



Aktenzeichen: Pet 1-20-12-92020-001112

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 05.12.2024 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, die Einführung von genormten Akkus für Elektrofahrzeuge aller Art, vorwiegend natürlich Autos, aber auch E-Bikes usw., zu fördern, die im Austausch an dem bestehenden Tankstellennetz gewechselt und dort betankt bzw. geladen werden.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen 177 Mitzeichnungen und 25 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann. Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen angeführt, dass langes Warten wegen Ladezeiten mit Einführung des vorgeschlagenen Systems wegfallen würde, da Nutzer einen leeren Akku durch einen geladenen Akku umtauschen könnten. Eigentümer der Akkus würden die Wechselanbieter bleiben. Für bestehende Tankstellen gebe es Vorteile, da diese durch die Wartung und Pflege der Akkus nach Wegfall der herkömmlichen Kraftstoffe ein neues Betätigungsfeld erschließen könnten. Zudem könnten elektronisch betriebene Fahrzeuge ohne Akku vertrieben werden, was zu einer Absatzsteigerung führen würde.

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

Zunächst führt der Petitionsausschuss an, dass die Verwendung von genormten und standardisierten Traktionsbatterien in mobilen Anwendungen (E-Fahrzeuge, E-Bikes)



mit der Perspektive eines Batterietauschs in Wechselstationen, augenscheinlich diverse Vorteile (u. a. Automatisierung, Verkürzung Ladezeiten, Option zur Entkopplung Fahrzeug- und Batteriesystem) biete. Allerdings gibt der Ausschuss auch zu bedenken, dass das vorgeschlagene System mit diversen technischen, energetischen und herstellerspezifischen Herausforderungen einhergeht.

Auf Nachfrage erklärt die Bundesregierung, dass ihr die Technologieoption bekannt ist. Sie beobachtet die Entwicklungen auf internationaler Ebene (u.a. in China) und unterstützt Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in diesem Bereich. Seit Oktober 2020 fördert z. B. das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) das Projekt eHaul (Lkw-Verkehr klimafreundlich gestalten), das die Entwicklung und Umsetzung eines Batteriewechselkonzepts zur Erschließung der Langstrecke mit 40-Tonnen-Elektro-Lkw zum Ziel hat, inklusive Betrachtung möglicher Energiedienstleistungen im Stromnetz. Gerade mit Blick auf den Transformationsprozess zu alternativen Antrieben im Schwerlastverkehr wird eine Vielzahl von Optionen seitens der Bundesregierung betrachtet. Im Bereich der Elektro-Klein- und -Leichtfahrzeuge sowie der E-Zweiräder sind entsprechende Systeme weltweit im Einsatz. Hier wird auf die Aktivitäten des Rollerherstellers Gogoro in Indien und China und des Unternehmens GreenPack bzw. Swobbee in Deutschland verwiesen. Auf EU-Ebene wurde durch die europäische Kommission ein Durchführungsbeschluss für einen Normungsauftrag an die europäischen Normungsorganisationen gestellt. Der Durchführungsbeschluss C (2015) 1330 enthält die Ausarbeitung „einer technischen Spezifikation für einheitliche Lösungen für Batteriewechselsysteme für Elektrofahrzeuge“.

In Deutschland zeigt die Deutsche Normungs-Roadmap 2021 für Energiespeicher die bereits bestehenden Normungsgremien und Richtlinien auf. Der zukünftige Fokus liegt auf dem „geräteübergreifenden Einsatz von Energiespeichern“ sowie dem „modularen Aufbau von auswechselbaren Batterien“. Zunächst sollen die rechtlichen und gesetzlichen Randbedingungen definiert werden. In Deutschland existiert zudem bereits die DIN IEC 62840, die der Festlegung allgemeiner Anforderungen an ein Batteriewechselsystem für Elektrofahrzeuge dient.



Mit einer breiten Einführung von Wechselstationen gehen vielfältige Herausforderungen einher, u.a.

- der Aufbau flächendeckender, fahrzeugunabhängiger Wechselstationen mit standardisierten Komponenten,
- die Verfügbarkeiten dieser Stationen und automatisierte Tauschprozesse: hohe Ausfallsicherheit und Verfügbarkeit,
- eine Versorgung der Wechselstationen mit einer hohen Anzahl an Tauschbatterien, passend zum steigenden Bestand an Elektrofahrzeugen (Mehrbedarf beträgt ca. 1,2 bis 1,5 Batterien pro Fahrzeug),
- Fragestellungen der Sicherheit und des Brandschutzes,
- Anschlussmöglichkeiten an bestehende Netze (Verteilnetze, Tankstellennetz) und
- Fragen der Energiebereitstellung.

Zudem stellen die Traktionsspeicher und angeschlossene Systeme für die Fahrzeug- und Komponentenhersteller ein neues Technologiefeld und wesentliches Unterscheidungsmerkmal zu ihren Wettbewerbern dar. Die Batterie ist innerhalb der Wertschöpfungskette eine Schlüsselkomponente. Die globale Vielfalt an Herstellern und Modellen bei Fahrzeugen und Batterien erschwert eine standardisierte Umsetzung. Vor dem Hintergrund der genannten und noch offenen Prozesse auf europäischer Ebene und des bereits angestoßenen Auf- und Ausbaus eines Schnellladenetzes auf nationaler Ebene vermag der Petitionsausschuss die Forderung der Petition nicht zu unterstützen. Er empfiehlt im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.