

A n t w o r t

des Ministeriums für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler und Andreas Hartenfels (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

– Drucksache 17/84 –

E-Mobilität

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/84 – vom 8. Juni 2016 hat folgenden Wortlaut:

Am 27. April 2016 hat die Bundesregierung, am 18. Mai 2016 das Bundeskabinett Kaufprämien für Elektroautos beschlossen, die bereits ab Ende Mai 2016 gezahlt werden sollten. Das Konzept umfasst direkte Kaufzuschüsse von 4 000 Euro für reine Elektro- und 3 000 Euro für Plug-in-Hybrid-Autos, getragen zur Hälfte von Bund und Industrie. Reine E-Autos werden zudem rückwirkend zum 1. Januar 2016 für zehn Jahre von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Zum Förderprogramm gehört aber auch der Aufbau von 15 000 neuen Ladestellen im ganzen Land.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung in der Vergangenheit ergriffen, um die E-Mobilität in Rheinland-Pfalz zu fördern?
2. Welche zusätzlichen Maßnahmen plant die Landesregierung, um die E-Mobilität – also auch für andere Verkehrsträger – in Rheinland-Pfalz voranzubringen?
3. Ist geplant, auch die Dienstfahrzeug-Flotte der Landesregierung und der untergeordneten Behörden mit Elektrofahrzeugen auszurüsten?
4. Wie steht die Landesregierung zu der Möglichkeit, gesonderte Park- und Halteregeleungen für Elektrofahrzeuge einzuplanen, beziehungsweise die Nutzung von Busspuren zu ermöglichen? Wie unterstützt die Landesregierung den Ausbau der Ladestellen für Elektrofahrzeuge?
5. Wie schätzt die Landesregierung die umweltpolitische Relevanz des Ausbaus der E-Mobilität für die nächsten Jahre ein?

Das Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 30. Juni 2016 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Bereits im Jahr 2010 hat die Landesregierung das Netzwerk Elektromobilität Rheinland-Pfalz geschaffen. Das Netzwerk hat sich erfolgreich etabliert; inzwischen sind rund 35 Partner im Netzwerk zusammengeschlossen. Seit Anfang des Jahres 2015 hat die Energieagentur Rheinland-Pfalz GmbH die Koordinierung des Netzwerkes übernommen.

Das Netzwerk Elektromobilität Rheinland-Pfalz bündelt rheinland-pfälzische Akteure aus den Bereichen der Automobil- und Energiewirtschaft, Handwerksbetriebe, Kommunen, Verkehrsbetriebe und Forschungseinrichtungen, die in der Elektromobilität aktiv sind. Hauptziel des Netzwerkes ist ein Austausch zwischen den Akteuren. Darüber hinaus wurde es über einen Zeitraum von drei Jahren durch unterschiedliche Forschungsarbeiten begleitet.

Die Ziele im Einzelnen sind:

- Verzahnung von Forschung und Praxis,
- Zeitnahes Reagieren auf praxisrelevante Fragestellungen,
- interdisziplinäre Vernetzung,
- Allianzen für neue bzw. künftige Demonstrationsprojekte,
- Multiplikation, Sensibilisierung und Wissenstransfer.

Eine zentrale Aufgabe des Netzwerkes war bis Ende 2014 die Koordinierung wissenschaftlicher Untersuchungen zum Thema Elektromobilität in Rheinland-Pfalz. Es wurden Forschungsvorhaben und Feldtests in den Bereichen Vehicle to Grid, Einbindung in die Netze der Zukunft, Entwicklung von Abrechnungssystemen sowie Ladeinfrastruktur projektiert und gestartet.

Die Landesregierung hat in diesem Rahmen rund 20 Elektrofahrzeuge und eine Vielzahl von wissenschaftlichen Untersuchungen gefördert.

Auf folgende weitere Vorhaben und Projekte wird insbesondere hingewiesen:

