

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Mobilitätsland Baden-Württemberg stärken – innovativ den Verkehr der Zukunft gestalten

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie die Elektrifizierung des Mobilitätssektors im Hinblick auf die Klima- und Umweltschutzziele sowohl im Pkw-, Güter-, Rad- und öffentlichen Verkehr des Landes bewertet;
2. welche Aktivitäten sie bisher unternommen hat, um die Elektrifizierung des Mobilitätssektors zu unterstützen;
3. welche Aktivitäten sie mit der Landesinitiative Elektromobilität III plant, um die weitere Elektrifizierung des Mobilitätssektors zu unterstützen und zu beschleunigen;
4. welche Chancen, Risiken und neuen Geschäftsfelder als Mobilitätsdienstleister sie für die baden-württembergische Automobil- und Zuliefererindustrie durch die zunehmende Elektrifizierung des Mobilitätssektors sieht;
5. welche verkehrspolitischen Aktivitäten sie plant, um den Transformationsprozess in der baden-württembergischen Automobil- und Zuliefererindustrie zu begleiten und die Wertschöpfung im Land zu erhalten;
6. welche Maßnahmen sie unternommen hat und unternehmen will, damit Baden-Württemberg sein Ziel einer klimaneutralen Landesverwaltung auch durch einen Beitrag im Bereich Mobilität (durch seine Vorbildrolle als Arbeitgeber, betriebliches Mobilitätsmanagement, innovative Fuhrparklösungen etc.) erreicht;

7. welche weiteren gesetzlichen Regelungen auf Landes- und vor allem auf Bundesebene nach ihrer Einschätzung zielführend und notwendig wären, um als Innovationstreiber für eine neue Mobilität zu wirken.

08. 02. 2017

Andreas Schwarz, Katzenstein,
Hentschel
und Fraktion

Begründung

Die grün-schwarze Koalition hat im Koalitionsvertrag den Anspruch formuliert, dass Baden-Württemberg eine führende Rolle bei der Förderung und Anwendung alternativer Antriebe im Pkw-, Güter-, Rad- und öffentlichen Verkehr einnimmt. Dabei ist der beschleunigte Übergang zur Elektromobilität sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene ein Schlüssel für eine Transformation des Mobilitätssektors weg von fossilen hin zu regenerativen Energiequellen.

Mit der Landesinitiative Elektromobilität II, zahlreichen Vorhaben im Rahmen des Schaufensters E-Mobilität und mit der Landesagentur e-mobil BW als beispielhaftem Kompetenzzentrum ist Baden-Württemberg auf einem guten Weg. Dieser muss aber weiter beschritten werden.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 22. März 2017 Nr. 4-0141.5/234 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau, dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft und dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. wie sie die Elektrifizierung des Mobilitätssektors im Hinblick auf die Klima- und Umweltschutzziele sowohl im Pkw-, Güter-, Rad- und öffentlichen Verkehr des Landes bewertet;*

Die Elektrifizierung des Mobilitätssektors leistet einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der umwelt- und klima- sowie der wirtschafts- und verkehrspolitischen Ziele des Landes. Die Landesregierung hat die Elektromobilität als wesentlichen Bestandteil der Landesstrategie erkannt und auf den für Baden-Württemberg wesentlichen Gebieten Aktivitäten initiiert und umgesetzt. Deutschland möchte Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität werden, bis 2020 sollen eine Million Elektro-Pkw auf deutsche Straßen gebracht werden. Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, davon mindestens 20 % der Fahrzeuge, also rund 200.000, zu stellen. Baden-Württemberg soll das Zentrum darstellen, aus dem sich Leitanbieterschaft und Leitmarkt entwickeln. Das Land positioniert sich über alle Verkehrsträger hinweg als wesentlicher Gestalter alternativer Antriebsformen. Die Alltagstauglichkeit der Elektromobilität ist für viele Anwendungsfälle nachgewiesen. Was in einigen Anwendungsfällen fehlt, ist eine eindeutigere Wirtschaftlichkeit der Elektromobilität und die Bereitschaft, das auf fossile Kraftstoffe ausgerichtete Verkehrssystem im Sinne einer echten Mobilitätswende zu verändern.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Für einen Erfolg der Elektromobilität sind neben der bloßen Antriebstechnik auch innovative Speicher, neue Dienstleistungen und Geschäftsmodelle sowie ein Wandel der Mobilitätskultur erforderlich. Damit verknüpft ist die Energiewende. Die Energiewende umzusetzen heißt, die Stromerzeugung, die Wärmeerzeugung und den Sektor Verkehr weitestgehend auf CO₂-freie Alternativen umzustellen. Besonders geeignet für die Sektorenkopplung ist die Energieform Strom. Vor dem Hintergrund der Transformation des Energiesystems wird der Anteil an regenerativen Energiequellen deutlich zunehmen.

2. welche Aktivitäten sie bisher unternommen hat, um die Elektrifizierung des Mobilitätssektors zu unterstützen;

Mit den Landesinitiativen Elektromobilität I und II, dem Spitzencluster Elektromobilität Süd-West, dem Schaufenster Elektromobilität LivingLab BWe mobil sowie gezielten Investitionen in die Forschungsinfrastruktur wurden und werden aktuell wegweisende Maßnahmen und Aktivitäten des Landes und des Bundes in Baden-Württemberg umgesetzt. Die Landesregierung hat 2011 die Landesinitiative Elektromobilität II beschlossen – ein Maßnahmenpaket, das bereits einen Beitrag zur Umsetzung von klima- und wirtschaftspolitischen Zielen des Landes leistete. Für die Landesinitiative Elektromobilität II (LE II) standen den beteiligten Ressorts (MFW, MWK, UM, MLR, MVI) bis Ende 2015 insgesamt 50 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung. Wesentliche Elemente der Initiative waren die Strukturwandelberatung, die Forschungs- und Transferförderung, eine Beschaffungsinitiative zur Modernisierung des Landesfuhrparks, der Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur sowie Demonstrationsprojekte im ländlichen Raum.

Das damalige MVI war für den Teil Beschaffungsinitiative verantwortlich. Dazu gehörten die Förderung des Aufbaus einer Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg, die Elektro- und Hybridbusförderung im ÖPNV, die E-Taxiförderung, sowie die Förderung von Fahrrädern mit Elektromotor (Pedelects) an Bahnhaltstationen. Dem MVI standen für diese Beschaffungsinitiative 11,75 Mio. Euro zur Verfügung.

Die baden-württembergischen Hochschulen und Forschungseinrichtungen sind führend bei der Elektrifizierung, Automatisierung und Digitalisierung im Fahrzeugbau und liefern substantielle Beiträge zur Entwicklung der nächsten Generation der Elektromobilität. Um diese Position zu sichern und weiter auszubauen baut das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst (MWK) derzeit eine europaweit einzigartige virtuelle Prüfstandstruktur für die Elektromobilität auf, um die Wettbewerbsfähigkeit seiner Forschungseinrichtungen weiter zu verbessern und einen einheitlichen Entwicklungs- und Validierungsprozess sowie eine einheitliche Infrastruktur für Elektroantriebe in Fahrzeugen zu schaffen. Hierzu setzt das MWK bis zu 10,3 Mio. € aus der Landesinitiative Elektromobilität II ein.

Als Teil der Landesinitiative Elektromobilität II sah die Beschaffungsinitiative auch eine Förderlinie zur Elektrifizierung der Landesfahrzeugflotte vor. Dafür standen Mittel in Höhe von 3,8 Mio. Euro zur Verfügung. Um die Hürden für die Beschaffung von Elektro- und Hybridfahrzeugen für die Dienststellen zu senken, wurden die Mehrkosten der bislang noch teureren Elektro- und Hybridfahrzeuge vom Verkehrsministerium übernommen.

Im Bereich der Ladeinfrastruktur wurden mehrere Projekte finanziell gefördert. Es handelte sich hierbei im Wesentlichen um ein Projekt der EnBW zum Aufbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in der Region Stuttgart, sowie dessen Folgeprojekt LIS 2.0, welches sich mit dem Weiterbetrieb einer nachhaltigen und marktfähigen Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg auseinandersetzt.

