

18. August 2014

**Vorfahrt für Elektroautos?
Ja – wenn sie wirklich besser sind als Benziner und Diesel!**

Stellungnahme

des Verbraucherzentrale Bundesverbandes e.V.

zum Entwurf des

Elektromobilitätsgesetzes

sowie der zugehörigen Verordnungen und Verwaltungsvorschriften

Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. - vzbv
Team Energie und Mobilität
Markgrafenstr. 66
10969 Berlin
energie@vzbv.de
www.vzbv.de

Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) unterstützt das Ziel des Elektromobilitätsgesetzes, zur Verringerung „von klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs“ beizutragen. Bevorrechtigungen im Straßenverkehr für besonders umwelt- und klimaschonende Fahrzeuge sind auch ein probates Mittel zu diesem Zweck.

Aus Sicht des vzbv sind aber maßgebliche Korrekturen am Gesetzentwurf erforderlich, damit das Elektromobilitätsgesetz tatsächlich zu einer nachhaltigeren Mobilität beiträgt.

- 1. Privilegiert werden sollten nicht Autos, die eine möglichst große Batterie in sich tragen, sondern solche, die tatsächlich besonders wenig Schadstoffe und Treibhausgase emittieren.**

Die Privilegierung des Elektromobilitätsgesetzes erfasst auch Plug-in-Hybride, wenn diese eine elektrische Reichweite von mindestens 30 km aufweisen. CO₂-Ausstoß und Energieverbrauch der Autos sind für die Privilegierung unerheblich. Dadurch wird die Elektromobilität in eine ungünstige Richtung gelenkt: Um ein „E-Kennzeichen“ zu bekommen – und damit Zugang zu Busspuren und privilegierten Parkplätzen – müssen die Autohersteller nicht Autos entwickeln, die für Umwelt und Klima tatsächlich vorteilhaft sind. Es reicht, die Autos zusätzlich mit einer Batterie auszustatten, die für 30 Kilometer elektrisches Fahren ausreicht. Attraktiv wäre das vor allem im wenig preissensiblen Premiumsegment. Für die Fahrer von spritsparenden Benzin- und Diesel-PKW's wäre es aber kaum vermittelbar, dass Plug-in-Hybride mit real erheblich höheren CO₂-Emissionen auf der Busspur an ihnen vorbeiziehen.

Die „eingebaute Vorfahrt“ soll nach dem Gesetzentwurf für die gesamte Lebensdauer des PKW gelten, selbst wenn das Fahrzeug später die dann relevanten Kriterien für die E-Privilegierung nicht mehr erfüllt. Plug-in-Hybride mit zweifelhaften Umwelteigenschaften würden also auch dann noch Busspuren und privilegierte Parkplätze blockieren, wenn in einigen Jahren mehr und bessere Elektroautos auf den Markt kämen und Busspuren und Parkplätze entsprechend voller werden.

- 2. S-Pedelecs und E-Scooter sollten ebenfalls in die Privilegierung einbezogen werden.**

Während die Privilegierung bei Plug-In-Hybriden zu weit gefasst ist, ist sie bei Kleinfahrzeugen im Zwischenfeld zwischen Fahrrad und Auto zu eng gefasst. Das Elektromobilitätsgesetz soll nämlich nur für zulassungspflichtige Fahrzeuge gelten. S-Pedelecs und rein elektrische Roller bis 45 km/h sind nicht zulassungspflichtig und kommen damit auch nicht in den Genuss der Privilegierungen.

Das widerspricht der Intention des Gesetzes, Umwelt- und Klimaschäden zu minimieren, weil Kleinfahrzeuge mit Blick auf ihre Umweltfolgen besonders vorteilhaft sind. Zugleich ist der Zwischenbereich zwischen Fahrrad und Auto für die weitere Entwicklung der Elektromobilität wichtig, weil hier die Vorteile von Elektromobilität besonders zum Tragen kommen, die Nachteile in Form von Reichweitenbegrenzung und höheren Kosten dagegen kaum.

- 3. Zeitgleich mit dem Elektromobilitätsgesetz sollte ein Gesetz zur Privilegierung von Carsharing-Fahrzeugen verabschiedet werden.**

Der Gesetzentwurf spricht in seiner Begründung davon, dass Elektromobilität die Multimodalität befördere und auf diese Weise auch zur Verkehrsvermeidung beitragen könne. Die konkreten Regelungen des Gesetzes stellen aber den

Zusammenhang zwischen Elektromobilität und Multimodalität nicht her. Es heißt nur, die Kommunen seien gefordert, „bei der Gewährung von Privilegien auch Multimodalität zu fördern“.

Tatsächlich eignen sich Carsharing-Flotten in besonderer Weise für die Markteinführung von Elektrofahrzeugen, weil die Autos meist über kurze Strecken und vorwiegend innerorts genutzt werden. Aber auch ohne elektrischen Antrieb haben Carsharing-Fahrzeuge das Potential, zur Reduzierung der Umweltauswirkungen des Individualverkehrs beizutragen, weil sie eine flexible und situationsabhängige Verkehrsmittelwahl begünstigen und damit insgesamt den Verkehrsanteil des Autos reduzieren.

Aus diesen Gründen sollte zeitgleich mit dem Elektromobilitätsgesetz ein Gesetz zur Privilegierung von Carsharing-Fahrzeugen verabschiedet werden. Dieses Gesetz sollte den Kommunen in Analogie zum Elektromobilitätsgesetz rechtssichere Möglichkeiten zur Privilegierung von Carsharing-Fahrzeugen geben, insbesondere beim Zugang zu Stellplätzen.

4. Die Privilegierung von Elektrofahrzeugen darf nicht auf Kosten der ÖPNV-Nutzerinnen und –Nutzer erfolgen.

Die Nutzungskonkurrenz auf Busspuren ist ohnehin schon groß, da neben Bussen auch Fahrradfahrer und Taxis die Busspuren nutzen dürfen. Besonders da das Elektromobilitätsgesetz den Kreis der privilegierungsfähigen Elektroautos sehr weit zieht, ist absehbar, dass es zu Konflikten führen wird. Schon allein die große Anzahl der Fahrzeuge wird zu Behinderungen und daraus resultierenden Verspätungen der Busse im Nahverkehr führen. Bei den Fahrgästen wird das Unverständnis besonders hoch sein, wenn große und schwere Premium-Autos mit E-Kennzeichen auf der Busspur am Stau vorbeiziehen. Diese Privilegierung könnte zu einer Steigerung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt führen, da es den ÖPNV für die Verbraucher unattraktiver macht und den Umstieg auf elektrisch angetriebene, aber nicht zwingend umweltverträgliche Fahrzeuge mit eingebauter Vorfahrt anreizt.

Eher nachvollziehbar wäre es, den Zugang zu Busspuren auf solche Elektroautos zu beschränken, die im Rahmen von Carsharing-Flotten jedem zur Benutzung offen stehen. Allerdings wäre auch hier auf mögliche Konflikte zum klassischen öffentlichen Verkehr zu achten.