

bcs • Kurfürstendamm 52 • 10707 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur (BMVI)
Herrn Stefan Schmitt
Leiter Referat G21 „Elektromobilität“
11030 Berlin

Es schreibt Ihnen:

Willi Loose
Geschäftsführer bcs
Kurfürstendamm 52
10707 Berlin
Tel.: 030 – 92 12 33 54
mobil 0178 – 189 47 12
willi.loose@carsharing.de

**Entwurf Elektromobilitätsgesetz – EmoG, zugehörige Verordnungen und
Verwaltungsvorschrift (Aktenzeichen: G21/3541.4-6,7)
Stellungnahme des Bundesverbandes CarSharing e. V. (bcs)**

Berlin, 18. August 2014

Sehr geehrter Herr Schmitt, sehr geehrte Damen und Herren,

mit der Email vom 06.08.2014 haben Sie uns den Entwurf des Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Elektromobilitätsgesetz – EmoG), den Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) sowie den Entwurf einer Verwaltungsvorschrift zur StVO zugeschickt und um Stellungnahme zu diesen Entwürfen bis zum 18.08.2014 gebeten.

Diesem Wunsch folgen wir gerne und schicken Ihnen mit diesem Schreiben unsere Stellungnahme. Wir danken für die Aufnahme in den Verteiler der angeschriebenen Verbände.

Da Elektrofahrzeuge derzeit wegen der hohen Batteriekosten noch vergleichsweise teuer sind und sich ihre höheren Anschaffungskosten erst nach vielen Nutzungsjahren und bei einer hohen jährlichen Kilometerleistung im Vergleich zu herkömmlich angetriebenen Pkw rentieren, kommen Elektrofahrzeuge derzeit am ehesten in gewerblichen Flotten und CarSharing-Flotten zum Einsatz. Deshalb fühlen wir uns vom Thema besonders angesprochen.

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)
Kurfürstendamm 52
10707 Berlin

Vereinsregisternummer VR 31024 B
beim Amtsgericht Charlottenburg

www.carsharing.de
info@carsharing.de
Tel. 030-92 12 33 53
Fax 030-22 32 07 04

USt-ID DE197701058

Vorstand
Vibeke Knoblich
Bernd Kremer
Michael Nowack
Christian Reining
Nikolaus Wachholtz

Geschäftsführer
Willi Loose

Sparda-Bank Hannover eG
Kontonummer 925063
BLZ 25090500
IBAN: DE78 2509 0500 0000 9250 63
BIC: GENODEF1S09

Einheitliche Handhabung für Bundesgebiet

In Ihrem Anschreiben führen Sie als Antrieb für die Gesetzesvorlage an, dass die Länder und Kommunen nach den Erfahrungen mit Demonstrationsprojekten zur Elektromobilität „Planungs- und Rechtssicherheit für den Umgang mit Elektrofahrzeugen unter Fördergesichtspunkten“ wünschen und mit der Gesetzesvorlage eine „einheitliche Handhabung im Bundesgebiet“ erzielt werden soll. Beide Zielstellungen des Elektromobilitätsgesetzes werden von uns uneingeschränkt unterstützt. Sie treffen im Übrigen genauso auf die noch ausstehende gesetzliche Regelung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum zu, für die wir uns im Einvernehmen mit Bundesländern und kommunalen Spitzenverbänden seit vielen Jahren einsetzen.

Paralleles Verfahren zur Bevorrechtigung von CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum dringend benötigt

Alle Begründungen zur Verabschiedung eines Elektromobilitätsgesetzes und der dazugehörigen Verordnungen treffen auch auf die dringend benötigte bundeseinheitliche Rechtsgrundlage zur Genehmigung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum zu. Dies sind unter anderem:

- Umweltentlastungseffekte werden durch das zu fördernde Angebot verstärkt. Im CarSharing werden zusätzlich zur Entlastung von Treibhausgasen und gesundheits-schädigenden Fahrzeugemissionen auch dringend benötigte Flächen im Straßenraum freigestellt.
- Auch durch CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum würde ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs geleistet.
- Auch hier wird eine einheitliche bundesweite Regelung benötigt.
- Von den Kommunen werden eigene Umsetzungsmöglichkeiten in ihren Straßenräumen zur Förderung des CarSharing gewünscht. Damit sollen kommunale Verkehrsentwicklungskonzepte und Klimaschutzprogramme, in denen die CarSharing-Förderung als wichtige Maßnahme verankert ist, umgesetzt werden. Natürlich unter Beachtung bundesweiter Rahmenbedingungen.

