

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Oliver Krischer, Matthias Gastel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schlussfolgerungen der Bundesregierung aus dem Evaluierungsbericht zum Elektromobilitätsgesetz (EmoG)

Mit dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) wurde es den Kommunen im Jahr 2015 erlaubt, Elektrofahrzeugen bestimmte Bevorrechtigungen im Straßenverkehr einzuräumen, beispielsweise reservierte Parkplätze. Außerdem wurden im Gesetz grundlegende Definitionen von Elektrofahrzeugen vorgenommen, auf die andere Gesetze Bezug nehmen.

Im EmoG wurde verankert, dass das Bundesverkehrs- und das Bundesumweltministerium gemeinsam alle drei Jahre und erstmals bis zum 1. Juli 2018 einen Evaluierungsbericht vorlegen. Der erste Bericht wurde mittlerweile vorgelegt (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/elektromobilitaetsgesetz-berichterstattung-2018.pdf?__blob=publicationFile).

Unter anderem zeigt der Bericht, dass das EmoG in den Kommunen kaum angewandt wird. Demnach berichteten nur 22 Prozent der befragten Kommunen, dass sie das EmoG und seine Bevorrechtigungen nutzen. In elf Prozent ist die Anwendung immerhin geplant. 43 Prozent der Kommunen wissen hingegen gar nicht, ob das Gesetz angewandt wird. 24 Prozent der Kommunen nutzen das EmoG nach eigener Aussage definitiv nicht (vgl. ebd., S. 35). Dort, wo das EmoG umgesetzt wird, befördert es allerdings die Elektromobilität: So zeigt sich in den teilnehmenden Kommunen eine leicht positive Wirkung auf die Bestands- und Neuzulassungszahlen von E-Fahrzeugen (vgl. ebd., S. 21).

Der Bericht führt zudem verschiedene Handlungsempfehlungen an. Darunter sind Vorschläge, um das EmoG stärker an die Anforderungen der Kommunen anzupassen sowie Fehler des Gesetzes zu korrigieren und so die positiven Effekte auf den Durchbruch der Elektromobilität zu verstärken (vgl. ebd., S. IV ff.). So wünschen Kommunen beispielsweise, die Bevorrechtigungen auf mehr Fahrzeugklassen auszudehnen. Die Gutachter empfehlen konkret eine Öffnung des EmoG für Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen, um eine elektrifizierte City-Logistik zu unterstützen. Auch sollten nach Einschätzung der Gutachter die nicht mehr zeitgemäßen Umweltkriterien für Plug-In-Hybride, die die Bevorrechtigungen nutzen können, angepasst werden – beispielsweise durch eine Erhöhung der geforderten elektrischen Mindestreichweite.

Weil der Bericht nicht von den beiden Ministerien, sondern durch externe Auftragnehmer angefertigt wurde, ist aus Sicht der Fragesteller unklar, inwiefern die zahlreichen im Bericht formulierten Erkenntnisse von der Bundesregierung geteilt werden und inwiefern die unterschiedlichen Handlungsempfehlungen von der Bundesregierung auf den Weg gebracht werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass 43 Prozent der für den Bericht befragten Kommunen nicht wissen, ob das EmoG vor Ort bereits umgesetzt wurde (vgl. ebd., S. 35)?
2. Inwiefern ist das im Bericht als Grund aufgeführte „Defizit an Informationen zum Regelungsrahmen“ (ebd., S. 34) nach Ansicht der Bundesregierung auf unzureichende Informationen seitens der Bundesregierung zurückzuführen?
3. Inwiefern teilt die Bundesregierung die im Bericht aufgeführte Einschätzung, dass es für die breitere und bessere Anwendung des EmoG nötig sei, die Kommunikation an die Kommunen zu verbessern und den Gesetzesvollzug zu unterstützen (vgl. ebd., S. 42)?
4. Welche Informationsmaterialien und -kampagnen, um das EmoG in den Kommunen bekannt zu machen und zur Anwendung zu bringen, hat die Bundesregierung seit Einführung des Gesetzes erstellt bzw. durchgeführt?
5. Welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung nunmehr ergreifen, um das EmoG in mehr Kommunen bekannt zu machen und zur Anwendung zu bringen?
6. Auf welche Weise wird die Bundesregierung der Empfehlung im Bericht nachkommen, die Kommunikation mit den Kommunen seitens des Bundes beispielsweise durch eine Kommunikationskampagne zu verbessern, um sie effektiv bei der Anwendung des EmoG zu unterstützen und die Anzahl der anwendenden Kommunen zu erhöhen (vgl. ebd., S. VI)?
7. Inwiefern wird die Bundesregierung insbesondere die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, Vorlagen und Best-Practice-Leitfäden zur Umsetzung des EmoG für die Kommunen zu erstellen, die eine breitere und einfachere Anwendung des EmoG ermöglichen, z. B. mit Anwendungsempfehlungen, Erläuterungen zur rechtssicheren Sanktionierungsmöglichkeit und Musterbeschlussvorlagen für Kommunalparlamente (vgl. ebd., S. VI)?
8. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass 24 Prozent der für den Bericht befragten Kommunen das EmoG nicht umsetzen (vgl. ebd., S. 35)?
9. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um diese Kommunen doch noch von einer Umsetzung zu überzeugen?
10. Inwiefern plant die Bundesregierung, das EmoG zu novellieren und dabei insbesondere die im Bericht aufgeführten Handlungsempfehlungen einfließen zu lassen?
11. Inwiefern haben die zuständigen Ressorts bereits mit der Ausarbeitung eines Gesetzentwurfs zur Novellierung des EmoG begonnen?
12. Wann wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zur Novellierung des EmoG vorlegen?
13. Wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG der im Bericht aufgeführten Empfehlung nachkommen, dass Plug-In-Hybridfahrzeuge auch weiterhin Bevorrechte in Anspruch nehmen sollen (vgl. ebd., S. IV), obwohl solche Fahrzeuge in bestimmten anderen europäischen Staaten im Straßenverkehr nicht bevorrechtigt werden (vgl. ebd., S. 51), und wenn ja, warum?

14. Wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, die geforderte elektrische Mindestreichweite für Plug-In-Hybridfahrzeuge, um Bevorrechtigungen in Anspruch nehmen zu können, anzuheben (vgl. ebd., S. V)?

Wenn ja, welche Anhebungen für welche Jahre plant die Bundesregierung?

Wenn nein, warum nicht?

15. Inwiefern wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, die Fahrzeugklassen N2 (Nutzfahrzeuge von 3,5 bis 12,0 t) und N3 (Nutzfahrzeuge über 12,0 t) in den Anwendungsbereich des EmoG aufzunehmen, um die elektrifizierte City-Logistik der Kommunen zu unterstützen (vgl. ebd., S. V), und welche Bevorrechtigungen sollen diese Fahrzeugklassen in Anspruch nehmen dürfen?
16. Wie viele Fahrzeuge der Fahrzeugklassen N2 und N3, die die Anforderungen an Bevorrechtigungen aus dem EmoG erfüllen oder alternativ – bei unzureichender Datenlage – einen rein batterieelektrischen Antrieb oder Brennstoffzellenantrieb besitzen, sind derzeit in Deutschland jeweils zugelassen?
17. Inwiefern wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, leichte Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von maximal 45 km/h (Fahrzeugklassen L1e, L2e, L6e) in den Anwendungsbereich des EmoG aufzunehmen, damit Kommunen gezielt Parklösungen für diese Fahrzeuge insbesondere in Sharing-Systemen schaffen könnten (vgl. ebd., S. V), und welche Bevorrechtigungen sollen diese Fahrzeugklassen in Anspruch nehmen dürfen?
18. Wie viele Fahrzeuge der Fahrzeugklassen L1e, L2e und L6e, die die Anforderungen an Bevorrechtigungen aus dem EmoG erfüllen oder alternativ – bei unzureichender Datenlage – einen rein batterieelektrischen Antrieb oder Brennstoffzellenantrieb besitzen, sind derzeit in Deutschland jeweils zugelassen?
19. Inwiefern wird die Bundesregierung der im Bericht aufgeführten Empfehlung nachkommen, zu prüfen, ob die Fahrzeugklassen M2 und M3 (Busse) in den Anwendungsbereich des EmoG aufgenommen werden sollten (vgl. ebd., S. V)?
20. Zu welchem Ergebnis ist diese Prüfung gegebenenfalls gekommen, inwiefern wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG diese beiden Fahrzeugklassen in den Anwendungsbereich des EmoG aufnehmen und welche Bevorrechtigungen sollen diese Fahrzeugklassen in Anspruch nehmen dürfen?
21. Wie viele Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M2 und M3, die die Anforderungen an Bevorrechtigungen aus dem EmoG erfüllen oder alternativ – bei unzureichender Datenlage – einen rein batterieelektrischen Antrieb oder Brennstoffzellenantrieb besitzen, sind derzeit in Deutschland jeweils zugelassen?
22. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass nach den Erkenntnissen des Berichts nur 56,8 Prozent der Fahrzeuge, die für ein E-Kennzeichen qualifiziert und damit bevorrechtigungsfähig sind, tatsächlich ein E-Kennzeichen haben (vgl. ebd., S. 17)?
23. Inwiefern wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, dass bei einer Neu- bzw. Ummeldung von qualifizierten Fahrzeugen für ein E-Kennzeichen geworben werden sollte (vgl. ebd., S. V) und dass die Bundesregierung für eine einheitliche Information der Zulassungsämter und Fahrzeughalter über E-Kennzeichen sorgen sollte (vgl. ebd., S. 38)?

