

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hagen Reinhold, Frank Sitta, Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/20820 –**

Versicherungsschutz von Gebäuden im Rahmen der E-Mobilität

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Benziner und Diesel. 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.

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?

Die Fragen 1 bis 1b werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beschäftigt sich auf verschiedenen Ebenen mit Versicherungsfragen und steht in regelmäßigem Austausch mit der Versicherungswirtschaft.

Grundsätzlich gilt, dass sich aus einem Versicherungsvertrag ergibt, welche konkreten Risiken versichert sind. Das gilt auch, soweit es sich um Versicherungen handelt, die im Zusammenhang mit der Herstellung oder der Nutzung eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs abgeschlossen werden. Bei einer Haftpflichtversicherung ist der Versicherer im Übrigen verpflichtet, den Versicherungsnehmer von Ansprüchen freizustellen, die von Dritten aufgrund der Verantwortlichkeit des Versicherungsnehmers geltend gemacht werden oder unbegründete Ansprüche abzuwehren (§ 100 des Versicherungsvertragsgesetzes).

Für den Bereich Elektromobilität bietet der Versicherungsmarkt inzwischen spezielle Versicherungen an, z. B. die „Wallbox-Versicherung“, die Risiken abdecken soll, die die Kasko-Versicherung nicht abdeckt. Auch insoweit gilt, dass es auf die Versicherungsbedingungen ankommt. So können z. B. folgende Schäden am Elektroauto selbst und an der Ladestation durch eine Teil- bzw. Vollkaskoversicherung inklusive Wallbox-Versicherung abgedeckt sein: Schäden durch Brand und Explosion, beispielsweise durch Überspannung, Schäden durch Diebstahl, Sturm, Hagel oder Blitzschlag, Wasserschäden, Schäden durch Kurzschluss an der Verkabelung, Beschädigungen durch Tierbisse inklusive der daraus resultierenden Folgeschäden.

2. Hat die Bundesregierung Informationen bezüglich des Themas „Versicherungsfragen bei der Elektromobilität“ aus der Versicherungswirtschaft erhalten, und wenn ja, welche?

Die Bundesregierung hat diesbezüglich keine besonderen Informationen erhalten.

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

Das deutsche außervertragliche Haftungsrecht sieht keine unterschiedlichen Haftungstatbestände für unterschiedlich angetriebene Kraftfahrzeuge vor. Es gelten vielmehr auch für Elektrofahrzeuge die allgemeinen Haftungstatbestände des Straßenverkehrs- und Deliktsrechts. Ob im Einzelfall eine Haftung angenommen werden kann, ist im Streitfall der Entscheidung durch unabhängige Gerichte vorbehalten.

- a) ein Schaden am Gebäude wegen unsachgemäßer Bedienung durch den Fahrzeughalter ausgelöst wird?

Wird ein Schaden am Gebäude eines Dritten durch das Verschulden (Vorsatz oder Fahrlässigkeit) eines Kraftfahrzeughalters oder -führers verursacht, haftet der Halter oder der Führer für diesen Schaden gemäß § 823 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) unter den weiteren dort genannten Voraussetzungen. Trat der Schaden „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ ein, haftet der Halter auch ohne Verschulden gemäß § 7 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), wenn die dortigen Voraussetzungen gegeben sind. Hat der Kraftfahrzeugführer „beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ den Schaden verursacht, haftet er auch gemäß § 18 Absatz 1 StVG unter den dortigen Voraussetzungen, soweit er sein gesetzlich vermutetes Verschulden nicht widerlegen kann.

- b) das Fahrzeug Ursache für Schaden am Gebäude ist?

Lag bei keiner beteiligten Person Verschulden vor, haftet der Kraftfahrzeughalter, wenn der Schaden am Gebäude eines Dritten „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ verursacht worden ist unter den weiteren in § 7 Absatz 1 StVG genannten Voraussetzungen. Eine Haftung des Herstellers des Kraftfahrzeugs gemäß § 1 Absatz 1 des Produkthaftungsgesetzes (ProdHaftG) kommt in Betracht, wenn das Kraftfahrzeug im Zeitpunkt der Inverkehrgabe fehlerhaft war und die beschädigte Sache – das beschädigte Gebäude – ihrer Art nach gewöhnlich für den privaten Ge- oder Verbrauch bestimmt und hierzu von dem Geschädigten hauptsächlich verwendet worden ist und die weiteren Haftungsvoraussetzungen des § 1 Absatz 1 ProdHaftG vorliegen.

- c) die Ladeeinrichtung der Grund für den Schaden ist?

