Deutscher Bundestag **Drucksache 21/8949**

21. Wahlperiode 04.11.2026

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung und Bericht

des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 21/7872, 21/8406 –

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

A. Problem

Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) ist zunächst bis zum Ablauf des 31. Dezember 2026 befristet. Ziel des EmoG ist es, Kommunen die Umsetzung von Maßnahmen zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Straßenverkehr zu ermöglichen, ihnen Rahmenbedingungen an die Hand zu geben, um die Nutzung entsprechender Elektrofahrzeuge attraktiver zu machen und so indirekt die weitere Marktdurchdringung der Elektromobilität zu fördern. Es soll eine Novellierung erfolgen, welche dieser Zielsetzung folgt und die eine Verstetigung des Rechtsrahmens beinhaltet, wodurch Kontinuität und Planungssicherheit für Kommunen und Nutzer geschaffen werden soll.

Die wesentlichen Ansatzpunkte der Novellierung ergeben sich maßgeblich aus den Evaluierungen aus den Jahren 2018 und 2021 sowie der Kurz-Evaluation aus dem Jahr 2025. Die Novellierung des EmoG ist außerdem Teil des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 der Bundesregierung. In dessen Maßnahme 31 wird besonders eine Erweiterung der Fahrzeugklassen sowie die Verlängerung der Geltungsdauer hervorgehoben.

B. Lösung

Es sollen eine Erweiterung des Handlungsspielraums der Kommunen, eine Vereinfachung der Umsetzung sowie die Schaffung von Rechtssicherheit erfolgen. Zudem soll die Schaffung langfristiger Planungsmöglichkeiten zur Förderung der Elektromobilität vor Ort durch die Verlängerung der Befristung des Gesetzes bis zum Ablauf des 31. Dezember 2035 erfolgen.

Zudem soll eine Entschließung angenommen werden, mit der der Deutsche Bundestag die Bundesregierung nach näherer Maßgabe der Entschließung auffordert,

einen Bericht zur Bewertung der Anwendung und Wirkung des EmoG vorzulegen und möglichen Anpassungsbedarf aufzuzeigen.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke.

Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke.

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/7872, 21/8406 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 Nummer 5 und 6 wird durch die folgenden Nummern 5 und 6 ersetzt:

‚5. § 5 wird durch den folgenden § 5 ersetzt:

„§ 5

Übergangsregelung

Mit einem von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeug nach § 2 Nummer 3, das eine vor dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes] zugeteilte oder ausgegebene Kennzeichnung für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 4 führt, dürfen Bevorrechtigungen nach § 3 Absatz 5 auch abweichend von § 3 Absatz 2 in Anspruch genommen werden.“

6. Die §§ 6, 7 und 8 werden durch den folgenden § 6 ersetzt:

„§ 6

Außerkrafttreten

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

2. Artikel 4 Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

‚2. § 79 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 3a wird der folgende Absatz 3b eingefügt:

„(3b) Ein Kennzeichen für ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug nach § 2 Nummer 3 des Elektromobilitätsgesetzes, das vor dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes] nach Maßgabe der vor diesem Zeitpunkt geltenden Fahrzeug-Zulassungsverordnung zugeteilt worden ist, bleibt gültig. Ein Kennzeichen für ein elektrisch betriebenes Fahrzeug im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes, das vor dem 1. Januar 2036 nach Maßgabe der vor diesem Zeitpunkt geltenden Fahrzeug-Zulassungsverordnung zugeteilt worden ist, bleibt gültig. Satz 1 gilt entsprechend für eine nach § 11 Absatz 4 ausgegebene Plakette.“

b) Absatz 9 wird durch den folgenden Absatz 9 ersetzt:

„(9) § 11, § 26 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe d, Anlage 3 und Anlage 4 Abschnitt 5a sind mit Ablauf des 31. Dezember 2035 nicht mehr anzuwenden.“ ‘

b) folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Hochlauf der Elektromobilität kommt voran. Immer mehr Privathaushalte und Unternehmen entscheiden sich für ein Elektrofahrzeug, das öffentliche Ladenetz wächst stetig, und auch bei Bussen und Lkw nimmt die Elektrifizierung Fahrt auf. Das ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr und zur Zukunft des Automobilstandorts Deutschland. Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass die Novelle des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) die Bevorrechtigungen bis Ende 2035 fortführt und erstmals Busse, Lkw und Leichtkraftfahrzeuge der Klasse L6e einbezieht. Zugleich muss sichergestellt bleiben, dass das Parken an öffentlicher Ladeinfrastruktur auch über das Jahr 2035 hinaus abgesichert ist.