24. Inwiefern wird die Bundesregierung eine Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung auf den Weg bringen, mit der das E-Kennzeichen zum Regelkennzeichen für alle qualifizierten Elektrofahrzeuge würde?
25. Inwiefern wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, leichte Fahrzeuge ohne allgemeines Kennzeichen einheitlich mit einer Plakette zu kennzeichnen, die vergleichbar zur Plakette für ausländische E-Fahrzeuge ist (vgl. ebd., S. V)?
26. Wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, die Laufzeit des EmoG zu verlängern (vgl. ebd., S. V)?

Wenn ja, welche Verlängerung plant die Bundesregierung?

Wenn nein, warum nicht?

27. Inwiefern wird die Bundesregierung die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, einen Aufkleber am Parkscheinautomaten für die Kennzeichnung der Gebührenbefreiung straßenverkehrsrechtlich zu ermöglichen, um zu vermeiden, dass Kommunen durch die Gewährung von Bevorrechtungen in ihrer jeweiligen Parkraumbewirtschaftung durch das Aufstellen von Schildern zusätzlich zu den alternativen Kosten und Mindereinnahmen finanziell belastet werden (vgl. ebd., S. V)?
28. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass nach Aussagen des Berichts lediglich drei Kommunen Sonderspuren (z. B. Busspuren) für die Nutzung durch Elektrofahrzeuge freigegeben haben (vgl. ebd., S. 40)?
29. Teilt die Bundesregierung die im Bericht geäußerte Auffassung von Kommunen, dass durch die Freigabe von Busspuren nicht nur der ÖPNV verlangsamt würde, sondern auch Sicherheitsrisiken aufgrund der unterschiedlichen Lichtsignalanlagen und der Wiedereingliederung der Elektrofahrzeuge in den normalen Verkehr bestünden (vgl. ebd., S. 40)?
30. Teilt die Bundesregierung die im Bericht geäußerte Auffassung von Kommunen, dass es bei einer Freigabe der Busspuren für Elektrofahrzeuge zu Konkurrenzsituation und zu Risiken kommen könnte, weil einige Kommunen die Busspuren auch für Radfahrer freigegeben haben (vgl. ebd., S. 40)?
31. Inwiefern wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die Möglichkeit streichen, Busspuren für die Nutzung durch Elektrofahrzeuge freizugeben?
32. Inwiefern wird die Bundesregierung Maßnahmen ergreifen, um die Fehlbelegung von für Elektroautos reservierten Parkplätzen durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren oder durch Elektrofahrzeuge, die Parken, ohne zu laden, zu reduzieren?
33. Inwiefern wird die Bundesregierung die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, mit einer Novellierung der StVO die Ausweisung von Stellplätzen an Ladeinfrastrukturen durch eine bundeseinheitliche blaue flächige Bodenmarkierung zu ermöglichen, um für eine deutlich geringere Fehlbelegung der Stellplätze an Ladesäulen zu sorgen (vgl. ebd., S. V f.)?
34. Inwiefern wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die Möglichkeit schaffen, Parkbevorrechtungen an das Aufladen bzw. an die Dauer des Aufladens des Elektrofahrzeug koppeln zu können, da die in manchen Städten praktizierte Beschilderung „während des Ladevorgangs“ laut Bericht nicht den Ermächtigungen aus dem EmoG entspreche (vgl. ebd., S. 39)?
35. Mit welchen Staaten pflegt die Bundesregierung einen Erfahrungsaustausch zu Regelungen zur Privilegierung von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr?

36. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über diesen Erfahrungsaustausch gewonnen, die bei der Umsetzung des EmoG oder einer Novellierung des EmoG genutzt werden sollen?
37. Auf welche Weise ist die Förderung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge gleich welcher Art im Rahmen der Programme der Städtebauförderung des Bundes möglich?
38. Auf welche Weise ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Förderung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge gleich welcher Art im Rahmen der KfW-Programme, insbesondere im Rahmen der Energetischen Stadtsanierung, möglich (bitte nach Möglichkeiten für Privatpersonen, Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen aufschlüsseln)?
39. Auf welche Weise können nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für die Installation von Lademöglichkeiten an Hausstellplätzen in die Modernisierungsumlage einbezogen werden?

Berlin, den 29. Januar 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