Verhielt sich keine beim Laden beteiligte Person schuldhaft, haftet der Kraftfahrzeughalter gemäß § 7 Absatz 1 StVG, wenn der Schaden „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ eingetreten ist und die weiteren dort genannten Voraussetzungen vorliegen. Handelte eine beteiligte Person schuldhaft, kommt – gegebenenfalls auch neben der Haftung aus § 7 Absatz 1 StVG – eine Haftung gemäß § 823 Absatz 1 BGB in Betracht. War die Ladesäule im Zeitpunkt der Inverkehrgabe fehlerhaft und ist die beschädigte Sache – das beschädigte Gebäude – ihrer Art nach gewöhnlich für den privaten Ge- oder Verbrauch bestimmt und ist sie hierzu von dem Geschädigten auch hauptsächlich verwendet worden, kommt ferner eine Produkthaftung des Herstellers der Ladesäule unter den weiteren Voraussetzungen des § 1 Absatz 1 ProdHaftG in Betracht.

Eine Haftpflichtversicherung (Kfz-Haftpflichtversicherung, Produkthaftpflichtversicherung, Betriebshaftpflichtversicherung) tritt regelmäßig ein, wenn und soweit der jeweilige Versicherungsnehmer haftet (s. o.; die Versicherungen tre-

ten also z. B. bei schuldhafter Beschädigung eines Gebäudes ein, allerdings nicht bei Vorsatz). Eine Gebäudeversicherung ersetzt Schäden, wenn und soweit der Versicherungsvertrag eine Eintrittspflicht vorsieht (z. B. bei Schäden durch Feuer).

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?

Grundsätzlich verhält es sich bei der Transformation hin zur Elektromobilität ähnlich wie mit anderen Transformationsprozessen in Industrie, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Transformation stellt bestehende Geschäftsmodelle, Technologien und Nutzerverhalten vor neue Herausforderungen und bietet zugleich neue Möglichkeiten und Chancen. Der Transformationsprozess verläuft dabei nicht zentralistisch-geplant, sondern ist Ergebnis der Summe von Entscheidungen einer Vielzahl von wirtschaftlich tätigen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern. So können sich auch aus Sicht der individuell tätigen Akteurinnen und Akteure die als „offene oder kritische Fragen“ wahrgenommenen Herausforderungen über die Zeit verändern.

Die Bundesregierung äußert sich nicht dazu, ob und in welchem Umfang aus Sicht von einzelnen Branchen spezifische Fragen als besonders „offen oder kritisch“ zu bewerten sind; hier sind die Verbände der jeweiligen Branchen selbst zu befragen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 12 verwiesen.

5. Welche Bundesministerien sind an der Umsetzung der Mobilitätswende beteiligt, und gibt es noch offene Fragen zwischen den Bundesministerien, wenn ja, welche sind das?
12. Welche Gesetze und Verordnungen müssen nach Kenntnis der Bundesregierung im Zuge der Mobilitätswende noch reformiert werden, und welche Rechtstexte wurden bereits reformiert?

Die Fragen 5 und 12 werden gemeinsam beantwortet.

Auf Grund des Gesamtkontextes der Kleinen Anfrage wird der Begriff „Mobilitätswende“ ausschließlich auf das Thema Elektromobilität bezogen. In den dazugehörigen Prozessen sind das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, das Bundesministerium der Finanzen, das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat und das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz aktiv involviert, weitere Ressorts werden punktuell beteiligt.

Mit dem Konjunkturpaket zur Bekämpfung der Corona-Krise, als auch weiteren Maßnahmen, wie z. B. dem Klimaschutzprogramm 2030 oder dem Masterplan „Ladeinfrastruktur“, verdeutlicht die Bundesregierung, dass sie schnell und entschlossen handelt.

Weitere Maßnahmen zur Stärkung der Elektromobilität und der erfolgreichen Bewältigung des gesamtgesellschaftlichen Transformationsprozesses für eine nachhaltige Mobilität sind das am 1. Januar 2020 in Kraft getretene Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität sowie der am 23. März

2020 vom Bundeskabinett beschlossene Entwurf des Wohnungseigentumsgesetzes (WEG). Im WEG-Entwurf wird der zur rechtlichen Erleichterung des Einbaus von Ladeinfrastruktur vorgesehene Anspruch auf Beschlussfassung durch die Wohnungseigentümergeinschaft in § 20 Absatz 2 und ein vergleichbarer Anspruch im Mietrecht zur Duldung des Einbaus in § 554 BGB formuliert.

Darüber hinaus hat das Bundeskabinett am 4. März 2020 den Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) beschlossen. Das GEIG sieht – zur Umsetzung der entsprechenden Vorgaben in der novellierten EU-Gebäuderichtlinie – vor, dass bei Neubau bzw. größerer Renovierung von Gebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen in Wohngebäuden künftig jeder Stellplatz, in Nichtwohngebäuden jeder fünfte Stellplatz mit Schutzrohren für Elektrokabel auszustatten ist. Zusätzlich ist in Nichtwohngebäuden mindestens ein Ladepunkt zu errichten. Nach dem 1. Januar 2025 ist zudem jedes Nichtwohngebäude im Bestand mit mehr als zwanzig Stellplätzen mit mindestens einem Ladepunkt auszustatten.

