

## Unterrichtung

durch die Bundesregierung

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

– Drucksache 21/7872 –

**Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung**

### Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 1068. Sitzung am 25. September 2026 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. 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

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

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 im Kontext anderer Bestimmungen zum Parken zu sehen. Dann weiter erforderliche Inhalte sind daher in das jeweilige Fachrecht – zum Beispiel die StVO – zu überführen.

2. 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.

3. 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.

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

### Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat am 29. Juli 2026 den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge sowie damit zusammenhängender straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften beschlossen. Der Bundesrat hat am 25. September 2026 Stellung genommen. Die Bundesregierung dankt dem Bundesrat für seine Stellungnahme und äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

1. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 5 EmoG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

2. Zu Artikel 1 Nummer 6 (§§ 7, 8 EmoG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu.

Die Bundesregierung erwartet von weiteren Evaluierungen nur einen geringen zusätzlichen Erkenntnisgewinn, weshalb die Berichtspflichten zu Gunsten des Bürokratieabbaus gestrichen werden können. Die Bundesregierung wird die Marktentwicklung gleichwohl weiterhin kontinuierlich beobachten.

3. Zu Artikel 1 allgemein

Die Bundesregierung nimmt das Anliegen des Bundesrates zur Kenntnis, die Bevorrechtigungen des EmoG für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge möglichst bedarfsgerecht einzusetzen und gegebenenfalls mit weiteren flankierenden Maßnahmen zu ergänzen, um einen möglichst hohen batterieelektrischen Fahranteil zu fördern.

Gleichzeitig weist die Bundesregierung darauf hin, dass Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge den Einstieg in die Elektromobilität erleichtern und deren Akzeptanz unterstützen. Bei einem entsprechend hohen elektrischen Fahranteil können diese Fahrzeuge einen Beitrag zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen leisten. Durch die Verschärfung der Umweltkriterien soll ein möglichst hoher elektrischer Fahranteil bei Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge gefördert werden, um verkehrsbedingte lokale Emissionen zu reduzieren. Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge zahlen auf dieses Ziel ein.

Zudem weist die Bundesregierung auf den zu erwartenden bürokratischen Aufwand und die zusätzliche Komplexität hin, die mit einer Differenzierung von Bevorrechtigungen für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge und vollelektrische Fahrzeuge verbunden wären. Diese stehen in keinem angemessenen Verhältnis zu etwaigen neu gewonnenen Möglichkeiten für die Förderung vollelektrischer Fahrzeuge, insbesondere mit Blick auf den erwarteten Markthochlauf dieser Fahrzeuge und der damit einhergehenden abnehmenden Bedeutung von Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen.