

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Hagen Reinhold, Frank Sitta, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Daniel Föst, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP**

### **Versicherungsschutz von Gebäuden im Rahmen der E-Mobilität**

Die Elektromobilität gelangt, auch durch die Bemühungen um eine Verkehrswende von EU-Kommission und Bundesregierung, immer stärker in den Fokus der Konsumenten. Dabei stehen viele Akteure vor neuen Herausforderungen. E-Autos haben auf Grund ihrer Konstruktion und den verbauten Akkus ein anderes Brandverhalten als herkömmliche Benzin- und Dieselfahrzeuge. In Brand geratene E-Autos benötigen nach heutiger Erfahrung andere Strategien des Löschens (<https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Kaum-zu-loeschen-Wenn-E-Autos-Feuer-fangen,eauto128.html>). Da Brände niemals gänzlich ausgeschlossen werden können, steigt mit der Anzahl von E-Fahrzeugen auch die Wahrscheinlichkeit für Schadensereignisse.

Insbesondere die enorme Hitzeentwicklung scheint ursächlich für das neue Brandverhalten zu sein. Zudem entsteht der Eindruck, dass die Brandereignisse nicht wie bisher üblich im Straßenraum, sondern beim Laden auftreten. Laden findet aber üblicherweise im dicht bebauten Raum statt, sodass sich die Höhe der Sachschäden vervielfacht (<https://www.ruhr24.de/ruhrgebiet/herne-feuer-brand-e-auto-post-feuerwehr-13428488.html>).

Nach Auffassung der Bundesregierung soll dennoch der eingeschlagene Weg fortgesetzt und die Erforschung und der Ausbau der E-Mobilität weiter gefördert werden (<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/jahresberichte-der-bundesregierung/jahresbericht-der-bundesregierung-2015-2016/innovationen-und-zukunftsstrategien/elektromobilitaet>). Auch die Marktentwicklung der klassischen Antriebstechnik wurde durch eine technische Entwicklung beim Tanken begleitet. Insofern werden Lösungen gefunden werden. Hierfür müssen jedoch im laufenden Entwicklungsprozess die Haftungsfragen und damit auch die Versicherungsfragen gestellt und beantwortet werden. Die Klärung von Haftungs- und Versicherungsfragen bietet den Bürgern Gewissheit und Sicherheit, um die Mobilitätswende zu unterstützen. Die Umrüstung auf die Elektromobilität kann so weiter fortschreiten (<https://www.zukunft-mobilitaet.net/167232/zukunft-des-automobils/elektromobilitaet/elektromobilitaet-nebenwirkungen-bestandsaufnahme-strassenraumgestaltung-verkehrssicherheit/>). Umso mehr

gilt dies, da die Bundesregierung mit dem beschlossenen Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG) den Ausbau der Elektromobilität weiter forciert.

Derzeit findet die Elektromobilität im Vergleich zu den klassischen Antrieben noch in sehr geringem Maße statt. Dabei werden die Fahrzeuge heute in erster Linie von einkommensstärkeren Haushalten mit Wohneigentum gefahren. Hierbei besteht der Vorteil, dass das Laden noch vielfach in etwas weniger verdichteten Ortslagen geschieht. Es ist nach Ansicht der Fragesteller zu erwarten, dass das private Laden in den nächsten Jahren stärker in die dichten Siedlungsräume mit Mehrfamiliengebäuden drängt, wodurch sich die zuerst genannten Probleme verstärken dürften.

Die Fragesteller weisen darauf hin, dass für die Fragesteller der Begriff „Elektromobilität“ in diesem Fall sowohl Elektrofahrzeuge als auch Ladeinfrastruktur in privatem, gewerblichem und öffentlichem Gebrauch impliziert. Die Fragesteller bitten die Bundesregierung, bei den Antworten entsprechend zwischen diesen Unterpunkten zu unterscheiden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung im Rahmen des „Regierungsprogramms Elektromobilität“ Kontakt zur in Deutschland tätigen Versicherungswirtschaft gesucht?
  - a) Wenn ja, zu welchen Themen gab es einen Informationsaustausch?
  - b) Wenn nein, in welcher Weise hat die Bundesregierung offene und anstehende kritische Fragen und Themen im Bereich „Versicherungsfragen bei der Elektromobilität“ herausgearbeitet und für sich beantwortet?
2. Hat die Bundesregierung Informationen bezüglich des Themas „Versicherungsfragen bei der Elektromobilität“ aus der Versicherungswirtschaft erhalten, und wenn ja, welche?
3. Wie gestaltet sich zukünftig die Haftung, wenn anders als heute ein aktiver Prozess „Laden“ mit verschiedenen Beteiligten in der Tiefgarage stattfindet?