Für den Bereich Ladeinfrastruktur sind folgende Rechtstexte (ggf.) noch zu reformieren:

- Der Entwurf der geänderten Ladesäulenverordnung soll Mitte Juli 2020 an die Ressorts und die Länder verschickt werden.
- Bezüglich der Novellierung des Erneuerbare Energien-Gesetzes, konkret der Beseitigung von Rechtsunsicherheiten bei der Abrechnung bzw. Zahlung der EEG-Umlage, laufen Diskussionsprozesse.
- Die Anrechnung von erneuerbarem Ladestrom als Dekarbonisierungsmaßnahme der Mineralölwirtschaft soll im Rahmen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED II weiterentwickelt werden.
- Die Prüfung, inwieweit es einer Anpassung der jeweiligen Stellplatzverordnungen bzw. Stellplatzsatzungen bedarf, liegt in der ausschließlichen Zuständigkeit der Länder bzw. Kommunen.
- Bezüglich des Bauordnungsrechts der Länder haben diese in der letzten Bauministerkonferenz im September 2019 bereits eine Änderung der Musterbauordnung der Länder beschlossen, durch die die Ladestationen für Elektromobilität und die damit verbundene Änderung der Nutzung ausdrücklich in den Kreis der verfahrensfreien Vorhaben aufgenommen werden. Inwieweit und zu welchem Zeitpunkt diese Änderung in die einzelnen Landesbauordnungen übernommen wird, liegt in der Zuständigkeit der für das Bauordnungsrecht ausschließlich zuständigen Länder.
- Bezüglich des Baugesetzbuches ist im Referentenentwurf zum Baulandmobilisierungsgesetz ein Vorschlag zur Berücksichtigung der Elektromobilität in der Bauleitplanung enthalten.
- Die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens des § 14a des Energiewirtschaftsgesetzes für netzdienliches Laden wird derzeit geprüft.

Bereits in der vergangenen Legislaturperiode wurden auf nationaler und europäischer Ebene zahlreiche gesetzliche Anpassungen mit dem Ziel vorgenommen, die Elektromobilität zu fördern oder die systemischen Voraussetzungen für den Markthochlauf sicherzustellen, unter anderem im Bereich des Straßenverkehrsrechts, des Fahrzeugzulassungsrechtes, des Fahrerlaubnisrechtes oder im Energiewirtschaftsrecht.

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.)?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Informationen vor.

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
- Einfamilienhäuser (jede Form der Parkmöglichkeit, also Carports, Stellplätze, Garagen, Tiefgaragen usw.),
 - Mehrfamilienhäuser (jede Form der Parkmöglichkeit, also Carports, Stellplätze, Garagen, Tiefgaragen usw.),
 - Bürogebäude (jede Form der Parkmöglichkeit, also Carports, Stellplätze, Garagen, Tiefgaragen usw.),
 - öffentlich genutzte Gebäude und Flächen wie Parkhäuser, Parkflächen usw.?

Die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) verfügt über die nachstehenden Informationen zur Entwicklung von Durchschnittsversicherungsbeiträgen. Dargestellt wird die Entwicklung von Durchschnittsbeiträgen pro Vertrag und Vertragsstückzahlen in der verbundenen Wohngebäudeversicherung und der Feuerversicherung seit dem Geschäftsjahr 2015:

		2015	2016	2017	2018	2019
Verbundene Wohngebäudeversicherung	Durchschnittsbeitrag in Euro	317	339	364	383	411
	Anzahl der Verträge	18.577.020	19.024.230	19.057.863	19.215.772	19.737.844
Feuerversicherung	Durchschnittsbeitrag in Euro	506	516	515	542	566
	Anzahl der Verträge	3.244.843	3.263.605	3.307.844	3.298.809	3.412.844

Quelle: BaFin-Statistik aus der Berichterstattung der unter Bundesaufsicht stehenden Schaden- und Unfallversicherer.

In beiden Versicherungszweigen ist das Risiko „Feuer“ in Zusammenhang mit Gebäuden versichert. Allerdings sind die Angaben mit mehreren Einschränkungen zu sehen: In der Wohngebäudeversicherung sind ausschließlich Gebäude versichert, die überwiegend zu Wohnzwecken genutzt werden (z. B. Ein- und Mehrfamilienhäuser). Es sind hier neben Feuer weitere Gefahren abgedeckt, z. B. Beschädigungen aufgrund von Sturm. In der Feuerversicherung wiederum dürfte eine Vielzahl von versicherten Objekten zusammengeführt sein (z. B. auch Industrieanlagen etc.), was weit über den abgefragten Kreis (Bürogebäude, öffentliche Gebäude und Flächen) hinausgeht. Eine Differenzierung nach „Parkmöglichkeiten“ ist anhand den der BaFin vorliegenden Daten nicht möglich. Hinsichtlich der Entwicklung von Beiträgen und Vertragszahlungen muss darauf hingewiesen werden, dass die erkennbaren Trends vielen verschiedenen Einflüssen unterliegen.

