



---

**Ausarbeitung**

---

**Rahmenbedingungen für Carsharing- und  
Scootersharing-Unternehmen und die Ziele und Maßnahmen im  
Zusammenhang mit der Elektromobilitätsstrategie der  
Bundesregierung**

**Rahmenbedingungen für Carsharing- und Scootersharing-Unternehmen und die Ziele und Maßnahmen im Zusammenhang mit der Elektromobilitätsstrategie der Bundesregierung**

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 066/16  
Abschluss der Arbeit: 19. August 2016  
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Technologie; Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz; Tourismus

---

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Gesetzliche Anforderungen und Förderungen für die Tätigkeit von Carsharing- und Scootersharing-Unternehmen</b>	<b>4</b>
2.1.	Gesetzliche Anforderungen an den Betrieb von Carsharing- und Scootersharing-Unternehmen	5
2.2.	Mögliche staatliche Maßnahmen zur Förderung von Carsharing- und Scootersharing-Unternehmen	5
2.2.1.	Mögliche Bevorrechtigungen für Carsharing-Unternehmen durch straßenverkehrsrechtliche Neuregelungen	6
2.2.2.	Weitere Branchenvorschläge für zukünftige Förderungsmaßnahmen	8
<b>3.</b>	<b>Elektromobilitätsstrategie der Bundesregierung – Ziele, Status Quo und Maßnahmen zur Zielerreichung</b>	<b>8</b>
3.1.	Historie und Gegenstand der Elektromobilitätsstrategie der Bundesregierung seit 2009	9
3.2.	Anzahl zugelassener Kraftfahrzeuge mit Elektro- oder Hybridantrieb	13
3.3.	Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität	13
3.3.1.	Elektromobilitätsgesetz (EmoG) und 50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften	13
3.3.2.	Befreiung von der Kfz-Steuer für reine Elektrofahrzeuge	15
3.3.3.	Allgemeine Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)	16
3.3.4.	Förderung der Elektromobilität in Kommunen und kommunalen Einrichtungen und Forschungsförderung	17
3.3.5.	Standardisierung und Rechtssicherheit im Bereich der Stromladeinfrastruktur	18

## 1. Einleitung

Der vorliegende Sachstand stellt einige allgemeine Informationen zu den Themenbereichen **Car-sharing** und **Elektromobilität** zusammen, um Fragen u. a. nach etwaigen gesetzlichen Anforderungen und bestehenden Förderungen für Carsharing- und Scootersharing-Unternehmen sowie nach den bestehenden und geplanten Maßnahmen zum Erreichen der Ziele der Elektromobilitätsstrategie der Bundesregierung zu beantworten.

## 2. Gesetzliche Anforderungen und Förderungen für die Tätigkeit von Carsharing- und Scootersharing-Unternehmen

Nach der Definition des **Bundesverbands CarSharing e. V. (BCS)** beschreibt der Begriff des Carsharing

„die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen. Dabei spielt es keine Rolle, in welcher Rechtsform der Anbieter organisiert ist. Diese können z. B. GmbHs, AGs, Vereine oder auch GbRs sein.

Kunden schließen zunächst einen Rahmenvertrag mit dem Anbieter ab bzw. werden Mitglied in einem CarSharing-Verein. Sie kommen dann ein Zugangsmedium für alle KfZ des Anbieters (Tresorschlüssel, Karte, Handy-App) und können in Zukunft jederzeit eigenständig dessen Fahrzeuge nutzen. Die Fahrzeuge werden telefonisch, per App oder per Internet gebucht. Beim stationsbasierten CarSharing stehen die Fahrzeuge auf reservierten Stellplätzen zur Verfügung. Dort wird das Fahrzeug abgeholt, dorthin wird es auch wieder zurückgebracht. Beim free-floating CarSharing stehen die Fahrzeuge in einem definierten Operationsgebiet zufällig verteilt. Sie werden per Handy geortet und können nach der Fahrt irgendwo im Operationsgebiet des Anbieters abgestellt werden. Während stationsbasierte Fahrzeuge weit im Voraus buchbar sind, lassen sich free-floating Fahrzeuge nur spontan buchen. Dafür muss bei free-floating Fahrzeugen der Rückgabezeitpunkt nicht im Voraus bestimmt werden.“<sup>1</sup>

Der Begriff des Scootersharing meint daneben das organisierte, gemeinschaftliche Nutzen von Kleinkrafträdern bzw. Motorrollern.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> **BCS – Bundesverband CarSharing e. V. (2016a)**. Was ist CarSharing? Link: <http://www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/faq> (letzter Abruf: 18.08.2016).

