



BWHT – Position

Elektromobilität

Zusammenfassung

Wir sehen in der Elektromobilität eine zentrale Technologie, um gerade in Großstädten Emissions- und Lärmprobleme einschließlich Luftschadstoffbelastung zu lösen.

Unverzichtbar für den Erfolg der Elektromobilität ist die umfassende und durchgängige Einbindung der einschlägigen technischen und kundennahen Kompetenzen des Handwerks in Form einer gewerkeübergreifenden Zusammenarbeit.

Beim Thema Elektromobilität muss das Augenmerk gerade vor dem Hintergrund der Dynamik der Digitalisierung von vornherein darauf gerichtet werden, Monopole zu vermeiden. Es sollte zunächst stärker in die Infrastruktur (Versorgungsnetze, Ladesäulen und Gebäude) investiert werden.

Doch nach wie vor ist die Infrastruktur einer der größten Hemmschuhe für die Massennutzung von Elektromobilität – beim Versorgungsstromnetz, bei Ladeeinrichtungen (bestehend aus Ladepunkt und Abrechnungssystem) und auch der Gebäudeinfrastruktur selbst. Diese wichtigen Komponenten müssen bei bestehenden Gebäuden schnellstmöglich ertüchtigt und insbesondere bei Neubauvorhaben mittels Landesbauordnung verbindlich vorgeschrieben werden, damit Elektromobilität nachhaltig nutzbar und alltagstauglich wird.

Das Einstimmigkeitsprinzip im Wohneigentumsgesetz des Bundes ist kontraproduktiv für den angestrebten Ausbau der Elektromobilität.

Forderungen

1. Verbindliche Festschreibung der Leitungsladeinfrastruktur (Leerrohre) für Neubauten in der Landesbauordnung Baden-Württemberg
2. Schnellstmögliche Ertüchtigung der Infrastrukturkomponenten bei bestehenden Gebäuden
3. Zunächst stärkere Investitionen in die Infrastruktur (Versorgungsnetze, Ladesäulen und Gebäude)
4. Abschaffung des Einstimmigkeitsprinzips im Wohneigentumsgesetz des Bundes



Stand:
März 2019

Ansprechpartner zum Thema:

Dr. Antje Vogel-Sperl

Fachbereich Umwelt- und Energiepolitik

Tel: 0711 / 263709-158

Email: avogel-sperl@handwerk-bw.de



Themenüberblick:

1. Der Markt Elektromobilität
2. Gesetzliche Regelungen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene

1. Der Markt Elektromobilität

1.1 Aktueller Sachstand

Die Elektromobilität spielt derzeit in der Summe keine große Rolle für die Gesamtmobilität in Deutschland. Ihre Verbreitung muss noch viele Hürden nehmen. Aktuell fahren auf Deutschlands Straßen rund 170.000 Elektro- und Hybridfahrzeuge. Der Anteil dieser Fahrzeuge an den Neuzulassungen in 2018 beträgt nach den Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes bundesweit 4,8% und in Baden-Württemberg 5,5%. Im Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität hat die Bundesregierung ihr Ziel formuliert, bis 2020 insgesamt 1 Mio. Elektrofahrzeuge auf die Straßen zu bringen. Hierfür hatte sie im Mai 2016 zusätzlich ein 1,5 Mrd. Euro schweres Förderprogramm beschlossen, davon werden mit 1,2 Mrd. Euro der Erwerb von Elektromobilen und mit 300 Mio. Euro die Ladeinfrastruktur subventioniert. Dieses Ziel wird bei weitem nicht erreicht werden. Denn der Absatz der Elektromobile in Deutschland kommt nur langsam voran. In Norwegen hingegen beträgt der Anteil von Elektro-Pkw (batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride) an Neuzulassungen im Jahr 2018 51% (StZ 14.02.2019, Quelle: ZSW-bw.de).

Das Handwerk verbindet mit dem Stichwort Elektromobilität den Ausbau der Erneuerbaren Energien, die dezentrale Energienutzung sowie die Effizienz und intelligente Integration in Gebäuden. Für den Bereich Elektromobilität ist das Handwerk ein wichtiger Akteur, wenn es um den Ein- und Ausbau von Batterien oder die Wartung und Reparatur der E-Mobile im Kfz-Handwerk geht sowie beim Aufbau der Ladeinfrastruktur im privaten wie auch im halböffentlichen Bereich.