Angesichts der noch vergleichsweise geringen Verbreitung von elektrischen Fahrzeugen im Jahr 2015 und danach geht die Bundesregierung davon aus,

dass die Nutzung elektrischer Fahrzeuge nicht die Ursache für die Preisentwicklung von Versicherungstarifen ist.

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?

Der Bundesregierung sind derartige Fälle nicht bekannt.

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?

Die Fragen 9 bis 9c werden gemeinsam beantwortet.

Bei der letzten Bauministerkonferenz im September 2019 haben die Länder bereits eine Änderung der Musterbauordnung der Länder beschlossen, durch die die Ladestationen für Elektromobilität und die damit verbundene Änderung der Nutzung ausdrücklich in den Kreis der verfahrensfreien Vorhaben aufgenommen werden. Inwieweit und zu welchem Zeitpunkt diese Änderung in die einzelnen Landesbauordnungen übernommen wird, liegt in der Zuständigkeit der für das Bauordnungsrecht ausschließlich zuständigen Länder.

Mit dem Entwurf des GEIG werden die Vorgaben der novellierten EU-Gebäuderichtlinie zum Aufbau einer Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität in Gebäuden 1:1 in nationales Recht umgesetzt. Die Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse macht eine bundesgesetzliche Regelung im Sinne von Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich. Unterschiedliche Anforderungen in den Ländern würden die Umsetzung der EU-Vorgaben erheblich erschweren. Um die Ziele der EU-Gebäuderichtlinie für die Elektromobilität zu erfüllen, ist daher eine bundesgesetzliche Regelung mit einheitlichen Anforderungen notwendig.

Die Wahrung des Einklangs mit den in der Kompetenz der Länder liegenden Bauordnungen ist durch die Beteiligung der Länder insbesondere im Verfahren nach der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesregierung und im Bundesratsverfahren gewährleistet.

10. Hat die Bundesregierung von sich aus ein Normungsverfahren im Bereich Elektromobilität angestoßen?

Die Normung ist in Deutschland privatwirtschaftlich organisiert und erfolgt industriegetrieben in enger Zusammenarbeit mit dem Deutschen Institut für Normung e.V. (DIN) und der Deutschen Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik im DIN und VDE (DKE). Im Bereich der Elektromobilität

flankiert die Bundesregierung die Normungsarbeit über die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) und unterstützt durch gezielte Förderprogramme. Die Einsetzung der NPM basiert auf dem Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD für die 19. Legislaturperiode.

- a) Gibt es aus Sicht der Bundesregierung Aspekte der Elektromobilität, die noch genormt bzw. standardisiert werden müssen?

Abgeschlossene, laufende und zukünftige Normungsaktivitäten im Bereich der Elektromobilität sind in der im Konsens erarbeiteten Deutschen Normungs-Roadmap Elektromobilität 2020 zusammengefasst worden.

- b) Wie ist das Deutsche Institut für Bautechnik (DIBt) hier eingebunden?

Aus Normungssicht ist keine Beteiligung bekannt.

- c) Welche Normierungsverfahren laufen derzeit auf EU-Ebene zur Elektromobilität, und welche Auswirkungen werden diese nach Kenntnis der Bundesregierung haben?

Auf EU-Ebene unterhalten die europäischen Normungsorganisationen CEN und CENELEC entsprechende Normungsgremien, die für die Erarbeitung europäischer Standards im Bereich Elektromobilität zuständig sind und die in Deutschland auf nationaler Ebene gespiegelt werden. Auf diese Weise werden die Inhalte der Deutschen Normungs-Roadmap Elektromobilität 2020 auf europäischer Ebene umgesetzt. Ziel europäischer Normung ist u. a. die Unterstützung des Ausrollens einer interoperablen Ladeinfrastruktur.

11. Sind der Bundesregierung im Bereich der Elektromobilität weitere bereits laufende oder abgeschlossene Normungs- und Standardisierungsprozesse bekannt?

Abgeschlossene, laufende und zukünftige Normungsaktivitäten bis einschließlich 2020 im Bereich Elektromobilität sind in der Deutschen Normungs-Roadmap Elektromobilität 2020 zusammengefasst worden. Darauf aufbauend hat die NPM weitere, übergreifende Normungs- und Standardisierungsbedarfe erarbeitet und in Form eines White Papers veröffentlicht. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.