Mit der Novelle entfällt die Berichtspflicht nach § 7 EmoG. Die bisherigen Evaluierungen erfassten jedoch weder die neuen Fahrzeugklassen noch die dauerhafte Parkbevorrechtigung an Ladeinfrastruktur. Der Bundesrat hat deshalb gebeten, die Evaluierung fortzuführen, auch um nicht mehr erforderliche Regelungen und Bürokratie abzubauen.

Zudem hängt der Umweltnutzen von Plug-in-Hybriden, wie der Bundesrat feststellt, maßgeblich vom tatsächlichen Nutzungsverhalten ab. Nach Auswertungen der Europäischen Kommission liegen ihre realen CO_2-Emissionen im Durchschnitt beim 3,5-Fachen der Typgenehmigungswerte. Für Fahrzeuge mit E-Kennzeichen in Deutschland fehlen vergleichbare Zahlen. Ob und für welche Antriebe die Bevorrechtigungen bis Ende 2035 erforderlich bleiben, soll daher auf Grundlage verfügbarer Daten entschieden werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

dem Ausschuss für Verkehr bis spätestens 30. Juni 2030 einen Bericht des Bundesministeriums für Verkehr vorzulegen, der die Anwendung und Wirkung des EmoG bewertet und möglichen Anpassungsbedarf aufzeigt. Der Bericht soll auf vorhandenen Daten und wissenschaftlichen Erkenntnissen aufbauen und die dem Bundesministerium für Verkehr rechtmäßig zugänglichen Informationen berücksichtigen. Zusätzlicher Erhebungsaufwand für Bund, Länder, Kommunen und Unternehmen soll auf das notwendige Maß begrenzt werden. Der Bericht soll insbesondere

- den Bestand an Fahrzeugen mit E-Kennzeichen darstellen, soweit anhand verfügbarer Daten möglich, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklasse, Antriebsart und Haltergruppe,
- die Marktentwicklung der bevorrechtigten Fahrzeugklassen sowie die Anwendung und praktische Bedeutung der Bevorrechtigungen bewerten, insbesondere mit Blick auf die neu einbezogenen Busse, Lkw und Leichtkraftfahrzeuge der Klasse L6e,
- die praktische Anwendung der Bevorrechtigungen im öffentlichen Straßenraum, insbesondere beim Parken an öffentlicher Ladeinfrastruktur und bei der Nutzung von Sonderfahrstreifen, anhand verfügbarer Erkenntnisse bewerten und bestehende Datenlücken benennen und bestehenden Anpassungsbedarf auch mit Blick auf die Zeit nach 2035 aufzeigen,
- verfügbare wissenschaftliche Erkenntnisse zum tatsächlichen Nutzungsverhalten von Plug-in-Hybridfahrzeugen berücksichtigen und deren Aussagekraft für die Bevorrechtigungen nach dem EmoG einordnen sowie Empfehlungen enthalten, ob und inwieweit Anpassun-

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

gen der bis Ende 2035 vorgesehenen Bevorrechtigungen erforderlich sein können.“

Berlin, den 4. November 2026

Der Verkehrsausschuss

Tarek Al-Wazir	**Jorrit Bosch**
Vorsitzender	Berichterstatter

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht des Abgeordneten Jorrit Bosch

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 21/7872** in seiner 96. Sitzung am 24. September 2026 beraten und hat ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz zur Mitberatung überwiesen.

Die 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“, Drucksache 21/8406, gilt nach § 77 Absatz 3 der Geschäftsordnung als dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz zur Mitberatung überwiesen.

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung und Zukunftsfragen hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen Regelungen, durch die gegenüber der bestehenden Regelung eine Erweiterung des Handlungsspielraums der Kommunen erfolgen soll, eine Vereinfachung der Umsetzung sowie die Schaffung von Rechtssicherheit. Zudem soll die Schaffung langfristiger Planungsmöglichkeiten zur Förderung der Elektromobilität vor Ort durch Teilentfristung erfolgen.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/7872, 21/8406 in seiner 58. Sitzung am 4. November 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)101. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat er beschlossen, zu empfehlen, den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Ausschussdrucksache 21(15)101) anzunehmen. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimme der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke hat er beschlossen, zu empfehlen, den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)102 anzunehmen.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung und Zukunftsfragen** hat in seiner gutachtlichen Stellungnahme (Ausschussdrucksache 21(26)57-5) festgestellt, dass die Ausführungen der Bundesregierung im Rahmen der Nachhaltigkeitsprüfung schlüssig und plausibel sind und eine Prüfbitte daher nicht erforderlich ist.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 41. Sitzung am 4. November 2026 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 21(15)101) sowie einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 21(15)102) eingebracht, deren Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Verkehrsausschuss hat den kommunalen Spitzenverbänden gemäß § 69a Absatz 1 der Geschäftsordnung Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf gegeben. Diese haben eine gemeinsame schriftliche Stellungnahme eingereicht, die als Ausschussdrucksache 21(15)107 verteilt wurde. Als Vertreter der drei kommunalen Spitzenverbände nahm Thomas Kiel d'Aragon vom Deutschen Städtetat an der 41. Sitzung teil.

Die kommunalen Spitzenverbände haben im Wesentlichen ausgeführt, dass auch aus ihrer Sicht weitere Anreize zur Förderung der Elektromobilität und Forcierung des Antriebswandels erforderlich seien. Dazu sei eine Entfristung des Auslaufens des Gesetzes vorzunehmen und der Rechtsrahmen sei fortzuschreiben sowie anhand aktueller Erfordernisse zu ändern und zu ergänzen. Für eine Entfristung des gesamten Gesetzes bis zum Jahr 2035 plädiere man hingegen nicht. Stattdessen bedürfe es eines „Fahrens auf Sicht". Bei einer immer stärker wachsenden Flotte von elektrisch betriebenen Fahrzeugen sei im Zeitverlauf ein Nachsteuern bei den Bevorrechtigungen und eine Differenzierung der Bevorrechtigungen für Teilflotten/Gruppen von E-Fahrzeugen erforderlich. Man rege daher die Aufrechterhaltung einer Evaluation alle drei Jahre sowie eine neue Befristung der Privilegien bis zum Ende des Jahres 2031 an. Kritisch haben sich die kommunalen Spitzenverbände unter anderem zu einer Staffelung der Gebühren für Parkprivilegierungen anhand des Merkmals „elektrisch betriebenes Fahrzeug" sowie zu einer Ausweitung der Freigabe von Busspuren durch das Befahren von elektrisch betriebenen Fahrzeugen geäußert. Sie haben mitgeteilt, der Deutsche Städtetag und der Deutsche Landkreistag lehnten auch die Beibehaltung der Freigabe von Busspuren ab. Vollzugsprobleme sehe man bei der Kontrolle der in § 3 Absatz 5 EmoG vorgesehenen Privilegierungen im Bereich der Park- und Befahrensregelungen. Eine Zunahme der monetären Entlastung der Halter von Elektrofahrzeugen bei insgesamt deutlich steigenden Zulassungszahlen sei nicht verständlich. Entlastungen könnten mit dem Erfolg der weiteren Transformation abgebaut werden.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, die Notwendigkeit, das Gesetz anzupassen, stehe außer Frage. Es gehe jetzt auch nicht mehr nur um Elektro-Pkw, sondern auch um Busse und Nutzfahrzeuge, bei denen die Elektrifizierung gerade erst ihren Anfang nehme. Man sehe Bedarf, auch hier einheitliche Regelungen für die Kennzeichnung und Bevorrechtigung dieser Fahrzeuge zu schaffen und Ländern und Kommunen zusätzliche Handlungsmöglichkeiten zu geben. Sie betonte die Wichtigkeit von Technologieoffenheit. Deshalb blieben auch die Plug-in-Hybride vom EmoG erfasst. Gleichzeitig trage man dem technischen Fortschritt Rechnung, indem Umweltanforderungen verschärft würden. Die vorgesehene Verlängerung der Bevorrechtigung bis Ende des Jahres 2035 schaffe langfristige Planungssicherheit. Die Novelle unterstütze im Kontext des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 auch den weiteren Ausbau der Elektromobilität. Zudem schaffe man Bestandsschutz für die Plug-in-Hybridfahrzeuge, die bereits ein E-Kennzeichen oder eine entsprechende Plakette besäßen. Zur Frage einer Fortführung der Evaluation wolle man mit dem vorgelegten Entschließungsantrag darauf hinwirken, dass Anwendung und Wirkung der Bevorrechtigungen auch künftig noch einmal geprüft würden.

Die **Fraktion der AfD** kündigte an, den Gesetzentwurf abzulehnen. Eine Umstellung auf E-Autos zu Ungunsten von Verbrennern durch Verteuerung und durch staatliche Eingriffe lehne man ab. Elektromobilität habe ihre Anwendungsbereiche, etwa bei Nutzfahrzeugen oder E-Bussen in Städten und Ballungsräumen. Man setze aber darauf, dass sich das alles organisch am Markt durchsetze und nicht der Staat faktisch dazu zwinge, auf Elektromobilität umzusteigen, etwa durch Verteuerungen. Man lehne es auch ab, dass durch solche Gesetzentwürfe eine Technologie einseitig bevorteilt werde. Mit der Förderung der Elektromobilität weite man auch den Strombedarf maximal aus, obwohl die Bundesnetzagentur schon heute eine hohe Importabhängigkeit bei Strom sehe.

Die **Fraktion der SPD** wies darauf hin, dass die Importabhängigkeit von Benzin und Diesel noch um ein Vielfaches höher als bei Strom sei. Insofern sei jede Abkehr von Benzin und Diesel eine gute Nachricht für die nationale Souveränität und die Unabhängigkeit von Preissprüngen. Der Gesetzenwurf schaffe für die Kommunen Optionen, welche sie nach ihrem Ermessen flexibel für die Förderung gewisser Antriebsarten nutzen könnten. Das beinhalte einen klimapolitischen Aspekt, habe aber auch positive Auswirkungen im Hinblick auf Lärmbelastung und Feinstaubbelastung in Kommunen. Wichtig sei es, dass man sich im Jahr 2030 die einzelnen Maßnahmen noch einmal im Hinblick auf die Auswirkungen anschaue. Man habe sich auch vorstellen können, bereits jetzt auf die Einbeziehung von Hybridfahrzeugen zu verzichten oder diesbezüglich noch strenger zu sein, aber es sei natürlich auch sinnvoll, hier eine gewisse Konsistenz zu wahren. Spätestens im Jahr 2030 werde man ohnehin alles noch einmal überprüfen. Irgendwann werde die Mehrheit der Fahrzeuge über alternative bzw. elektrische Antriebe verfügen, und dann könnten die Regelungen noch einmal neu bewertet werden. Sie betonte, das vorliegende Gesetz löse keinen Zwang für Kommunen aus, Maßnahmen umzusetzen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** betonte, mit dem vorgelegten Gesetzentwurf würden Chancen verspielt, den Kurs zur Elektromobilität konsequent zu unterstützen. Kritisch sehe man, dass auch Plug-in-Hybride weiter unter die Norm fallen sollten. Die Freigabe von Busspuren sehen man aus Verkehrssicherheitsgründen höchst kritisch, insbesondere, wenn diese Busspuren auch für den Radverkehr freigegeben seien, zumal vor dem Hintergrund, dass der Anteil Elektrofahrzeuge steige. Die zweite Evaluation des Gesetzes im Jahr 2021 habe ergeben, dass es gerechtfertigt sei, die Bevorrechtigung für Plug-in-Hybride entfallen zu lassen. Sie frage, warum das nicht umgesetzt werde. Sie frage zudem, warum die Empfehlung aus der Evaluation 2021 bezüglich einer Ermöglichung von Null-Emissionszonen in den Kommunen nicht aufgenommen worden sei.