Darüber hinaus ist der Wunsch nach einer Regelung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum Bestandteil der Koalitionsvereinbarung der derzeitigen Bundesregierung. Dieser Wunsch nach einer baldigen gesetzlichen Regelung wurde dem bcs in einem Gespräch von den Verkehrspolitikern der Regierungsfractionen am 09.04.2014 ausdrücklich bestätigt. Der Bundesrat hat in seiner EntschlieÙung vom 05.07.2013 (Drucksache 553/13) die Bundesregierung aufgefordert, zeitnah eine bundesweit umsetzbare Regelung für CarSharing-Stellplätze vorzulegen. Diese soll die Möglichkeit anbieterspezifischer Ausweisungen beinhalten.

Deshalb verbinden wir unsere Stellungnahme ausdrücklich mit der Forderung, dass parallel zu diesem Verfahren ein „CarSharing-Stellplatzgesetz“ vorgelegt wird, welches eine anbieterbezogene Bevorrechtigung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum ermöglicht.

Wir denken, dass die mit der Vorlage des EmobG die dort im Zusammenspiel mit dem StVG beschriebene Verfahrensweise zur Parkprivilegierung für Elektrofahrzeuge auch auf das

„CarSharing-Stellplatzgesetz“ anwendbar ist, sofern sie sich in dem derzeit stattfindenden Anhörungs- und Abstimmungsverfahren als rechtlich tragfähig erweist.

Mitnutzung von Busspuren

Wir lehnen die Öffnung der Busspuren für Elektrofahrzeuge ab, auch wenn dies jeweils in das Ermessen der örtlichen Behörden gelegt und damit einer Prüfung der örtlichen Gegebenheiten unterzogen wird. Die Mobilitätsdienstleistung CarSharing wird von uns als ergänzender Autobaustein in der Vernetzung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gesehen. Ein gutes ÖPNV-Angebot ist eine wertvolle Entscheidungshilfe für viele Interessierte, am CarSharing teilzunehmen und in der Folge ihr eigenes Auto abzuschaffen. Aus diesem Grund lehnen wir alle Maßnahmen ab, die Funktionseinschränkungen für lokale Busverkehre im ÖPNV mit sich bringen. Die Aufrechterhaltung eines kundenfreundlichen und funktionsoptimierten ÖPNV ist uns in der Abwägung wichtiger als die Nutzervorteile von CarSharing-Kunden in elektrisch betriebenen CarSharing-Fahrzeugen.

Auch würde die Fahrradnutzung von Busspuren durch weitere berechnete Fahrzeuge gefährlicher werden, wodurch es zu unerwünschten Ausweichreaktionen zu Lasten der Fahrradnutzung kommen könnte. Auch dies wäre im Sinne der eigentlichen Zielsetzung des Gesetzes (Förderung von Umwelt- und Klimaschutz) kontraproduktiv.

Sonstige Bevorrechtigungen

Einfahrbevorrechtigung für Elektrofahrzeuge, z. B. in Fußgängerzonen zu festgelegten Lieferzeiten, halten wir für sehr sinnvoll und unterstützungswert. Damit würden Elektrofahrzeuge für die Citylogistik interessanter werden und ihnen in diesem Einsatzbereich zum Durchbruch verholfen.

Generell gilt für alle Bevorrechtigungen im öffentlichen Straßenraum, dass die Einräumung von straßenverkehrsrechtlichen Privilegien für elektrisch betriebene Fahrzeuge immer nur auf der Grundlage der konkreten Verhältnisse des Verkehrsraumes vor Ort getroffen wird. Deshalb muss es in die Kompetenz der Kommunen fallen, Privilegien zur Nutzung der öffentlichen Straßen und Wege für den Ladevorgang, beim Parken und bei Ausnahmen von Durchfahrverboten selbst anzuordnen und wieder aufzuheben.