Die Landesregierung hat mit einer „Initiative Elektromobilität 3“ die Anstrengungen im Bereich der Elektromobilität intensiviert. Die Förderung erstreckt sich bis auf Elektro- und Hybrid-LKW auf die Ladeinfrastruktur. Der BW-e-Gutschein (Förderung der Unterhaltungs- sowie Ladeinfrastrukturkosten für Elektrofahrzeuge mit Elektroantrieb) richtet sich auch an Gewerbetreibende mit Lieferverkehren und damit Handwerksfahrzeuge.



1.2 Unsere Position

Wir sehen in der Elektromobilität eine Schlüsseltechnologie, um gerade in Großstädten CO₂ und NO_x-Emissionen sowie Lärmprobleme zu reduzieren. Unverzichtbar für den Erfolg der Elektromobilität ist die umfassende und durchgängige Einbindung der einschlägigen technischen und kundennahen Kompetenzen des Handwerks. Beim Thema Elektromobilität muss das Augenmerk von vornherein darauf gerichtet werden, Monopole zu vermeiden. Dies gilt insbesondere bei der Vergabe von Fördergeldern sowie bedarfsweise für praxisnahe Modellversuche und anwendungsorientierte Forschungsprojekte, welche die Grundlagen für alle Akteure am Markt schaffen müssen und nicht bestimmte Anbieterstrukturen zementieren dürfen. Der Markt Elektromobilität wird aber gerade in Verbindung mit der Energiewende und den technologischen Möglichkeiten der Digitalisierung nachhaltige Veränderungen in der Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen mit sich bringen. Darauf muss sich das Handwerk als Nutzer, aber auch die betroffenen Gewerke als Dienstleistungsanbieter, insbesondere die mit dem Thema erneuerbare Energien und Energieeffizienz befassten, sowie das klassische Kfz-Gewerbe, einstellen. Dies bedingt nicht nur eine gewerkeübergreifende Zusammenarbeit, sondern zusätzlich auch einer Kooperation zum Beispiel mit den Stromnetzbetreibern bei der Vernetzung und Integration der Ladeinfrastrukturen in bestehende Netze. Es geht darum, die Konnektivität zwischen Stromnetz, Gebäude, Ladeinfrastruktur und Fahrzeug in der Praxis sicher zu stellen. Das Land sollte nicht nur den Ausbau der notwendigen Infrastruktur mit einem eigenen Förderprogramm vorantreiben, sondern sich auch für ein einheitliches Bezahlssystem beim Stromtanken einsetzen, um die Praktikabilität von Elektromobilen für die Elektromobilfahrer zu erhöhen. Ein weiteres Mittel zur Förderung der Elektromobilität ist die Möglichkeit steuerlicher Sonderabschreibungen für gewerblich genutzte Elektroautos. Es sollte zunächst stärker in die Infrastruktur (Versorgungsnetze, Ladesäulen und Gebäude) investiert werden. Bisher sind nur geringe Mengen - etwa ein Viertel - der hierfür bereitgestellten Mittel in Anspruch genommen worden. Die Bundesregierung prüft derzeit die Verlängerung und eine evtl. Anpassung der Kaufprämie. Zudem setzt sich das baden-württembergische Handwerk bei der Förderung für eine technologieoffene Lösung ein. Eine Prüfung der Förderung von Umrüstungen herkömmlicher Verbrennungsmotoren auf Elektro- oder Hybridantriebe halten wir für sinnvoll.

1.3 Unsere Forderung

- Zunächst stärkere Investitionen in die Infrastruktur (Versorgungsnetze, Ladeeinrichtungen und Gebäudeinfrastruktur)
- Eine grundsätzliche Verstetigung der Förderprogramme des Landes und Bundes für Investitionssicherheit



2. Gesetzliche Regelungen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene

2.1 Aktuelle Lage

Nach wie vor ist die Infrastruktur einer der größten Hemmschuhe für die Massennutzung von Elektromobilität – beim Versorgungsstromnetz, bei Ladeeinrichtungen und auch der Gebäudeinfrastruktur selbst, damit Elektromobilität alltagstauglich wird. Doch in der Novelle der Landesbauordnung Baden-Württemberg fehlen Anforderungen zum Errichten einer E-Mobilitäts-Ladeinfrastruktur.