Die **Fraktion Die Linke** vertrat die Auffassung, dass die Begünstigung für Plug-in-Hybride abgeschafft werden solle. Hybride seien als eine Art Einstiegstechnologie für die Elektromobilität zu verstehen, aber mittlerweile seien die E-Autos besser und weiter. Die Verschärfung des Kriteriums für neue Plug-in‘s sei fragwürdig. Auf EU-Ebene werde gerade diskutiert, die Grenze für die Begünstigung von 80 auf 120 km anzuheben und die Koalition wolle die Grenze bei 80 km für die nächsten neun Jahre festschreiben. Man solle stattdessen erst einmal die Entwicklung auf EU-Ebene abwarten. Die vorgesehene Ausweitung von Privilegien auf Busse und schwere Nutzfahrzeuge sei grundsätzlich sinnvoll, vor allem wenn man damit einen Schub für den emissionsfreien Lieferverkehr in Innenstädten erreichen könne. Kritisch sehe man die Ausweitung im Hinblick auf die Nutzung von Busspuren; hier könne es zu Staus kommen, wenn das so umgesetzt werde. Zu begrüßen sei die neue rechtliche Unterscheidung zwischen Parken und Laden. Man erkenne allerdings nicht, wie dadurch die Probleme mit parkenden Fahrzeugen an öffentlichen Ladestationen gelöst würden.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 21/7872, 21/8406 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)101. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)101 hat er mit gleichem Stimmenverhältnis angenommen. Weiter empfiehlt der **Verkehrsausschuss** zu dem Gesetzentwurf mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke die Annahme der in dem Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)102 enthaltenen Entschließung. Die Unterrichtung auf Drucksache 21/8406 hat der Ausschuss zur Kenntnis genommen.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

Zu Nummer 1

Zu § 5 EmoG

Die Vorschrift stellt klar, dass die verschärften Anforderungen für Plug-in-Hybride in § 3 Absatz 2 EmoG nicht dazu führen, dass Fahrzeuge, die bereits über ein zugeteiltes E-Kennzeichen oder eine entsprechende Plakette verfügen, die bislang gewährten Bevorrechtigungen nicht mehr wahrnehmen dürfen.

Zu § 6 EmoG

Die Änderung setzt die Forderung des Bundesrats um, auf eine Teilentfristung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) zu verzichten (vgl. BR-Drs. 466/26 (Beschluss), Ziffer 1).

Auf die im Regierungsentwurf vorgesehene Teilentfristung in Hinblick auf Bevorrechtigungen zum Parken an Ladestationen kann verzichtet werden. Zwar werden auch bei einer hohen Marktdurchdringung der Elektromobilität gesonderte Regelungen zum Freihalten von Parkständen an Ladestationen von Fehlbelegung weiter erforderlich sein. Mit Wegfall des EmoG als Spezialvorschrift zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Jahr 2036 werden derartige Beschränkungen des Verkehrs, welche die Nutzungsmöglichkeit der Ladestationen sicherstellen und im Kontext anderer Bestimmungen zum Parken zu sehen sind, als dauerhafte Frage der Ordnung des Straßenverkehrs ihre rechtliche Grundlage in den allgemeinen verhaltensrechtlichen Verordnungsermächtigungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) finden.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Nummer 2

Folgeänderung aufgrund des angepassten § 5 EmoG. Spiegelbildlich zu dem dort vorgesehenen Bestandsschutz wird in zulassungsrechtlicher Hinsicht klargestellt, dass eine bereits zugeteilte Kennzeichnung nach § 11 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung weiterhin gültig bleibt. Auch für die Zeit nach Außerkrafttreten des EmoG wird klargestellt, dass die bis dahin zugeteilten E-Kennzeichen am Fahrzeug verbleiben dürfen.

Berlin, den 4. November 2026

Jorrit Bosch
Berichterstatter

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.