In der ersten Landesinitiative Elektromobilität wurde der Aufbau der Fraunhofer-Projektgruppe „Neue Antriebssysteme (NAS)“ initiiert und die erste Aufbauphase mit zehn Millionen Euro für fünf Jahre (2010 bis 2015) gefördert. Das Ziel der Projektgruppe ist ein ganzheitlicher Ansatz für eine zukünftige nachhaltige Mobilität und dezentrale Energieversorgung. Nach positiver Evaluation im Jahr 2015

ging die Projektgruppe NAS in die 90 : 10-Bund-Länder-Grundfinanzierung nach dem Fraunhofer-Modell über. Aktuell (2015 bis 2018) fördert das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau den weiteren Ausbau der Projektgruppe NAS mit zwei Millionen Euro.

Das Kompetenzzentrum für energetische und informationstechnische Mobilitätsschnittstellen (KEIM) an der Hochschule Esslingen in Kooperation mit dem Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) wird seitens des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau mit einer Anschubfinanzierung in Höhe von zwei Millionen Euro unterstützt. Zentrales Innovationsfeld des KEIM ist die Entwicklung und Gestaltung von energetischen und informationstechnischen Mobilitätsschnittstellen mit einem starken Anwendungsbezug.

Weiter fördert das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau den Aufbau eines Zentrums für Mobilitätsforschung, dem sogenannten Ambient Mobility Lab in Stuttgart, mit 2,65 Millionen Euro. Mit dem Ambient Mobility Lab wird am Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) in Stuttgart – in Kooperation mit dem Massachusetts Institute of Technology (MIT), USA – ein erster Baustein für ein Zentrum für Mobilitätsforschung geschaffen. Ziel des Ambient Mobility Lab ist es, als wegbereitende Smart-Mobility-Forschungseinrichtung zu einem weltweiten Vorreiter bei Untersuchung, Entwurf, Entwicklung und Test eines nachhaltigen, sensitiv-adaptiven, vernetzten und intermodalen Mobilitätssystems zu avancieren, das mit anderen städtischen Systemen der Zukunft interagiert.

Im Verbund mit den umfangreichen Kompetenzen an weiteren Standorten im Land sollen mit der Gründung der Profilregion Mobilitätssysteme Karlsruhe weitreichende Synergien gehoben werden. Zentrale Partner der Profilregion Mobilitätssysteme Karlsruhe sind die Fraunhofer Institute für Chemische Technologie (ICT), Optronik, Systemtechnik und Bildauswertung (IOSB), System- und Innovationsforschung (ISI), Werkstoffmechanik (IWM) und die Fraunhofer Projektgruppe Neue Antriebssysteme (NAS) sowie das Forschungszentrum Informatik (FZI), das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und die Hochschule für Technik und Wirtschaft Karlsruhe (HsKA). Für die Umsetzung der Profilregion Mobilitätssysteme Karlsruhe stellt das Land (Wirtschafts- und Wissenschaftsministerium) rund 4,5 Millionen Euro bereit.

Auch bei Batteriespeichern sind Entwicklungsanstrengungen erforderlich. Ein europaweites Alleinstellungsmerkmal innerhalb dieses Themenfeldes ist der Batterieforschungsstandort Ulm, welcher in den letzten Jahren gezielt von Land und Bund mit strategischen Investitionen gestärkt und ausgebaut wurde. Das Zentrum für Sonnenenergie und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (ZSW) mit seinem Labor für Batterietechnologie (eLaB) und der Forschungsproduktionslinie (FPL) bildet hierbei einen Nukleus für den Ausbau des Standortes Ulm zu dem national führenden Batterieforschungsstandort. Mit der Gründung und Finanzierung des neuen Helmholtz-Instituts für elektrochemische Energiespeicher in Ulm (HIU) durch das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst (MWK) wurde ein weiterer wichtiger Baustein geschaffen.

Nicht nur finanzielle Förderungen spielen eine wichtige Rolle, sondern auch die verkehrsrechtliche Privilegierung von E-Fahrzeugen wirkt unterstützend. Hier sei z. B. das Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) genannt. Auf Basis dieses Gesetzes erlaubt eine wachsende Zahl von Kommunen in Baden-Württemberg das kostenlose Parken von Elektrofahrzeugen. Geprüft werden könnten exklusiv-reservierte Parkplätze und Benutzervorteile auf Strecken oder Verkehrszonen.

Weiterhin ist der Einsatz von innovativen E-Fahrzeugen auch für die Schiene von Interesse. Für nicht elektrifizierte Schienenstrecken bieten alternative Antriebsmethoden wie etwa Batterietriebzüge oder der Brennstoffzellenantrieb, bei dem Wasserstoff als Energieträger dient, die Möglichkeit, lokal emissionsfreie Züge zu betreiben. Im Ortenaukreis wird voraussichtlich ab 2021 der erste Zug mit Brennstoffzellen- oder Batterieantrieb in Baden-Württemberg fahren. Perspektivisch können Züge mit Brennstoffzellen- oder Batterieantrieb auf vielen nicht elektrifizierten Strecken in Baden-Württemberg zum Einsatz kommen.

3. welche Aktivitäten sie mit der Landesinitiative Elektromobilität III plant, um die weitere Elektrifizierung des Mobilitätssektors zu unterstützen und zu beschleunigen;

Die Landesinitiative III zum Marktwachstum der Elektromobilität in Baden-Württemberg sieht, wie im Koalitionsvertrag verankert, die Förderung von Ladeinfrastruktur, von ausgewählten Fahrzeugflotten und innovativen Vorhaben der Elektromobilität vor. Ein entsprechendes Konzept befindet sich derzeit in der Resortabstimmung.

Ein zentral wichtiger Akteur für die Umsetzung der Ziele der Landesregierung ist hierbei die Landesagentur für Elektromobilität und Brennstoffzellentechnologie e-mobil BW GmbH. Das Ministerium für Verkehr, mit seiner Bündelungsfunktion in der Elektromobilität, setzt daher mit den beteiligten Ressorts auf eine langfristige Sicherung der e-mobil BW. Sie ist die Innovationsagentur des Landes Baden-Württemberg für die Elektrifizierung der Mobilität. Sie gestaltet aktiv die Etablierung des Systems Elektromobilität, treibt im Netzwerk mit Partnern aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand die Industrialisierung und Markteinführung zukunftsfähiger Mobilitätslösungen voran.

4. welche Chancen, Risiken und neuen Geschäftsfelder als Mobilitätsdienstleister sie für die baden-württembergische Automobil- und Zuliefererindustrie durch die zunehmende Elektrifizierung des Mobilitätssektors sieht;

In der Mobilität erfolgt aktuell ein Paradigmenwechsel vom „Produkt Automobil“ zur „Dienstleistung Mobilität“. Verschiedene Informationsquellen im und um das Fahrzeug werden zukünftig noch stärker miteinander verknüpft, um Systeme für eine effiziente Steuerung des Verkehrsflusses und Fahrerassistenzsysteme für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu ermöglichen. Content, Daten und Services werden Mehrwertdienste ermöglichen und sind somit Grundlage für neue Geschäftsmodelle, für die ein Milliardenmarkt prognostiziert wird. Dazu kommen eine Vielzahl neuer Dienstleistungen vom Car-Sharing über flexible Bedienformen des öffentlichen Verkehrs bis zu Finanzierungs- und Versicherungsleistungen.

Mit der Elektrifizierung und Digitalisierung der Mobilität gehen somit große Veränderungen einher. Es werden neue Kompetenzen erforderlich und Wertschöpfungsanteile werden sich entlang der Wertschöpfungsketten und auch zwischen den Wirtschaftsräumen neu verteilen.

Die baden-württembergische Fahrzeugindustrie treibt die Entwicklung der Elektromobilität und neuer Geschäftsfelder mit großem Engagement voran. So zählt beispielsweise die Daimler AG mit den Marken und Services von Car2Go und Moovel zu den Pionieren im Bereich kommerzieller Geschäftsmodelle für neue Mobilitätslösungen. Unter der neu gegründeten Marke EQ bündelt die Daimler AG zukünftig das gesamte Know-how rund um die intelligente Elektromobilität von Mercedes-Benz innerhalb des Konzerns.

