



Deutscher Bundestag
Petitionsausschuss
Der Vorsitzende

openPetition gGmbH
Herrn Jörg Mitzlaff
Greifswalder Str. 4
10405 Berlin

Berlin, 1. Juli 2021
Bezug: Ihre Eingabe vom
12. August 2020; Pet 1-19-09-77-
038679
Anlagen: 1

Marian Wendt, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-35257
Fax: +49 30 227-36027
vorzimmer.peta@bundestag.de

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

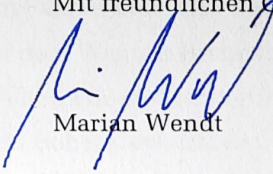
der Deutsche Bundestag hat Ihre Petition beraten und am
24. Juni 2021 beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Er folgt damit der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses
(BT-Drucksache 19/31031), dessen Begründung beigelegt ist.

Mit dem Beschluss des Deutschen Bundestages ist das
Petitionsverfahren beendet.

Mit freundlichen Grüßen


Marian Wendt



Pet 1-19-09-77-038679

10405 Berlin

Wirtschaftsförderung
und Wirtschaftssicherung

Beschlussempfehlung

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Begründung

Der Petent fordert eine größt- und schnellstmögliche Förderung zum Umstieg auf Gas-Motoren (LPG & CNG).

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass gasbetriebene Motoren eine im Vergleich zu anderen treibstoffgetriebenen Motoren saubere Verbrennung ermöglichen, bei der kaum Feinstaub und fast keine Stickoxide entstünden. Benzin- und Diesel-Motoren hingegen produzierten bei der Verbrennung giftige Stickoxide im Nanobereich. Diese würden kaum gefiltert und könnten so in die Umwelt gelangen. Wegen giftiger Feinstaubbelastungen drohten Fahrzeugen mit Diesel-Motoren Fahrverbote. Gas-Motoren seien daher die einzig realistische, wirksame Übergangslösung auf dem Weg zur Brennstoffzellentechnologie. eAutos hätten demgegenüber eine Reihe von Nachteilen: Für die Herstellung der Batterie würden „Seltene Erden“ benötigt; die Batterie habe ein sehr hohes Gewicht; eAutos hätten eine geringe Reichweite; wo der Strom herkommen solle, sei ungeklärt; eine Lade-Infrastruktur fehle bislang; die Zulieferindustrie für Hubkolbenmotoren würde bei eAutos wegfallen, was Arbeitsplätze kosten werde. Letzteres sei nicht der Fall bei Gas-Motoren, da sie, so wie Benzin-Motoren, ebenfalls Hubkolben-Motoren seien.

Gas-Motoren verschafften Politik und Wirtschaft einen Zeitpuffer von 20 bis 30 Jahren, in denen die Arbeitswelt umstrukturiert und die Brennstoffzellentechnologie oder eine noch bessere Alternative entwickelt werden könnten. Zudem sei eine Umrüstung alter Motoren auf Gas nicht mehr nötig, da die meisten Autohersteller inzwischen gasgetriebene Motoren ab Werk anböten. Die LPG-(Flüssiggas-)Variante, die mit einem kleineren Tank auskomme, sei dabei die technisch bessere Lösung.



noch Pet 1-19-09-77-038679

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss weist darauf hin, dass die Bundesregierung mit dem Klimaschutzprogramm 2030 und dem im Rahmen der „Konzertierten Aktion Mobilität“ (KaM) erarbeiteten Masterplan Ladeinfrastruktur, der am 18. November 2019 durch das Kabinett beschlossen wurde, noch einmal die Dringlichkeit eines schnellen und entschlossenen Handelns verdeutlicht hat. Gemeinsam mit der Automobilindustrie, der Energiewirtschaft, den Kommunen und Ländern wird die Bundesregierung das Maßnahmenbündel für die öffentlich zugängliche und die nichtöffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur entschieden umsetzen (vgl. Umsetzungstabelle Anlage 2). Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat am 19. Dezember 2019 die NOW GmbH mit der Umsetzung der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur (<https://nationale-leitstelle.de/>) beauftragt. Kernaufgabe ist die Planung und Koordinierung des deutschlandweiten Aufbaus eines verlässlichen öffentlichen Ladenetzes sowie der enge Austausch mit Industrie, Ländern und Kommunen.

Die Bedeutung der Ladeinfrastruktur schlägt sich auch in den für den Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellten Mittel i. H. v. 3,46 Mrd. Euro nieder. Zusätzlich sind im Rahmen des im Juni 2020 durch die Bundesregierung beschlossenen Konjunkturpakets weitere 500 Mio. Euro für den Aufbau von nichtöffentlicher Ladeinfrastruktur vorgesehen.

Das BMVI nimmt innerhalb der Bundesregierung die Führungsrolle ein und sorgt mit einem Bündel an Maßnahmen für die schnelle Erreichung des Ziels „Laden für alle, immer und überall“:

- Förderprogramm öffentliche Ladeinfrastruktur seit 2017; 300 Mio. Euro, 6. Förderaufrufe, derzeit rund 26.000 Ladepunkte bewilligt.
- Überarbeitung des Förderprogramms öffentliche Ladeinfrastruktur: ab 2021, 500 Mio. Euro.
- Förderprogramm private Ladeinfrastruktur: Veröffentlicht am 6. Oktober 2020, 200 Mio. Euro.
- Erarbeitung Förderprogramm gewerbliche Ladeinfrastruktur: ab 2021, 350 Mio. Euro.



noch Pet 1-19-09-77-038679

- Erarbeitung einer europaweiten Ausschreibung für 1.000 Standorte mit HPC-Ladeinfrastruktur in ganz Deutschland: 1,5 - 2 Mrd. Euro.
- Ausstattung aller Rastanlagen an Bundesautobahnen mit Ladeinfrastruktur.

Der Aufbau einer bundesweiten, flächendeckenden Schnellladeinfrastruktur soll auf eine gesetzliche Grundlage gestellt werden. Das Bundeskabinett hat am Mittwoch, 10. Februar 2021, den von Bundesminister Andreas Scheuer, MdB, vorgelegten Gesetzentwurf zur Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (Schnelladegesetz) beschlossen.

Neben anderen rechtlichen Maßnahmen, wie etwa dem „Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften“, dem „Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität“ (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)) und dem „Gesetz zur Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes und zur Änderung von kosten- und grundbuchrechtlichen Vorschriften“ (WEMoG) hat das BMVI im Juli 2020 einen Entwurf der überarbeiteten Ladesäulenverordnung vorgelegt. Er enthält u. a. Vorgaben zu einer Schnittstelle, mit deren Hilfe dynamische Daten übermittelt werden können sowie die Vorgabe einer einheitlichen Bezahlmethode. Der Entwurf wird zeitnah ressortabgestimmt.

Mit der Fortsetzung der Förderprogramme für Elektromobilität wird auch die Umweltfreundlichkeit und Leistungsfähigkeit von elektrisch betriebenen Fahrzeugen erhöht. Mit immer besseren Batterien steigert sich die Reichweite. Gleichzeitig nimmt die Abhängigkeit von kritischen Rohstoffen ab, diese werden durch andere weniger umweltschädliche Rohstoffe ersetzt werden können. Gasmotoren haben in dieser Hinsicht den Nachteil, dass Gas zu den herkömmlichen Kraftstoffen gehört, so dass Gasmotoren CO₂ verursachen werden und nicht emissionsfrei werden können.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss im Ergebnis keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Ausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.