

**27.10.14****Empfehlungen  
der Ausschüsse**

Vk - Fz - U - Wi

zu **Punkt ...** der 927. Sitzung des Bundesrates am 7. November 2014

---

Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG)

A

**1. Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit**

(bei  
Annahme  
entfallen  
alle  
folgenden  
Ziffern)

empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

**Zum Gesetzentwurf allgemein**

- a) Der Bundesrat unterstützt die Zielsetzung, durch eine Markteinführung von Elektrofahrzeugen einen Beitrag zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und Schadstoffe im Verkehrssektor zu leisten und gleichzeitig die Abhängigkeit von Energieimporten zu senken.
- b) Die Markteinführung von Elektrofahrzeugen ist dabei eine Maßnahme, die komplementär und nicht alternativ zu anderen Maßnahmen verfolgt werden muss, wie z. B. zum Ausbau des ÖPNV und des Radverkehrs sowie zur weiteren CO<sub>2</sub>- und Schadstoffreduktion von konventionellen Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Antriebskonzepte lösen keine verkehrlichen Probleme wie Stau oder Parkraumüberlastung. Nur durch eine Kombination verschiedener Maßnahmen, durch konsequente Förderung effizienterer Antriebstechnologien und durch die intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger (Intermodalität)

- kann die Nachhaltigkeit des Verkehrssektors signifikant und kostengünstig gestärkt werden.
- c) Der Bundesrat stellt fest, dass das erstmals 2009 formulierte Ziel der Bundesregierung und der Nationalen Plattform Elektromobilität, im Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen sowie Leitmarkt für die Elektromobilität zu werden, mit den bislang vorgelegten Programmen und Gesetzen kaum zu realisieren sein wird. Vor diesem Hintergrund scheint auch der nun vorliegende Gesetzentwurf nicht in der Lage, in der Breite eine verstärkte Nachfrage nach Elektrofahrzeugen zu generieren.
- d) Busse sind ein Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Während ein PKW im Schnitt weniger als eine Stunde täglich im Betrieb ist, so sind es bei Stadtbussen eher rund 16 Stunden. Es besteht mit einer Elektrifizierung von Stadtbussen die Möglichkeit, sehr effizient die Elektromobilität voranzubringen. Ein Diesel-Gelenkbus verbraucht im Jahr etwa 40 000 Liter Diesel - was einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von über 100 Tonnen entspricht. Gemessen an den Schadstoffemissionen erbringt ein Elektrobus eine Entlastung, wie sonst erst durch 60 bis 100 Elektro-PKW erreicht werden würden. Derzeit sind weit über 90 Prozent der Stadtbusse in Deutschland mit Dieselantrieben ausgestattet. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, die Elektrifizierung des ÖPNV deutlich verstärkt zu fördern, um hiermit über das Antriebskonzept hinaus ein Zeichen für nachhaltige Mobilität zu setzen.
- e) Wissenschaftliche Untersuchungen und Stellungnahmen der Wirtschaft sowie der Nationalen Plattform Elektromobilität zeigen, dass gewerbliche Fahrzeugflotten von strategischer Bedeutung für die ersten Phasen der Markteinführung von Elektrofahrzeugen sein können, da sich diese Fuhrparks besonders gut zur Umstellung auf Elektromobilität eignen. Nachteilig wirken sich bislang die höheren Anschaffungskosten aus, die sich in der Regel nicht über niedrigere Betriebskosten kompensieren lassen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, einen Fokus auf dieses Segment zu

legen und kurzfristig Vorschläge zu erarbeiten, wie Anreize geschaffen und bestehende Hindernisse für die Umstellung dieser Fahrzeugflotten beseitigt werden können.

