



ACE Auto Club Europa e.V. | Invalidenstr. 29 | 10115 Berlin

ACE Auto Club Europa e.V.

Per E-Mail an
Bundesministerium für Verkehr

Abteilung Verkehrspolitik

Invalidenstr. 29
10115 Berlin

Telefon:
E-Mail:
Internet: www.ace.de

06. Mai 2026

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG)

Der ACE Auto Club Europa e.V. bedankt sich für die Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme. Wir begrüßen, dass das Bundesministerium für Verkehr mit dem Gesetzesentwurf den Handlungsspielraum der Kommunen erweitert, die Umsetzung vereinfacht und Rechtssicherheit schafft. Die teilweise Entfristung ermöglicht langfristige Planung zur Förderung der Elektromobilität vor Ort. Der Markthochlauf der Elektromobilität ist noch nicht so weit fortgeschritten, dass auf eine Förderung im straßenverkehrsrechtlichen Kontext verzichtet werden kann.

- Grundsätzlich befürwortet der ACE die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf alle Fahrzeuge der Klassen M und N sowie der Klasse L6e.
- Auch die Klarstellung, dass Bevorrechteungen nach dem EmoG auch für Fahrzeugkombinationen gelten, wenn der Anhänger angeschlossen ist, halten wir für den richtigen Schritt. In diesem Zusammenhang bitten wir um Klarstellung, ob auch Anhänger eine Kennzeichnung benötigen, da andernfalls – etwa bei der Nutzung von Busspuren – die rückwärtige Erkennbarkeit erschwert ist. Hinsichtlich einer Bevorrechtigung von Gespannen bei der Nutzung von Busspuren, weisen wir auf mögliche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sowie den Verkehrsfluss hin.
- Plug-in-Hybride sollten aus Sicht des ACE künftig nicht mehr über das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) bevorrechtigt und mit einem E-Kennzeichen ausgestattet werden. Aktuelle Studien, u.a. von Transport & Environment (T&E)¹

¹ <https://www.transportenvironment.org/te-deutschland/articles/plug-in-hybride-fast-genau-so-umweltschaedlich-wie-verbrenner>

sowie dem Fraunhofer ISI², zeigen, dass die realen CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbräuche im Alltagsbetrieb deutlich über den offiziellen WLTP-Werten liegen – teils um das Drei- bis Vierfache. Ursache sind insbesondere unrealistische Annahmen im WLTP-Testverfahren über den elektrischen Fahranteil, während viele Fahrzeuge tatsächlich überwiegend mit dem Verbrennungsmotor betrieben werden. Die bestehende Privilegierung setzt somit Fehlanreize und begünstigt Fahrzeuge, deren klimapolitische Wirkung häufig kaum über die konventioneller Verbrenner hinausgeht. Vor diesem Hintergrund sieht der ACE auch eine Erweiterung der Bevorrechtigung für Fahrzeuge mit Range-Extender-Antriebskonzept kritisch. Eine Bevorrechtigung sollte daher künftig ausschließlich echten emissionsfreien Fahrzeugen vorbehalten sein.

- Regelungen, die eine zweckgemäße Nutzung von Ladesäulen sicherstellen und Fehlbelegungen der zugehörigen Parkstände möglichst reduzieren, erachtet der ACE grundsätzlich als zielführend. Aus Verbrauchersicht ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Park- und Blockierregelungen der Ladesäulenbetreiber in der Praxis nicht selten voneinander abweichen. Dies erschwert es Nutzerinnen und Nutzer vor Ort erheblich, die jeweils geltenden Beschränkungen vollständig zu überblicken.
- Der ACE begrüßt ausdrücklich, dass Parkbevorrechtigungen zur Sicherstellung der Nutzbarkeit von Ladestationen für elektrisch betriebene Fahrzeuge von dem zwingenden Erfordernis einer Kennzeichnung befreit werden. Es ist folgerichtig, allein auf den tatsächlichen Ladevorgang abzustellen, anstatt auf das Vorhandensein eines entsprechenden Kennzeichens bzw. einer Plakette – insbesondere bei ausländischen Fahrzeugen.
- Die grundsätzliche Entfristung des Gesetzes ist zu begrüßen. Ebenso ist nachvollziehbar, dass die Bevorrechtigungen des § 3 Absatz 5 Nummer 2 bis 6 mit Ablauf des Jahres 2035 außer Kraft treten sollen. Damit wird der Marktentwicklung sowie dem technischen Fortschritt im Bereich der Elektromobilität angemessen Rechnung getragen.

² <https://publica-rest.fraunhofer.de/server/api/core/bitstreams/91daf1dc-cd29-4ba0-a391-e97b24f83d43/content>