- Die Technische Universität Kaiserslautern führt derzeit eine von der Landesregierung geförderte Untersuchung durch, um bis Herbst 2016 auszuloten, wie groß das Verlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr mit konventioneller Antriebstechnik auf Zweiräder mit Elektroantrieb ist.
- Die Stadt Bingen am Rhein verfolgt den Einsatz eines Elektrobusses im Linienverkehr zum Ende dieses Jahres. Insbesondere soll damit die Hochschule Bingen am Rhein an das Stadtzentrum angebunden werden. Der Stadt Bingen wurde eine Landesförderung i. v. H. rund 50 Prozent zur Finanzierung der Gesamtkosten von 480 000 Euro zugesagt. Die Transferstelle Bingen wird das Projekt wissenschaftlich begleiten und die Ergebnisse evaluieren.
- Weiterhin plant die Stadt Trier die Beschaffung von drei Elektrobussen in den Jahren 2016/2017. Die Fahrzeuge mit einem Investitionsvolumen von 1,7 Mio. Euro werden auf der Grundlage der Förderrichtlinie Elektromobilität aus Bundesmitteln gefördert.
- Das Institut für angewandtes Stoffstrommanagement (IfaS) untersucht derzeit in einem Modellprojekt, ob ein Null-Emissions-Mobilitätszentrum (NEMo) am Umwelt-Campus in Birkenfeld (UCB) als Inkubator dazu beitragen kann, relevante Klimaschutz- und Energieeinsparpotenziale in der Nationalparkregion zu nutzen. Dabei stehen die Umsetzung und der Test eines Mobilitätsangebotes mit verschiedenen Mobilitätsformen insbesondere mit Elektrofahrzeugen, welche mit einem hohen Anteil an regional produziertem Strom aus erneuerbaren Energiequellen beladen werden sollen, im Vordergrund. Ausgehend von der Keimzelle am UCB ist geplant, weitere, untereinander vernetzte Null-Emissions-Mobilitätszentren an geeigneten Standorten in der Region zu entwickeln.
- Das grenzüberschreitende, finanziell von der Landesregierung unterstützte Interreg-Projekt ELEC'TRA (electromobilité transfrontalière), dessen erste Phase im Jahr 2015 endete, hat für die Pendlerrelationen von Rheinland-Pfalz, dem Saarland und Lothringen aus nach Luxemburg Möglichkeiten für eine stärkere Nutzung der Elektromobilität ausgelotet. In einer zweiten Phase, deren Finanzierung allerdings noch nicht gesichert ist, sollen Geschäftsmodelle für die Bereitstellung von Elektrofahrzeugen entwickelt werden.
- Für das neue Interreg-Förderprogramm V A haben die Gemeinden Oberbillig (D) und Wasserbillig/Mertert (L) die Beschaffung einer Elektrofähre für den Pkw-, Fahrrad- und fußläufigen Verkehr angemeldet. Die Gesamtkosten von 1,7 Mio. Euro sollen zur Hälfte aus EU-Mitteln finanziert werden. Die Aussichten für einen positiven Bescheid sind gut. Das Vorhaben könnte in den Jahren 2017/2018 zur Umsetzung gelangen.

Zu Frage 2:

Die Partner der rheinland-pfälzischen Regierungskoalition haben ihre Vorstellungen über den weiteren Ausbau der Elektromobilität in Rheinland-Pfalz in dem Koalitionsvertrag für die neue Legislaturperiode dargelegt.

Die Eckpunkte sind wie folgt:

- Geeignete Maßnahmen des Bundes zur Erhöhung des Anteils von Fahrzeugen mit innovativen Antrieben aus regenerativen Energien sowohl im Individualverkehr als auch im ÖPNV sollen unterstützt werden, um die Schadstoff- und Lärmimmissionen des motorisierten Straßenverkehrs deutlich zu senken.
- Vorlage eines Konzepts, das aufzeigt, mit welchen rechtlichen, organisatorischen und infrastrukturellen Maßnahmen auf der Landesebene der Anteil innovativer Antriebsformen im motorisierten Verkehr und im Radverkehr erhöht werden kann. Der Schwerpunkt des Konzeptes soll auf einem bedarfsgerechten Angebot von Ladesäulen für Pkw und für Zweiräder sowie von Wasserstofftankstellen liegen.
- Ein weiterer Schwerpunkt soll bei der Unterstützung von Forschung und Entwicklung sowie auf kommunalen Pilotprojekten für innovative Antriebe gesetzt werden.
- Bei den Dienstfahrzeugen des Landes soll bis zum Jahr 2020 ein deutlich höherer Anteil energieeffizienter, emissionsarmer Fahrzeuge weiter verfolgt werden.

Die Landesregierung wird in der nächsten Zeit Maßnahmenvorschläge zur Umsetzung der Koalitionsvereinbarung entwickeln.

Zu Frage 3:

Für Landesdienststellen dürfen Dienstkraftfahrzeuge nach der Dienstkraftfahrzeug-Richtlinie der Landesregierung und des Ministeriums der Finanzen vom 28. Januar 2014 (MinBl. vom 31. Januar 2014 Seite 22, Nr. 20024) u. a. nur beschafft werden, wenn deren Haltung für einen bestimmungsgemäßen und geordneten Ablauf des Dienstbetriebes unerlässlich ist sowie die haushaltmäßigen und ökologischen sowie die beschaffungsrechtlichen Vorgaben erfüllt sind und die Wirtschaftlichkeit gegeben ist. Dabei sind die von dem für Klimaschutz zuständigen Ministerium erlaubten Abgaswerte einzuhalten. In diesem Rahmen ist auch die Beschaffung von Elektrofahrzeugen für die Dienstfahrzeugflotte der Landesregierung und der nachgeordneten Behörden zulässig. In den verschiedenen Ressorts sowie deren nachgeordneten Bereichen sind bereits vereinzelt Elektrofahrzeuge und Hybrid-Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller im Einsatz.