Klimavorteil nur durch Strom aus zusätzlichen regenerativen Erzeugungsanlagen

Als Zielsetzung der Gesetzesvorlage wird die Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen angeführt, um darüber klima- und umweltschädigende Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu mindern. Dieses Ziel treibt auch den Bundesverband CarSharing e. V. (bcs) und seine Mitglieder an. Wir halten den Abbau von klimaschädlichen Emissionen im Verkehrssektor für dringend geboten, zumal der Verkehrssektor derjenige Verursacherbereich ist, der seine „Hausaufgaben“ beim Abbau von Treibhausgasen bisher am wenigsten erledigt hat. Insofern unterstützen wir diese Zielsetzung mit Nachdruck.

Allerdings sind wir erstaunt, dass an keiner Stelle des Gesetzentwurfes bzw. der Entwürfe der nachgeordneten Verordnungen erwähnt wird, aus welchen Quellen der Strom zum Antrieb der Elektrofahrzeuge stammen muss, damit diese Klimarelevanz im Vergleich zu herkömmlichen fossilen Fahrzeugantrieben wirksam werden kann. Beispielhaft für andere Studien führt das Öko-Institut dazu als Ergebnis einer Studie im Rahmen der Förderung der Modellregionen Elektromobilität aus: „Wesentliches Ergebnis ist, dass nur in Kombination mit dem Ausbau zusätzlicher Erneuerbare-Energien-Anlagen batterieelektrische Pkw eine CO₂-

Minderung gegenüber einer Entwicklung ohne Elektromobilität erzielen können.“¹ Wenn hingegen der normale bundesdeutsche Strommix für das Laden der Elektrofahrzeuge verwendet wird, kommt der klimaschützende Effekt gegenüber Fahrzeugen mit modernsten herkömmlichen Antrieben nicht oder nur wenig zum Tragen. Mit dem bundesdeutschen Durchschnitts-Strommix würde der CO₂-Ausstoß von Elektrofahrzeugen wohl immer über dem im Gesetzentwurf für Hybridfahrzeugen angegebenen Grenzwert von 50 g CO₂/km liegen. Auch der Hinweis auf lediglich regenerativ erzeugte Energie (wie in der Vorlage enthalten) trägt nicht, wenn diese Uraltanlagen sind (beispielsweise seit Langem bestehende Wasserkraftwerke), da durch eine solche „Umetikettierung“ von Strom aus Altanlagen lediglich der CO₂-Ausstoß des restlichen bundesdeutschen Strommixes verschlechtert wird.

Auch wenn wir zugestehen, dass dieses Kriterium nur schwierig in einem bundesweit geltenden Gesetz operationalisiert – und in der Umsetzung auch kontrolliert – werden kann, wäre ein Hinweis wichtig. Ein möglicher Umsetzungsansatz wäre beispielsweise die Verpflichtung, dass Ladesäulen an Elektroladestationen im öffentlichen Straßenraum ausschließlich mit zertifiziertem regenerativ erzeugtem Strom aus neuen Anlagen betrieben werden dürfen. Bildlich gesprochen müsste also ein Teil des Umsatzes aus solchen Ladesäulen in neue regenerative Energiequellen investiert werden.

An die Adresse des Bundesumweltministeriums gerichtet sei der Hinweis gestattet, dass ein ähnlicher Weg dann auch bei der Einbeziehung von Elektrofahrzeugen in die Mittelwertbildung des CO₂-Ausstosses von CarSharing-Flotten beim Blauen Engel Car-Sharing (RAL-UZ 100) Eingang finden müsste.

Mit freundlichen Grüßen



Willi Loose

Geschäftsführer bcs

¹ Florian Hacker et al.: Betrachtung der Umweltentlastungspotenziale durch den verstärkten Einsatz von kleinen, batterieelektrischen Fahrzeugen im Rahmen des Projekts „E-Mobility“. Öko-Institut, Berlin 2011