- f) So weist beispielsweise das Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung in einer Studie zu Markthochlaufszszenarien für Elektrofahrzeuge auf das erhebliche Potenzial von Anreizen für rein gewerbliche Flotten hin, die rund 30 Prozent des Neuwagenmarktes ausmachen. Maßnahmen wie die Einführung von Sonderabschreibungsmöglichkeiten, eine Pauschalsubvention oder das Angebot zinsgünstiger Kredite könnten den Markthochlauf beschleunigen, dabei kann eine vergleichsweise überschaubare finanzielle Förderung etwa durch Sonderabschreibungen bei gewerblichen Flotten ein deutliches Marktwachstum erzielen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, insbesondere zu prüfen, wie über Sonderabschreibungen für gewerbliche Elektrofahrzeuge (Sonder-AfA) und eine Reform der Dienstwagenbesteuerung zeitnah Anreize für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen geschaffen werden können.
- g) Der Bundesrat bedauert, dass die Bundesregierung den vorliegenden Gesetzentwurf nicht genutzt hat, um auch eine Kennzeichnung von Carsharing-Fahrzeugen als Voraussetzung für deren Privilegierung im Verkehrsraum zu realisieren. Carsharing hat ein großes Potenzial, private PKW zu ersetzen und damit den Straßenraum zu entlasten. Carsharing-Fahrzeuge sind auf Grund ihrer hohen Nutzerfrequenz besonders umweltfreundlich, vor allem in diesem Bereich sind Elektrofahrzeuge sinnvoll einsetzbar. Der Bundesrat verweist auf seinen Beschluss vom 7. Juli 2013 (BR-Drucksache 553/13 (Beschluss)) und bittet die Bundesregierung, schnellstmöglich eine entsprechende Regelung für Carsharing-Fahrzeuge - unabhängig von ihrem Antrieb - vorzulegen.

### Zu den einzelnen Vorschriften

#### h) Zu § 3 Absatz 2 Nummer 2

Der Bundesrat bezweifelt, dass das im vorliegenden Gesetzentwurf definierte Kriterium der Mindestreichweite für die Umweltfreundlichkeit von Elektrofahrzeugen und damit als Voraussetzung für die Privilegierung im Straßen- und Verkehrsraum genügt. Hiermit werden Fahrzeuge erfasst, die in der Lage sind, mindestens 40 Kilometer elektrisch zurückzulegen. Damit fallen hierunter auch Fahrzeuge, die je nach Fahrweise insgesamt einen höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß als ein effizientes Fahrzeug mit Verbrennungsmotor haben (beispielsweise ein Hybrid-SUV mit Elektro- und Verbrennungsmotor). Trotzdem sollen diese bevorzugt werden, indem sie z. B. kostenlos in der Innenstadt parken können. Ein Grund für diese Ungleichbehandlung scheint nicht ersichtlich. Es besteht vielmehr die Gefahr, dass die Akzeptanz der Elektromobilität in der Bevölkerung leidet. Der Gesetzentwurf sollte sich daher auf das Kriterium beschränken, nach dem Plug-in-Hybridelektrofahrzeuge nicht mehr als 50 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer emittieren dürfen. Dieser Wert kann von konventionellen Fahrzeugen derzeit nicht erreicht werden und stellt sicher, dass nur emissionsarme Fahrzeuge in den Genuss der Privilegierung kommen.

#### i) Zu § 3 Absatz 4 Nummer 2

Der Bundesrat sieht insbesondere kein hinreichendes Potenzial für die mit der Kennzeichnung beabsichtigte Option, dass Kommunen Bus- und Umweltpuren für Elektrofahrzeuge freigeben. In vielen Ballungsräumen wird ein starkes Wachstum bei Bus und Bahn verzeichnet, diese Entwicklung ist wünschenswert auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität. Es besteht vielerorts die Gefahr, dass infolge einer Freigabe für E-Fahrzeuge die Vorteile dieser Sonderpuren für den ÖPNV auf Dauer reduziert werden. Bereits vorhandene Bussonderstreifen sind i.d.R. so angelegt, dass zusätzlicher Verkehr durch elektrisch betriebene Fahrzeuge den Linienverkehr wesentlich stören würde. Zudem bestehen hinsichtlich der vorgesehenen Ausnahmen bei Verkehrsverboten sowie bei der Benutzung von Busspuren auch verkehrssicherheitsfachliche Bedenken.

