



Hauptstadtbrief

Nr. 2 / Mai 2021



Klimaschutzgesetz wird nach Urteil des Bundesverfassungsgerichtes verschärft

Mit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 29. April 2021 sah sich die Bundesregierung gezwungen, ihr Klimaschutzgesetz bis Ende 2022 zu verschärfen. Begründet wurde das Urteil durch eine Verletzung der Freiheitsrechte jüngerer Personen, da die vorliegende Regelung „Emissionsminderungslasten unumkehrbar auf Zeiträume nach 2030 [verschiebe]“, so aus Karlsruhe. Das Urteil wurde außerordentlich positiv kommentiert von Umweltverbänden und –Bewegungen. Ausgegangen war die Verfassungsbeschwerde unter anderem von „Fridays For Future“.

So begrüßenswert engagierter Klimaschutz ist, so ist der Neubeschluss innerhalb von wenigen Wochen bei eigentlicher Frist zur gesetzlichen Regelungsfindung bis Ende 2022 äußerst fraglich und kritisch zu betrachten. Bereits am 12. Mai hatte ein neuer Gesetzesentwurf das Kabinett durchlaufen. Am 28. Mai 2021 will der Bundesrat der Novelle des Klimaschutzgesetzes zustimmen.

Die Folgen dieser Entscheidung sind sowohl für die kommenden Jahrzehnte als auch kommenden Bundesregierungen mehr als herausfordernd. Die Lasten für alle betroffenen Wirtschaftssektoren als auch den Verkehr werden nun deutlich zunehmen für eine Erreichung der schärferen Reduktionsziele.

Kritisiert wird der Gesetzesentwurf vom VDA sowie VDMA. In der offiziellen Stellungnahme zum Gesetzesentwurf heißt es vom VDA treffend: „Eine planwirtschaftliche Festlegung der Emissionen nach Jahresscheiben und Sektoren ist unnötig unflexibel, erhöht die Kosten und wird der Dynamik des Innovations- und Investitionsgeschehens nicht gerecht.“

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes - Typgenehmigungsverstöße werden besser geahndet

Vor dem Ende der Legislaturperiode wurde ein weiteres umfangreiches Paket an Gesetzesänderungen den Verkehrsbereich betreffend umgesetzt. Enthalten sind zahlreiche straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen und Änderungen, beispielweise zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis. Aber auch Änderungen am Carsharing-, Elektromobilitäts-, oder auch Kraftfahrersachverständigengesetz.

In der Reform des Straßenverkehrsgesetzes findet sich auch eine Neuordnung, welche Verstöße gegen nationale Genehmigungsvorschriften bzw. europäische Typgenehmigungsvorschriften betrifft. Hier hat das Bundesverkehrsministerium nach den im Jahr 2015 aufgedeckten Manipulationen bei verschiedenen Herstellern und den Emissionssystemen der Fahrzeuge Bedarf für Verbesserung erkannt. „Die bisher geltende Sanktionsandrohung reicht nicht mehr aus, um auch Fahrzeug- oder Fahrzeugteilehersteller in einer dem Verstoß gegen Typgenehmigungsvorschriften angemessenen Art und Weise zur Verantwortung zu ziehen.“ heißt es in der Begründung zum Gesetzestext.

Problematisch war in der Ahndung bisher, dass das fertige Produkt des Fahrzeuges von Händlern angeboten wurde (Vertriebsorganisation). Nur wenn diese dem Hersteller zuzurechnen war, konnte eine Erfüllung des Tatbestandes vorliegen. Die Strafen sollen nun bis zu 500.000 Euro betragen. Eine sehr begrüßenswerte und vorausschauende Initiative des Bundesverkehrsministeriums, auch mit Blick auf den Automobilhandel, welche die Lehren aus dem Diesel-Skandal zieht und umsetzt.

DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Bundestag: Anträge zu Fahrzeug- und Mobilitätsdaten

In der vorletzten Sitzungswoche des Deutschen Bundestags hatten die Regierungskoalitionen einen Antrag zur Verkehrssicherheit (Drucksache 19/29766) entworfen. Unter anderem sollten beim Fernzugriff auf Fahrzeugdaten Sicherheitsstandards definiert und europäische abgestimmt werden um den Zugriff durch „Dritte“ auf systemkritische Betriebsfunktionen auszuschließen. Die Abteilung Technik und das ZDK-Hauptstadtbüro haben mit den Verbänden der AG Telematik (ADAC, ASA, FSD, GDV, GVA, VdTÜV, Wdk, ZKF) ein gemeinsames Schreiben an die Bundestagsabgeordneten, Berichterstatter und Vorsitzenden der Arbeitsgruppen für Verkehr bei den Regierungsfractionen versendet. Angeregt wurde, den Antrag so zu formulieren, dass „berechtigte Dritte“ ein Zugriff auf Daten aus dem Fahrzeug erhalten müssen.

Auch die Bundestagsfraktion der FDP hatte einen Antrag (Drucksache 19/29755 – „Umgang mit Fahrzeugdaten für Innovation, Sicherheit und Mobilität im 21. Jahrhundert“) formuliert. Gefordert wurde darin von der Bundesregierung, ein Mobilitätsdatengesetz zu erarbeiten, Nutzern die Kontrolle über die Übermittlung von personenbezogenen Daten im Fahrzeug zu verfügen, sich bei EU und UNECE für hohe Datenschutz- und Sicherheitsstandards in der Fahrzeug-Server-Kommunikation einzusetzen, als auch gesetzliche Regelungen zu Softwareupdates bei Fahrzeugen zu schaffen.

Der ZDK hat den Verantwortlichen der Fraktion sein Lob für den Antrag mitgeteilt, jedoch auch die Erwähnung eines möglichen Datentreuhänders kritisch angemerkt. Abgesehen von diesem Detail thematisiert der Antrag jedoch zahlreiche, lang vorgebrachte Forderungen aus dem automobilen Aftermarket.

Der Antrag der FDP-Bundestagsfraktion steht in Verbindung mit dem Gesetz zum autonomen Fahren, welches in der Bundestagsitzung vom 20. Mai beschlossen wurde. Im letzten Hauptstadtbrief wurde die Stellungnahme des ZDK zum Gesetzes-

entwurf beschrieben. Im Gesetzesentwurf heißt es: „Die Bundesregierung wird unter anderem im Zuge der [...] vorgesehenen Evaluierung prüfen, ob umfassende Regelungen zu den Mobilitätsdaten zu erarbeiten sind, etwa im Rahmen eines eigenen „Mobilitätsdatengesetzes“. Der ZDK wird sich weiter energisch für einen verbindlichen Rechtsrahmen für Fahrzeug- und Mobilitätsdaten einsetzen.

Die Schlacht um den Kraftstoff der Zukunft

Vor dem Hintergrund der Richtlinie für erneuerbare Energien und ihrer Umsetzung ins nationale Recht wird der Beschluss des Bundestages in der vorletzten Sitzungswoche kritisiert. VDA-Chefin Müller spricht von einer verpassten Chance für den Klimaschutz durch das Fehlen einer eigenen Unterquote für Wasserstoff und E-Fuels.

Weiterhin wird die Schlacht mit wissenschaftlichen Studien zum Thema hitzig geführt. Erst Mitte Mai 2021 hatte das Potsdamer Institut für Klimafolgenforschung in einer Studie E-Fuels als ineffizient und die Elektromobilität als besseren Weg befunden. Die Organisation Transport and Environment erklärte Anfang Mai, dass das Fahren eines PKW mit E-Treibstoff fünfmal so viel Energie verbrauche wie ein E-Fahrzeug.

Am 19. Mai fand eine Anhörung im Bundestag zum Thema statt. Leider nur unter Ladung von zwei Experten, davon eine von Transport und Environment sowie Prof. Dr. Christopher Hebling vom Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme. Er sehe keine sechsfach notwendige Energiemenge gegenüber dem Elektrofahrzeug angesichts der Herstellung der Batterien, sondern maximal zweifach. Auch die Herstellung von Verbrennungsmotoren ist deutlich günstiger.

Die Anhörung ist als Video nachträglich anzusehen: <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2021/kw20-pa-nachhaltiger-beirat-837820>

Tenor zahlreicher Verbände und auch des ZDK extern und intern: E-Fuels bedeuten keine Ablehnung der Elektromobilität! Alle Wege zur Klimaneutralität müssen genutzt werden!