Durch die Elektrifizierung entstehen nicht nur neue Geschäftsfelder für die Automobilhersteller und Automobilzulieferer. Die folgenden Bereiche dürften dabei für die Kraftfahrzeugbranche von besonderer Bedeutung sein:

Bereitstellung und Wartung der Ladeinfrastruktur, wobei dieses Feld momentan eher die Energieversorger besetzen: Batterieelektrische Fahrzeuge benötigen eine dichte Infrastruktur für die Stromversorgung. Nach Schätzungen werden bis zu 85 % der benötigten Ladesäulen am Arbeitsplatz oder im privaten Bereich, vielfach in der Garage der Nutzerinnen und Nutzer, installiert werden. Die Einrichtung und Wartung dieser Ladesäulen könnte durch Unternehmen des Kraftfahrzeuggewerbes erfolgen, die durch den Verkauf von Elektrofahrzeugen den direkten Kundenkontakt haben und sich damit als Komplettanbieter profilieren können.

Connected Drive: Die Elektrifizierung wird zu einer weiter steigenden Vernetzung von Fahrzeugen, Fahrenden und insbesondere der Infrastruktur führen. Der Verkauf von speziellen Apps für Elektrofahrzeuge wird an Bedeutung gewinnen, so zum Beispiel für eine Navigations-App, bei der umweltrelevante Aspekte in die Routenplanung mit einbezogen werden. Das Verkehrsministerium fördert das Projekt moveBW, in dem ein solcher Mobilitätsassistent entwickelt wird.

Innovative Mobilitätskonzepte: Mit der Umsetzung von Mobilitätskonzepten sind zahlreiche technische und logistische Aufgaben verbunden. Dies betrifft die kompetente Pflege und Wartung von Fahrzeugen, die im Rahmen solcher Mobilitätskonzepte eingesetzt und dort naturgemäß einer höheren Beanspruchung unterliegen als in der individuellen, privaten Nutzung eines Fahrzeugs.

5. welche verkehrspolitischen Aktivitäten sie plant, um den Transformationsprozess in der baden-württembergischen Automobil- und Zuliefererindustrie zu begleiten und die Wertschöpfung im Land zu erhalten;

Die Transformation des Verkehrssystems hin zu einer nachhaltigen und modernen Mobilität der Zukunft und mit ihr die Transformation der Automobilbranche ist eines der bedeutsamsten landes- und bundespolitischen Handlungsfelder der kommenden Jahre. Derart komplexe gesamtgesellschaftliche Aufgaben können nur gemeinsam mit den zentralen gesellschaftlichen Akteuren diskutiert und tragfähige Lösungswege erarbeitet werden.

Aufgrund der hohen Bedeutung dieses Transformationsprozesses für die Automobilwirtschaft, deren Zulieferer und zahlreicher anderer Akteure wie auch der Bevölkerung Baden-Württembergs besteht eine enge Kooperation der Landesressorts.

6. welche Maßnahmen sie unternommen hat und unternehmen will, damit Baden-Württemberg sein Ziel einer klimaneutralen Landesverwaltung auch durch einen Beitrag im Bereich Mobilität (durch seine Vorbildrolle als Arbeitgeber, betriebliches Mobilitätsmanagement, innovative Fuhrparklösungen etc.) erreicht;

Etwa ein Drittel der Treibhausgasemissionen in Baden-Württemberg ist auf den Verkehrssektor zurückzuführen. Der Berufsverkehr nimmt daran nach der Freizeitmobilität den zweigrößten Anteil ein. Im Jahre 2013 pendelten 5,4 Millionen Erwerbstätige täglich zwischen Wohnort und Arbeitsstätte. Nach dem Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW) kommt der öffentlichen Hand beim Klimaschutz in ihrem Organisationsbereich eine allgemeine Vorbildfunktion zu. Das Land hat sich demnach zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2040 die Landesverwaltung weitgehend klimaneutral zu organisieren. Daher hat die Landesregierung im Rahmen der Aktivitäten für eine klimaneutrale Landesverwaltung auch den Bereich Mobilität im Fokus und setzt entsprechende Maßnahmen um. Die Landesregierung legt dem Landtag gemäß § 7 Abs. 3 KSG BW alle drei Jahre einen Gesamtbericht zum Stand der Umsetzung der klimaneutralen Landesverwaltung vor.

