

Anlage

Stellungnahme zum Entwurf des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG)

Der BRM begrüsst die Förderung umweltfreundlicher Fahrzeuge. Hierunter versteht der BRM Fahrzeuge, die einerseits effizient mit der Antriebsenergie umgehen und andererseits mit erneuerbaren nachhaltigen Energiequellen angetrieben werden. Ziel ist die Reduzierung von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor.

Elektroleichtfahrzeuge ELF berücksichtigen

Um den Energieverbrauch im Verkehrsbereich weiter zu senken, ist eine Förderung verbrauchsarmer Elektroleichtfahrzeuge zu fördern. Gegenüber einem Conversion-Design Elektro-PKW mit einem Stromverbrauch von 15-25 kWh pro 100 Kilometer Fahrstrecke, liegt der Stromverbrauch z.B. beim E-Roller bei etwa 3 kWh/100 km. Zwischen Pedelecs und konventionellen PKW gibt es eine Lücke, in die z.B. E-Roller, L6e-Fahrzeuge oder Purpose-Design-Fahrzeuge fallen, die im Gesetz besonders berücksichtigt werden sollten. Beispiele aus der Automobilindustrie sind der BMW i3 oder der Renault Twizy. Eine Definition über den Energieverbrauch analog zum Niedrigenergiehaus könnte wünschenswerte Fahrzeuge differenzieren.

Plug-In Elektrofahrzeuge ausschliessen

Der BRM nimmt wahr, dass die Bundesregierung zur Erreichung des Zieles von 1 Mio. E-KFZ bis 2020 auch Plug-In-Hybridfahrzeuge mitzählen möchte. Dies lehnen wir als Augenwischerei ab. Ein schwerer Geländewagen mit kleiner Hybridkomponente ist kein Beitrag zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Bestenfalls können reine Elektrofahrzeuge mit Range-Extender mitgezählt werden.

Forderung zu sinkendem Stromverbrauch bei E-Fahrzeugen

Analog zu verbrennungsmotorisch betriebenen Kraftfahrzeugen sollten auch elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge mit der Verpflichtung beaufschlagt werden, dass der Strombedarf pro Fahrstrecke im Lauf der Jahre kontinuierlich abnehmen muss. Verbraucht ein Elektro-PKW mit 4 Sitzen heute 20 kWh/100 km, so sollte dieser bis 2020 z.B. auf 15 kWh/100 km abgesenkt werden müssen.

Freigabe der Busspur nur für einspurige Fahrzeuge

Die Freigabe der Busspur für weitere Fahrzeuge des Motorisierten Individualverkehrs wird abgelehnt. Einzige Ausnahme sind einspurige Fahrzeuge, wie S-Pedelecs, E-Roller und E-Motorräder. Durch die leistungsfähigen Elektromotoren stellen die E-Zweiräder kein zusätzliches Verkehrshindernis dar.

Kennzeichnung

Das E-Kennzeichen wird begrüßt und der Vignettenlösung vorgezogen. Für nicht zulassungspflichtige Fahrzeuge bietet sich eine besondere Farbe des Versicherungskennzeichens an.

Ladeinfrastruktur

Bei öffentlichen Ladesäulen ist für Elektroleichtfahrzeuge eine Schuko- oder CEE 230V-Lademöglichkeit (so genannter Campingstecker) vorzusehen. Hier ist die kostenlose bzw. pauschalisierte (siehe auch gemeinnütziges Abrechnungssystem Park&Charge www.park-charge.de) Abgabe von Elektroenergie wesentlich ökonomischer als die Zählung und Abrechnung, da sich die hierfür vorgesehenen Baugruppen in der Ladesäule nicht amortisieren. Dies stellt eine besondere und preiswerte Förderung von Elektroleichtfahrzeugen dar.

Anschaffungsprämien

Wenn es Anschaffungsprämien für Elektrofahrzeuge gibt, sollten hier auch Pedelecs, E-Roller und L6e-Fahrzeuge nicht ausgeschlossen sein (soll ein E-Smart mit 1000kg Leergewicht eine Förderung bekommen und ein gleich leistungsfähiger Tazzari Zero mit 550 kg Leergewicht nicht?).

Schnellade-Infrastruktur nur als Übergang

Schnellade-Infrastruktur ermöglicht Elektrofahrzeuge so zu betreiben, wie heute verbrennungsmotorisch angetriebene Kraftfahrzeuge. Sinnvoller erscheint es, Elektrofahrzeuge im Nahbereich einzusetzen, und für weite Strecken Bahn oder verbrennungsmotorische KFZ mit Biokraftstoffen auch im CarSharing zu verwenden. Will ernsthaft jemand von Berlin nach München fahren und alle zwei Stunden einen ausgiebigen Laddehalt einzuplanen? Das wirkt weltfremd.

Der Autor fährt seit 25 Jahren elektrisch mit Solarenergie und ist Hochschuldozent an der TU Berlin.

Für Rückfragen:

Dipl.-Ing. Andreas Manthey

Mobil: 0177 3123119

Email: andreas.manthey@berlin.de