Zu Frage 4:

Mit dem Inkrafttreten des Elektromobilitätsgesetzes des Bundes und dem Erlass der Fünftzigsten Verordnung zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften hat der Bund im Jahr 2015 die Rechtsgrundlagen geschaffen für Bevorrechtigungen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen

- für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,
- bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen,
- durch das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen oder Durchfahrtverboten und
- im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.

Die Vorschriften fördern nach dem Dafürhalten der Landesregierung die aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen angestrebte Ausweitung des Anteils elektrisch betriebener Pkw und Nutzfahrzeuge im Straßenverkehr.

Zuständig für die Umsetzung der Verordnung, also die entsprechende Beschilderung von öffentlichen Parkplätzen, Straßen oder Wegen, sind mit Ausnahme der Autobahnen die unteren Landesverkehrsbehörden. Insoweit entscheiden die kreisfreien Städte und die Landkreise selbst, ob sie nach Prüfung der örtlichen Verhältnisse und nach Anhörung der zuständigen Straßenbaubehörden sowie der Polizei Bevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge verkehrsbehördlich anordnen. Im Hinblick auf eine mögliche Mitbenutzung von Sonderfahrspuren des ÖPNV ist der Landesregierung allerdings kein Fall bekannt, in dem eine Kommune von dieser Möglichkeit Gebrauch macht.

Im Fall der Ladesäulen, welche die Autobahn Tank & Rast GmbH im Zuge von Autobahnen in Rheinland-Pfalz errichten will, beabsichtigt der Landesbetrieb Mobilität als zuständige Verkehrsbehörde, die notwendigen verkehrsbehördlichen Anordnungen für das bevorrechtigte Parken vorzunehmen.

Der Ausbau eines Netzes mit einer ausreichenden Zahl öffentlich zugänglicher Ladestationen ist entscheidend, um den Durchbruch für batterieelektrische Fahrzeuge in Deutschland zu ermöglichen. Der bisherige Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur in Rheinland-Pfalz basiert hauptsächlich auf Pilot- und Demonstrationsvorhaben in Verbindung mit innovativen Lösungen oder in Verbindung mit Forschungs- und Entwicklungsprojekten.

Die bislang bestehende Rechtsunsicherheit durch konkurrierende Systeme für Ladestecker, Kupplungen und Abrechnungssysteme war für potenzielle Investoren ein erhebliches Hemmnis. Das Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) erarbeitete eine Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile. Diese Ladesäulenverordnung (LSV) ist am 17. März 2016 in Kraft getreten und setzte somit die Mindeststandards für Ladestecker und Kupplungen aus der EU-Richtlinie 2014/94/EU in deutsches Recht um. Eine zweite Verordnung wird weitere Teilregelungen hinsichtlich den erforderlichen Standards zur Information, Authentifizierung, Zugänglichkeit und Abrechnung enthalten und wird derzeit vom BMWi in Zusammenarbeit mit den Bundesländern erarbeitet.

Da ein Geschäftsmodell für einen wirtschaftlichen Betrieb von vielen Investoren erst mit hohen Zulassungszahlen von Elektrofahrzeugen gesehen wird, wurde ein Förderprogramm der Bundesregierung in Kooperation mit den Ländern für den Ausbau der Normalladeinfrastruktur vorbereitet. Dieses Förderprogramm soll den flächendeckenden Ausbau der Ladesäulen unterstützen. Durch das Marktanreizprogramm der Bundesregierung, welches auch Fördergelder für die Errichtung von Schnell- und Normal-ladesäulen enthält, wurde das Förderprogramm in Kooperation mit den Bundesländern von der Bundesregierung zurückgestellt.

Frage 5:

Elektromobilität ist ein wichtiger Baustein für die Mobilität der Zukunft. Rund 20 Prozent der CO₂-Emissionen stammen derzeit in Deutschland aus dem Verkehrssektor. Der Verkehr im Land ist immer noch der drittgrößte Emittent von CO₂ und verursacht trotz Rückgängen mehr als die Hälfte des Stickoxid-Ausstoßes. In Rheinland-Pfalz als Flächenland ist er mit knapp einem Drittel am gesamten Endenergieverbrauch beteiligt. Den Hauptanteil hat dabei der Kraftfahrzeugverkehr.

Entscheidend für die Klimaverträglichkeit von Strom als Antriebsenergie ist die Art der Stromproduktion. Elektromobilität verursacht bereits mit dem heutigen Strommix im Vergleich zu Benzin- oder Dieselfahrzeugen geringere CO₂-Emissionen. Dieser Vorteil wird mit steigendem Anteil an Strom aus erneuerbaren Energien immer größer. Hinzu kommt, dass beim Betrieb von Elektrofahrzeugen keine Schadstoffemissionen erfolgen. Damit verfügen alternative und innovative Antriebstechnologien im Verkehrssektor über hohe Klimaschutzpotenziale, die es zu nutzen gilt.

Zudem wird die Lärmbelastung durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen verringert. Dies hat in innerstädtischen Bereichen eine erhebliche Auswirkung auf die gesundheitliche Belastung der Bevölkerung.

In Vertretung:
Dr. Thomas Griese
Staatssekretär