Baden-Württemberg hat als erstes der 16 Länder in 2014 eine Arbeitseinheit geschaffen, der betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement zur Aufgabe gestellt wurde. Diese ist im Ministerium für Verkehr angesiedelt. Neben der sukzessiven Elektrifizierung der Landesfahrzeugflotte (s. Frage 2) wurde Anfang 2016 ein flächendeckendes und mit monatlich 20 Euro bezuschusstes Jobticket-Angebot für die Landesbediensteten erfolgreich eingeführt (JobTicket BW). Etwa zehn Prozent der zuschussberechtigten Landesbediensteten nehmen das Angebot in Anspruch. Außerdem wird den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Landesministerien in Kooperation mit der Landeshauptstadt bereits seit September 2015 die Mitfahrlösung TwoGo der Firma SAP angeboten. Darüber hinaus bereitet das Finanzministerium eine Novelle des Landesreisekostenrechts vor, mit der die nachhaltige Mobilität der Landesbediensteten auf Dienstreisen gestärkt wird. Finanz- und Verkehrsministerium prüfen derzeit ergebnisoffen Rad-Leasing Modelle für die Landesbediensteten.

Das Ministerium für Verkehr prüft fortlaufend, welche weiteren Maßnahmen im Bereich Mobilität einen Beitrag zur klimaneutralen Landesverwaltung leisten können und setzt diese gegebenenfalls um.

7. welche weiteren gesetzlichen Regelungen auf Landes- und vor allem auf Bundesebene nach ihrer Einschätzung zielführend und notwendig wären, um als Innovationstreiber für eine neue Mobilität zu wirken.

Mit dem Gesetz zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität im Straßenverkehr vom 7. November 2016 (BGBl. I Seite 2498) hat der Gesetzgeber einige Möglichkeiten geschaffen, wie Arbeitgeber die Elektromobilität ihrer Beschäftigten fördern können. Diese Möglichkeiten sind zeitlich bis zum 31. Dezember 2020 befristet. In der zuständigen Facharbeitsgruppe des von der Bundesregierung geförderten Schaufensters Elektromobilität hat sich das Verkehrsministerium im Interesse von Planungs- und Investitionssicherheit für eine Verlängerung des Geltungszeitraums ausgesprochen. Es wird geprüft, ob und gegebenenfalls wie die Landesverwaltung von den neuen gesetzlichen Möglichkeiten Gebrauch macht.

Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG), das zum 12. Juni 2015 in Kraft getreten ist, sieht vor, rein batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen, Plug-in-Hybriden – sofern sie bestimmte Mindestanforderungen erfüllen – und Brennstoffzellenfahrzeugen im öffentlichen Verkehr Sonderrechte einzuräumen.

Die EU prüft; inwieweit Maßnahmen zur Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge an und in Gebäuden gesetzlich vorgeschrieben werden können, sowohl im Neubau als auch im Bestand. Außerdem ist der Bund beim Wohnungseigentumsgesetz (WEG) gefragt. Gesetzgeberische Maßnahmen im Wohnungseigentumsrecht und Mietrecht mit dem Ziel, den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auch im privaten Raum zu erleichtern, werden durch eine Bundesratsinitiative der Länder Bayern, Sachsen und Hessen vorgeschlagen (Bundesratsdrucksache 340/16). Die Landesregierung hat diese Initiative unterstützt. Der Bundesrat hat den Gesetzentwurf beim Deutschen Bundestag eingebracht.

Im März 2016 trat die Ladesäulenverordnung (LSV) in Kraft, die technische Mindestanforderungen an den Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektrofahrzeuge enthält. Dabei wird durch die Definition eines einheitlichen Standards für Stecker die Kompatibilität erhöht. Das Verkehrsministerium berät auf Bundesebene die Weiterentwicklung der Ladesäulenverordnung. Noch in dieser Legislaturperiode soll eine Aktualisierung in Kraft treten.

Hermann
Minister für Verkehr