k) Zu § 4

Der Bundesrat hält die vorgesehene Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen mit vollständig neuen Nummernschildern für unnötig aufwändig, teuer und damit nutzerunfreundlich. Für ausländische Fahrzeuge ist zudem ein zweites Kennzeichnungsregime über farbige Plaketten aus europarechtlichen Gründen notwendig. Damit sollen zwei verschiedene Kennzeichnungssysteme geschaffen werden, die eine wirksame Kontrolle vor allem in Grenzregionen erheblich erschwert. Eine einfache und kostengünstige Kennzeichnung über eine einheitliche farbige Plakette, die gut sichtbar an der Windschutzscheibe angebracht werden kann, wäre demgegenüber vorzugswürdig.

l) Zu § 7 Absatz 2

Der Bundesrat hält überdies die Geltungsdauer des Elektromobilitätsgesetzes bis zum 30. Juni 2030 für unangemessen lang. Gerade mit Blick auf die großen Unsicherheiten in der weiteren Marktentwicklung sollten heutige und künftige Förderinstrumente durch eine hohe dynamische Anpassungsfähigkeit an Änderungen der technologischen und ökonomischen Bedingungen gekennzeichnet sein.

B

Der **federführende Verkehrsausschuss** (Vk)

und der **Wirtschaftsausschuss** (Wi)

empfehlen dem Bundesrat,

zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf allgemein

Vk  
Wi

2. Der Bundesrat verweist auf die wachsende Bedeutung alternativer Antriebskonzepte und deren Auswirkungen auf die Wertschöpfung im Automobilbau und begrüßt vor diesem Hintergrund die Förderung elektrisch betriebener Fahrzeuge.

- Vk  
Wi
3. Der Bundesrat unterstützt die Zielsetzung, durch eine Markteinführung von Elektrofahrzeugen einen Beitrag zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und Schadstoffe im Verkehrssektor zu leisten und gleichzeitig die Abhängigkeit von Energieimporten zu senken.
- Wi
4. Der Industriestandort Deutschland soll zum Vorreiter bei der Elektromobilität werden. Elektromobilität ist im Rahmen der Strategie einer gezielten Reduzierung der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zugleich eine Schlüsseltechnologie zur Sicherung der Mobilität des Einzelnen. Als wesentliches Element der Energiewende im Verkehrssektor kann sie im Zusammenspiel mit dem Umbau des Kraftwerksparks einen wichtigen Beitrag zum Erreichen der deutschen Klimaschutzziele leisten.
- Vk  
Wi
5. Die Markteinführung von Elektrofahrzeugen ist dabei eine Maßnahme, die komplementär und nicht alternativ zu anderen Maßnahmen verfolgt werden muss, wie z. B. zum Ausbau des ÖPNV und des Radverkehrs sowie zur weiteren CO<sub>2</sub>- und Schadstoffreduktion von konventionellen Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Antriebskonzepte lösen keine verkehrlichen Probleme wie Stau oder Parkraumüberlastung. Nur durch eine Kombination verschiedener Maßnahmen und durch die intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger (Intermodalität) kann die Nachhaltigkeit des Verkehrssektors signifikant und kostengünstig gestärkt werden.
- Vk  
Wi
6. Der Bundesrat hält die vorgesehene Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen mit vollständig neuen Nummernschildern für unnötig aufwändig, teuer und damit nutzerunfreundlich. Für ausländische Fahrzeuge ist zudem ein zweites Kennzeichnungsregime über farbige Plaketten aus europarechtlichen Gründen notwendig. Damit sollen zwei verschiedene Kennzeichnungssysteme geschaffen werden, die eine wirksame Kontrolle vor allem in Grenzregionen erheblich erschweren. Eine einfache und kostengünstige Kennzeichnung über eine

einheitliche farbige Plakette, die gut sichtbar an der Windschutzscheibe angebracht werden kann, wäre demgegenüber vorzugswürdig.

