

14.09.26**Empfehlungen**
der Ausschüsse

Vk - Fz - In - U

zu **Punkt ...** der 1068. Sitzung des Bundesrates am 25. September 2026

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Straßenverkehr sowie damit zusammenhängender straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**A**

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**,
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)** und
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)**
empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

- U 1. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 3 Absatz 2 Nummer 1 EmoG)
In Artikel 1 Nummer 3 § 3 Absatz 2 Nummer 1 ist die Angabe „oder“ durch die Angabe „und“ zu ersetzen.

Begründung:

Das Evaluierungsgutachten zum Elektromobilitätsgesetz aus dem Jahr 2021 hat eine kumulative anstelle der bisherigen alternativen Logik der Umweltkriterien aus § 3 Absatz 2 EmoG empfohlen. Diese Empfehlung sollte umgesetzt werden, um den Hochlauf der Elektromobilität gezielt zu unterstützen.

In 2. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 3 Absatz 5 Nummer 6, Absatz 7 EmoG)

Artikel 1 Nummer 3 § 3 ist wie folgt zu ändern:

a) Absatz 5 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Nummer 5 ist die Angabe „Wegen,“ durch die Angabe „Wegen.“ zu ersetzen.

bb) Nummer 6 ist zu streichen.

b) In Absatz 7 ist die Angabe „Absatz 5a Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 5 oder“ zu streichen.

Folgeänderung:Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 4 Absatz 1 Satz 1 EmoG)

In Artikel 1 Nummer 4 § 4 Absatz 1 Satz 1 ist die Angabe „Nummer 2 bis 6“ durch die Angabe „Nummer 2 bis 5“ zu ersetzen.

Begründung:

Die im Gesetzentwurf enthaltene Ergänzung der Bevorrechtigungen ermöglicht bei der Gebührenerhebung im Zusammenhang mit dem bisherigen Bewohnerparken bzw. dem Parken bestimmter Personengruppen mit besonderem Gebietsbezug neue bzw. zusätzliche Kriterien, indem zukünftig unterschiedliche Gebühren bei elektrisch und herkömmlich betriebenen Fahrzeugen erhoben werden können. Zum einen entstände hierdurch ein hoher bürokratischer Aufwand, insbesondere wenn eine Binnendifferenzierung innerhalb des Kreises der berechtigten Fahrzeuge erfolgt. Darüber hinaus begegnet eine solche Differenzierung im Hinblick auf den Sinn und Zweck des Bewohnerparkens bzw. des Parkens bestimmter Personengruppen mit besonderem Gebietsbezug erheblichen Bedenken. Denn hiermit verbunden sind verkehrsplanerische und städtebauliche Erwägungen, die insoweit geschwächt würden. Für den genannten Personenkreis soll insbesondere die Möglichkeit bestehen, in fußläufig zumut-

barer Entfernung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden. Zur Deckung dieses Bedarfs ist die Antriebsart irrelevant und sachfremd.

In 3. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 5 EmoG)

Artikel 1 Nummer 5 § 5 ist durch den folgenden § 5 zu ersetzen:

„§ 5 Außerkrafttreten

Dieses Gesetz tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2035 außer Kraft.“

Begründung:

Das EmoG wurde zu dessen Einführung zeitlich begrenzt. Die damit verbundenen Erwägungen, dass entsprechende Bevorrechtigungen nur dann einen Sinn ergeben, wenn sie einer verhältnismäßig kleinen Gruppe gewährt werden, sind weiterhin zutreffend (vgl. BT-Drucksache 18/3418, S. 25 und 29). Denn wenn die Anzahl an elektrisch betriebenen Fahrzeugen hinreichend groß ist und sie sich am Markt durchgesetzt haben, wurde das Ziel der Förderung der Elektromobilität erreicht, so dass diese dann nicht mehr erforderlich ist.

Gleichwohl wurde die mit dem bisher vorgesehenen Zeitpunkt des Außerkrafttretens zum 31. Dezember 2026 erwartete Marktdurchdringung bisher nicht erreicht, so dass die Bevorrechtigungen auch weiterhin noch erforderlich sind. Der in diesem Zusammenhang vorgesehenen Entfristung des EmoG über den 31. Dezember 2035 hinaus bedarf es jedoch nicht; dies würde Sinn und Zweck der Einführung des Gesetzes widersprechen. Es ist nachvollziehbar, dass auch bei einer Etablierung der Elektromobilität gesonderte Regelungen zum Beispiel zu Bevorrechtigungen im Zusammenhang mit Ladestationen sinnvoll und erforderlich sein können (etwa die Anordnung einer Höchstparkdauer beim Parken vor einer Ladesäule, um sicherzustellen, dass diese tatsächlich vorrangig zum Laden genutzt werden können und diese Möglichkeit für möglichst viele Verkehrsteilnehmer besteht). Dies stellt dann jedoch keine Privilegierung mehr dar, sondern stellt die Nutzungsmöglichkeit der Ladestationen sicher und ist dann im Kontext anderer Bestimmungen zum Parken zu sehen. Dann weiter erforderliche Inhalte sind daher dann in das jeweilige Fachrecht – zum Beispiel die StVO – zu überführen.