Wer haftet (Kfz-Haftpflicht, Betreiberhaftpflicht, Gebäudeversicherung, usw.) wofür (Brandschäden, Schaden an der Gebäudeelektrik usw.) wenn

  - a) ein Schaden am Gebäude wegen unsachgemäßer Bedienung durch den Fahrzeughalter ausgelöst wird?
  - b) das Fahrzeug Ursache für Schaden am Gebäude ist?
  - c) die Ladeeinrichtung der Grund für den Schaden ist?
4. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell noch offene und kritische Fragen zum Thema Elektromobilität aus Sicht
  - a) der Versicherungswirtschaft,
  - b) des Verbraucherschutzes,
  - c) der Wohnungswirtschaft?
5. Welche Bundesministerien sind an der Umsetzung der Mobilitätswende beteiligt, und gibt es noch offene Fragen zwischen den Bundesministerien, wenn ja, welche sind das?

6. Welche Veränderungen und veränderten Ansprüche gab es nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem in der Vorbemerkung der Fragesteller vermerkten Jahresbericht 2015/2016 an die Versicherungswirtschaft (Versicherungspolice, Vertragsanpassungen, neue Versicherungsprodukte usw.)?
7. Im Rahmen der Mobilitätswende kommen neue Versicherungsrisiken auf die Versicherungen zu. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie sich die allgemeinen Versicherungspreise und Versicherungspolice im Zusammenhang mit der Elektromobilität seit 2015 entwickeln für
  - a) Einfamilienhäuser (jede Form der Parkmöglichkeit, also Carports, Stellplätze, Garagen, Tiefgaragen usw.),
  - b) Mehrfamilienhäuser (jede Form der Parkmöglichkeit, also Carports, Stellplätze, Garagen, Tiefgaragen usw.),
  - c) Bürogebäude (jede Form der Parkmöglichkeit, also Carports, Stellplätze, Garagen, Tiefgaragen usw.),
  - d) öffentlich genutzte Gebäude und Flächen wie Parkhäuser, Parkflächen usw.?
8. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen die Einführung bzw. der Einbau von Elektromobilität auf Grund nicht gegebenen und nicht möglichen Versicherungsschutzes nicht möglich war?
9. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Bauministerkonferenz bei der Erarbeitung von Musterverordnungen (Muster-Garagenverordnung – M-GarVO, Musterbauordnung – MBO usw.) bereits auf die neuen Anforderungen der Elektromobilität eingegangen?
  - a) Wenn ja, wie wurde nach Kenntnis der Bundesregierung auf die veränderten Anforderungen eingegangen?
  - b) Wenn nein, hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wann und wie die Länder in der Erarbeitung der in Frage 9 genannten Musterverordnungen auf die veränderten Anforderungen durch die Elektromobilität eingehen werden?
  - c) Wie bringt die Bundesregierung die Kompetenzen der Länder bezüglich der verschiedenen Bauverordnungen in Einklang mit dem in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten GEIG?
10. Hat die Bundesregierung von sich aus ein Normungsverfahren im Bereich Elektromobilität angestoßen?
  - a) Gibt es aus Sicht der Bundesregierung Aspekte der Elektromobilität, die noch genormt bzw. standardisiert werden müssen?
  - b) Wie ist das Deutsche Institut für Bautechnik (DIBt) hier eingebunden?
  - c) Welche Normungsverfahren laufen derzeit auf EU-Ebene zur Elektromobilität, und welche Auswirkungen werden diese nach Kenntnis der Bundesregierung haben?
11. Sind der Bundesregierung im Bereich der Elektromobilität weitere bereits laufende oder abgeschlossene Normungs- und Standardisierungsprozesse bekannt?

12. Welche Gesetze und Verordnungen müssen nach Kenntnis der Bundesregierung im Zuge der Mobilitätswende noch reformiert werden, und welche Rechtstexte wurden bereits reformiert?

Berlin, den 2. Juli 2020

**Christian Lindner und Fraktion**