Hinzu kommen die Anforderungen der RICHTLINIE (EU) 2018/844 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz, die zum 9. Juli in Kraft getreten ist mit einer Umsetzungsfrist für die Mitgliedsstaaten zum 10. März 2020. Die EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) sieht Folgendes zum Ausbau der Leitungsladeinfrastruktur in allen Neu- und Bestandsbauten bei umfangreichen Renovierungen (Parkplatz bzw. elektrische Infrastruktur im oder am Gebäude) vor:

- Neue Nichtwohngebäude und Nichtwohngebäude, die einer größeren Renovierung unterzogen werden, mit mehr als zehn Stellplätzen: Mindestens eine Ladesäule ist zu errichten. Für mindestens jeden fünften Stellplatz ist die Leitungsinfrastruktur (Leerrohre für Verkabelung) zu installieren (vgl. Art. 8 Abs. 2).
- Neue Wohngebäude und Wohngebäude, die einer größeren Renovierung unterzogen werden, mit mehr als zehn Stellplätzen: Leitungsinfrastruktur für jeden Stellplatz zur späteren Ladensäuleninstallation wird zur Pflicht (vgl. Art. 8 Abs. 5).

Bislang besteht keine gesetzliche Verpflichtung zum vorausschauenden Aufbau einer Leitungsinfrastruktur für Ladeeinrichtungen (Leerrohre).

Das Wohneigentumsgesetz des Bundes sieht für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im Gebäudebestand das Einstimmigkeitsprinzip vor, was sich als hohe Hürde erweist.

2.2 Unsere Position

Die Gesetzesnovelle der Landesbauordnung Baden-Württemberg sollte auf aktive Weise dazu beitragen, eines der größten Hemmnisse für den Ausbau der Elektromobilität – die Gebäudeinfrastruktur – zu beseitigen. Entsprechende Vorgaben zum Ausbau der Leitungsinfrastruktur für Ladeneinrichtungen dienen im Sinne einer nachhaltigen und vorausschauenden Politik dazu, den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität effizient, frühzeitig und somit auch ökonomisch vorteilhaft zu fördern. Somit kann vermieden werden, im Nachhinein eine aufwendige und kostenintensive Leitungsinfrastruktur für Ladeeinrichtungen zu installieren, bei der die Kosten um ein Vielfaches höher liegen, weil keine Basisinfrastruktur vorhanden ist.

Das Einstimmigkeitsprinzip im Wohneigentumsgesetz des Bundes behindert den Ausbau der Ladeinfrastruktur im Gebäudebestand. Es muss durch das Mehrheitsprinzip ersetzt werden.



Um Rechtssicherheit, insbesondere in Bezug auf den baulichen Brandschutz, bei der Genehmigung von Ladeinfrastruktur auch im öffentlichen Recht zu erhalten, ist die Veröffentlichung der relevanten Normen als Technische Baubestimmung (nach §73 Abs. 5 LBO Baden-Württemberg) möglich. Technische Baubestimmungen sind im Gegensatz zu den bestehenden DIN-Normen und VDI-Richtlinien rechtsverbindlich und ermöglichen damit, bei Einhaltung, eine gesicherte Aussage über die Lademöglichkeiten in der jeweiligen Garage/Tiefgarage bzw. einen Rechtsanspruch des Antragstellers im Genehmigungsverfahren.

Das zuständige Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sollte sich für eine einheitliche Handhabung im Genehmigungsverfahren einsetzen. Eine einheitliche Regelung ist anzustreben.

Die EU-Gebäuderichtlinie enthält neben Vorgaben für den Gebäudeneubau auch Anforderungen für Leitungsladeinfrastruktur an Wohn- und Nichtwohngebäude im Bestand, die einer größeren Renovierung unterzogen werden. Eine Überführung der Richtlinie in nationales Recht sollte beschleunigt erfolgen, um den Ausbau der Elektromobilität voranzubringen.

2.3 Unsere Forderung

- Verbindliche Festschreibung der Leitungsladeinfrastruktur (Leerrohre) für Neubauten in der Novelle der Landesbauordnung Baden-Württemberg
- Schnellstmögliche Ertüchtigung der Infrastrukturkomponenten bei bestehenden Gebäuden
- Beschleunigte Überführung der EU-Gebäuderichtlinie in Bundesrecht
- Abschaffung des Einstimmigkeitsprinzips im Wohneigentumsgesetz des Bundes
- Aufnahme relevanter Normen als Technische Baubestimmungen, um Rechtssicherheit beim Ausbau der Elektromobilitäts-Infrastrukturen zu schaffen