V
k
U4. Zu Artikel 1 Nummer 6 (§§ 7, 8 EmoG)

- a) Der Bundesrat sieht grundsätzlich einen Nutzen in gutachterlichen Evaluierungen, um die Wirksamkeit gesetzlicher Regelungen auf Basis der damit gewonnenen Praxiserfahrungen überprüfen und gegebenenfalls die Regelungen gezielt weiter verbessern zu können.
- b) Der Bundesrat bedauert, dass trotz eines ersten Evaluierungsberichts aus dem Jahr 2018 zum Elektromobilitätsgesetz erst im Jahr 2026 eine Novelle des Gesetzes auf den Weg gebracht wurde. Damit sind aus Sicht des Bundesrates verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten, um den Hochlauf der Elektromobilität zu verstärken, nicht frühzeitig genutzt worden.
- c) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, Erkenntnisse aus gutachterlichen Evaluierungen grundsätzlich für zeitnahe Verbesserungen von gesetzlichen Vorschriften zu nutzen.
- d) Der Bundesrat bittet, die weitere Evaluierung des Elektromobilitätsgesetzes und seiner Auswirkungen sowie insbesondere der mit der vorliegenden Novelle vorgenommenen Anpassungen beizubehalten, um weitere gezielte Verbesserungen in der Zukunft zu ermöglichen und unnötige Bürokratie identifizieren und abbauen zu können. Neben den Bevorrechtigungsoptionen und ihrer Nutzung vor Ort sollte dies auch die für eine Bevorrechtigung vorgesehenen Fahrzeugantriebe sowie die Befristung der Regelungen umfassen.

U

5. Zu Artikel 1 allgemein

- a) Der Bundesrat erkennt an, dass mit der bisherigen Fassung des Elektromobilitätsgesetzes das Ziel verfolgt werden sollte, den Hochlauf der Elektromobilität in ihren verschiedenen Ausprägungen, darunter mit vollelektrischen sowie Plug-in-Hybridantrieben, durch die Möglichkeit einer Bevorrechtigung im Straßenverkehr zu unterstützen.
- b) Der Bundesrat weist darauf hin, dass sich die Plug-in-Hybridtechnologie im Pkw-Bereich in den vergangenen Jahren fest im Markt etabliert hat, sodass eine langfristige Bevorrechtigung dieser Fahrzeugtypen im Pkw-Bereich durch das Elektromobilitätsgesetz – anders als im Gesetzentwurf vorgesehen – nicht mehr notwendig erscheint. Auch im Sinne des Bürokratierückbaus ist eine Verschlinkung der bestehenden Regelungen zu empfehlen.

- c) Der Bundesrat bittet vor diesem Hintergrund, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die Möglichkeit der Bevorrechtigung von Plug-in-Hybrid-Pkw durch das Elektromobilitätsgesetz auslaufen zu lassen.

Vk 6. Zu Artikel 1 allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt die Fortschreibung des Elektromobilitätsgesetzes über den 31. Dezember 2026 hinaus. Insbesondere die partielle Entfristung der Parkbevorrechtigung vor öffentlicher Ladeinfrastruktur schafft für Kommunen, Betreiber von Ladepunkten sowie Verbraucherinnen und Verbraucher zusätzliche Planungs- und Rechtssicherheit. Mit der Aufnahme weiterer Fahrzeugklassen in die Bevorrechtigungsmöglichkeiten werden starke Impulse zur Elektrifizierung der Fahrzeugflotten unter anderem im Wirtschaftsverkehr gesetzt.
- b) Plug-in-Hybride werden als Übergangstechnologie, insbesondere bei der Dekarbonisierung des Bus- und Nutzfahrzeugverkehrs, einen wichtigen Beitrag leisten. In welchem Umfang Plug-in-Hybridfahrzeuge zum Umwelt- und Klimaschutz im Verkehrssektor insgesamt beizutragen vermögen, wird neben antriebstechnologisch-fahrzeugbaulichen Aspekten, wie z. B. der Größe und dem Gewicht der Energiezellen, die unmittelbar den Kraftstoffverbrauch im konventionellen Betrieb beeinflussen, maßgeblich vom tatsächlichen Nutzungsverhalten bestimmt.
- c) Derzeit kann bei der Bevorrechtigung von Fahrzeugen mit einer Kennzeichnung gemäß dem Elektromobilitätsgesetz vor Ort nicht näher zwischen Antriebsarten differenziert werden, sodass die zunehmende Anzahl von privilegierten Fahrzeugen auf freigegebenen Sonderfahrstreifen oder zur exklusiven Nutzung vorgehaltenen Parkständen mittelfristig zu einer Konkurrenz zwischen teil- und vollelektrischen Fahrzeugen führen kann – wobei rein batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge zum Erhalt der Betriebssicherheit ungleich mehr auf die Sonderparkstände vor öffentlicher Ladeinfrastruktur angewiesen sind.

- d) Mit zunehmender Marktdurchdringung batterieelektrischer Fahrzeuge nicht nur im Pkw-Segment, sondern auch im Bereich des Bus- und Wirtschaftsverkehrs sowie im Lichte des weiteren Fortschritts der Antriebstechnologie, werden Notwendigkeit und Umwelt-Nutzen einer Bevorrechtigung von Plug-in-Hybridfahrzeugen im bisherigen Umfang absehbar erneut zu bewerten sein.
- e) Vor diesem Hintergrund bittet der Bundesrat die Bundesregierung, fortlaufend anhand von Marktlage und Stand der Technik zu prüfen, wie die zuständigen Behörden die Möglichkeit erhalten können, mit Blick auf die konkrete Situation vor Ort Bevorrechtigungen auf rein batterieelektrische Fahrzeuge zu beschränken, um zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor und angesichts begrenzter Verkehrsflächen die Verwendung lokal emissionsfreier Antriebe gezielter fördern zu können.
- f) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung außerdem um Prüfung flankierender Maßnahmen, wie etwa einer Kopplung von finanzieller Förderung an einen möglichst hohen batterieelektrischen Fahranteil beim Betrieb von Plug-in-Hybridfahrzeugen.

B

7. Der Finanzausschuss

empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes **keine** Einwendungen zu erheben.