

Stellungnahme

zur Änderung der 38. BImSchV

April, 2023

Inzwischen ist eindeutig klar: Die dringend notwendige Reduktion der Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) im Verkehr wird zum Großteil durch Verkehrsvermeidung, -verlagerung und direkte Elektrifizierung erreicht werden. Wirklich klimaneutral kann der Verkehrssektor allerdings nur werden, wenn der übrige elektrische Straßenverkehr mit grünem Strom betrieben wird. In diesem Zusammenhang begrüßen wir den Referentenentwurf zur Änderung der 38. BImSchV und die Vereinfachung, erneuerbaren Strom mit den tatsächlichen Emissionen des verwendeten Stroms anzurechnen. Gleichzeitig könnte die Einschränkung der pauschalen Anrechnung von Elektrofahrzeugen zu unnötigen Komplexitäten führen.

Stellen Ladesäulen erneuerbaren Strom zur Verfügung, können die indirekten Emissionen von Elektrofahrzeugen reduziert werden. Wird die fluktuierende Stromerzeugung von Windkraft- und Photovoltaik-Anlagen durch einen ebenfalls fluktuierenden Strombedarf kompensiert, kann die notwendige Kapazität an erneuerbaren Erzeugungs- und Speicherkapazitäten sowie die Belastung der Übertragungsnetze reduziert werden. Die im Referentenentwurf vorgeschlagene Änderung zu einem messtechnischen Abgleich der Erzeuger- und Verbraucherleistung ist ausreichend und vereinfacht das System. Die bestehende Regelung, die eine Trennung vom Stromnetz erfordert, baut zu große Hürden auf. Perspektivisch sollte die gleiche Möglichkeit auch für private Ladepunkte geschaffen werden.

Die pauschale Anrechnung von Strom aus privaten Ladepunkten stellt ein Vorbild für ganz Europa dar. So wird auf unkomplizierte Art ermöglicht, dass die Nutzung und Anrechnung von Elektroautos im Rahmen der THG-Quote angereizt wird. Allerdings droht die Änderung des §7 Absatz 1 die Teilnahme an diesem System zu erschweren. Dass kleinere, nach §3 Absatz (2) der Fahrzeug-Zulassungsverordnung von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommene Fahrzeuge, genutzt werden geht nicht unbedingt mit einer Reduktion der gefahrenen Personenkilometer einher und kann auch einen Effizienzgewinn darstellen. Durch eine pauschale Anrechnung des geladenen Stroms wird dieser Effizienzgewinn honoriert. Mindestens sollte sichergestellt werden, dass das Umweltbundesamt Schätzwerte über den Energieverbrauch der entsprechenden Fahrzeugklassen veröffentlicht.

Der geänderte §5 Absatz 5 (bisher Absatz 4) sollte logischerweise beginnen mit:

“(5) Zur Berechnung der Treibhausgasemissionen des elektrischen Stroms nach Absatz 3 ...”

Hierbei handelt es sich um eine redaktionelle Verschiebung, die durch den neu eingefügten §5 Absatz 2 verursacht wird.