundesregierung nur bei, wenn die elektrische Reichweite bei mindestens 25 % der Reichweite fossil betriebener Schwestermodelle und übergangsweise die Reichweite bei 80 km liegt, um zu gewährleisten, dass in Ballungsräumen auch die Rückfahrt noch elektrisch erfolgt. Gerne kann diese Übergangsregelung auch um 1 oder 2 Jahre erweitert werden. Dann ist auch eine signifikante Auswirkung auf die Akzeptanz zu erwarten. Eine Erhöhung der Reichweite wird auf Herstellerseite bereits erfolgreich betrieben, insofern stellt die bislang vorgeschlagene Regelung nur auf eine inzwischen rückständige technologische Entwicklung ab.

Gerade im Hinblick auf die Bevorrechtigungen nach § 3 Abs. 3 Ziffern 2 und 3 ist zudem nicht garantiert, dass innerstädtischer Kurzstreckenverkehr auch wirklich elektrisch gefahren wird, wenn die Reichweite im Vergleich zur vorgesehenen Ladezeit in einem extremen Missverhältnis steht. Zumindest ist zu erwarten, dass auch auf Busspuren (die im Übrigen überwiegend in Ballungsräumen anzutreffen sind) et. al. fossil betrieben gefahren wird, da dies aufgrund der Kennzeichnung erlaubt wäre, der Batteriespeicher gerade leer ist und Kontrollen nicht gewährleistet werden können.

In Anbetracht von diesbezüglich besonders hervortretenden Oberklassefahrzeugen wie Porsche, Lexus, Mercedes, Audi würde der Fokus der Wahrnehmung in weiten Teilen der Bevölkerung darauf liegen, dass man eben nur genügend Geld haben müsse, um sich solche Bevorzugungen zu „erkaufen“. Das ist ausgesprochen kontraproduktiv. Im Übrigen sind es gerade die Oberklassefahrzeuge, die bislang der Entwicklungs- und Innovationsmotor der Automobilindustrie waren. Es erschließt sich nicht, gerade diese Klasse mit der Begründung zu bevorzugen, dass eine höhere elektrische Reichweite nur mit einem erheblichen Mehrgewicht durch stärkere Batterien möglich wäre. Genau hierin liegt jedoch das Innovationspotenzial: leistungsfähigere Batterien und ein insgesamt geringeres Fahrzeuggewicht bei wettbewerbsfähigen Preisen.

Darüber hinaus sind Busspuren bereits heute vielfältig genutzt: durch Busse, Taxen, Krankenfahrzeuge und den Lieferverkehr. Die Ausweitung auch auf Fahrzeuge mit Hybridantrieb derart unterklassiger Reichweite wie im Gesetzentwurf vorgesehen, würde den für die bisherigen Nutzer erwirkten Effekt gleichsam aufheben, zumal bei der offenbar erwarteten Steigerung der Verkaufszahlen solcher Fahrzeuge. Im Endeffekt würden Busspuren künftig überflüssig.

3. Wir erwarten von einem derartigen Gesetz auch die Berücksichtigung von Leicht-Kfz und elektrischen Zweirädern aller Klassen mit elektrischem Antrieb.
4. Die Laufzeit dieses Gesetzes ist im Vergleich zur notwendigen Innovationsleistung zu lang. Der Gesetzgeber ist gefragt, den Innovationsdruck nötigenfalls zu erhöhen, daher ist ein Außerkrafttreten des Gesetzes nach 10 Jahren zum 30.06.2025 mehr als ausreichend. Darüber hinaus schlagen wir die Aufnahme einer Überprüfung der Wirkung des Gesetzes im Hinblick auf die Zielsetzungen der Bundesregierung und den Intentionen dieses Gesetzes bereits nach 5 Jahren zum 30.06.2020 vor.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Wittau
Vizepräsident