- Wi 7. Deutschland soll zum Leitanbieter und zum Leitmarkt für Elektromobilität werden. Als Meilenstein auf dem Weg dorthin sieht der Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität vor, bis zum Jahr 2020 einen Bestand von einer Million Fahrzeugen mit Elektromotor in Deutschland zu erreichen. Nachdem elektrisch betriebene Fahrzeuge in diesem Zeitraum gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor noch signifikant höhere Gesamtnutzungskosten aufweisen werden, wird eine erfolgreiche Einführung neben den im Gesetzentwurf vorgesehenen Bevorrechtigungen auch von monetären Anreizen als begleitenden Förderelementen abhängen.
- Vk  
Wi 8. Wissenschaftliche Untersuchungen und Stellungnahmen der Wirtschaft sowie der Nationalen Plattform Elektromobilität zeigen, dass gewerbliche Fahrzeugflotten von strategischer Bedeutung für die ersten Phasen der Markteinführung von Elektrofahrzeugen sein können, da sich diese Fuhrparks besonders gut zur Umstellung auf Elektromobilität eignen. Nachteilig wirken sich bislang die höheren Anschaffungskosten aus, die sich in der Regel nicht über niedrigere Betriebskosten kompensieren lassen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, einen Fokus auf dieses Segment zu legen und kurzfristig Vorschläge zu erarbeiten, wie Anreize geschaffen und bestehende Hindernisse für die Umstellung dieser Fahrzeugflotten beseitigt werden können.
- Wi 9. So weist beispielsweise das Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung in einer Studie zu Markthochlaufszszenarien für Elektrofahrzeuge auf das erhebliche Potenzial von Anreizen für rein gewerbliche Flotten hin, die rund 30 Prozent des Neuwagenmarktes ausmachen. Maßnahmen wie die Einführung von Sonderabschreibungsmöglichkeiten, eine Pauschalsubvention oder das Angebot zinsgünstiger Kredite könnten den Markthochlauf beschleunigen, dabei kann eine vergleichsweise überschaubare finanzielle Förderung etwa

durch Sonderabschreibungen bei gewerblichen Flotten ein deutliches Marktwachstum erzielen.

Wi [10.] [Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher insbesondere zu prüfen, wie über Sonderabschreibungen für gewerbliche Elektrofahrzeuge (Sonder-AfA) zeitnah Anreize für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen geschaffen werden können.]

Wi 11. Ergänzend sollte die neue Sonderabschreibung auch für die Ladeinfrastruktur gelten, die parallel zum Markthochlauf bei den elektrifizierten Fahrzeugen stattfinden muss. Mit einer Sonderabschreibung kann insbesondere der Aufbau von (halb-)öffentlicher Ladeinfrastruktur vorangebracht werden.

Die Bundesregierung wird deshalb aufgefordert, die Einführung einer ergänzenden Förderung von Ladeinfrastruktur in Form einer Sonderabschreibung in die Wege zu leiten.

Vk  
Wi 12. Der Bundesrat stellt fest, dass bei der Entwicklung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und elektrischen Energiespeichern fortwährend technische Fortschritte erzielt werden. Von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge, so genannte Plug-In-Hybride, sind hierbei wichtige Entwicklungstreiber und Technologieträger und werden im vorliegenden Gesetzentwurf ab einer Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Maschine von mindestens 40 Kilometern von den Bevorrechtigungen erfasst. Um die technologische Entwicklung zu befördern und die Akzeptanz der Elektromobilität in der Bevölkerung zu steigern, sollten die Anforderungen an Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge während der Geltungsdauer des Elektromobilitätsgesetzes stufenweise angehoben werden. Demnach sollte ab dem 1. Januar 2020 bei Neuzulassung von Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen die rein elektrische Reichweite zum Erhalt der Bevorrechtigungen mindestens 60 Kilometer betragen.



Vk 13. Der Bundesrat hält überdies die Geltungsdauer des Elektromobilitätsgesetzes  
Wi bis zum 30. Juni 2030 für unangemessen lang.

Vk [14.] [Gerade mit Blick auf die großen Unsicherheiten in der weiteren  
Wi Marktentwicklung sollten heutige und künftige Förderinstrumente durch eine  
(setzt die Annahme von Ziffer 13 voraus)  
hohe dynamische Anpassungsfähigkeit an Änderungen der technologischen und  
ökonomischen Bedingungen gekennzeichnet sein.]

C

15. Der **Finanzausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.