<sup>2</sup> Vgl. etwa die Informationen auf den Internetseiten einschlägiger Anbieter wie eMio in Berlin, scoo.me in München oder Jaano in Hamburg.

## 2.1. Gesetzliche Anforderungen an den Betrieb von Carsharing- und Scootersharing-Unternehmen

Spezielle gewerberechtliche Anforderungen an den Betrieb von Carsharing- und Scootersharing-Unternehmen bestehen nicht. So besagt der Grundsatz der Gewerbefreiheit nach § 1 Abs. 1 Gewerbeordnung (GewO)<sup>3</sup>, dass der Betrieb eines Gewerbes jedermann gestattet ist, soweit die GewO selbst keine Ausnahmen oder Beschränkungen vorschreibt oder zulässt. Dies ist nicht der Fall.

Carsharing- und Scootersharing-Unternehmen haben die allgemeinen zivil- und öffentlich-rechtlichen Vorgaben zu beachten, die beim Betrieb eines jeden Unternehmens von Bedeutung sind. Für Autovermietungs- und somit auch für Carsharing- und Scootersharing-Unternehmen ist dabei etwa § 21 Abs. 1 Nr. 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG)<sup>4</sup> von Bedeutung. Nach dieser Norm macht sich ein Halter eines Kraftfahrzeugs<sup>5</sup> strafbar, wenn er es zulässt, dass jemand ein Fahrzeug führt, der die dazu erforderliche Fahrerlaubnis nicht hat oder dem das Führen des Fahrzeugs aus anderen Gründen verboten ist. Die entsprechenden Unternehmen müssen daher kontrollieren, ob die entsprechenden Voraussetzungen zum Führen des Fahrzeugs vorliegen, bevor sie diese zur Nutzung überlassen.

Welche zivil- und/oder öffentlich-rechtlichen Vorgaben darüber hinaus von Carsharing- und Scootersharing-Unternehmen im Einzelnen zu beachten sind, kann ohne die Kenntnis der Umstände des jeweiligen Einzelfalls im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht erschöpfend dargestellt werden.

## 2.2. Mögliche staatliche Maßnahmen zur Förderung von Carsharing- und Scootersharing-Unternehmen

Die Nutzung von Car- oder Scootersharing-Dienstleistungen als Ergänzung zu bestehenden Verkehrsangeboten etwa des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) kann dazu führen, dass sich der motorisierte Individualverkehr insbesondere in den Städten und somit die dadurch verursachten Emissionen verringern und die Städte entlastet werden.<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> Gewerbeordnung vom 22.02.1999, BGBl. I S. 202; zuletzt geändert durch Gesetz vom 31.07.2016, BGBl. I S. 1914.

<sup>4</sup> Straßenverkehrsgesetz vom 05.03.2003, BGBl. I S. 310, 919; zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.05.2016, BGBl. I S. 1217.

<sup>5</sup> Zum Begriff des Kraftfahrzeugs vgl. § 1 Abs. 2 StVG. Danach gelten als Kraftfahrzeuge „Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein.“ Folglich stellen auch Roller Kraftfahrzeuge im Sinne des StVG dar.

<sup>6</sup> Vgl. dazu **Roßnagel, Alexander/Anschütz, Maria (2015)**. Sonderregeln für Carsharing aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes? Jahrbuch des Umwelt- und Technikrechts 2015. Berlin: Erich Schmidt Verlag. S. 105 – 139. **Anlage 1.**

---

Derzeit existieren jedoch keine bundeseinheitlichen Maßnahmen zur Förderung von Carsharing- und Scootersharing-Unternehmen. Nachfolgend werden die Hintergründe zum geplanten Carsharinggesetz sowie weitere Branchenvorschläge für mögliche zukünftige Förderungsmaßnahmen dargestellt.

### 2.2.1. Mögliche Bevorrechtigungen für Carsharing-Unternehmen durch straßenverkehrsrechtliche Neuregelungen

Insbesondere für Carsharing-Unternehmen bestehen bestimmte rechtliche Hürden, die es ihnen erschweren, ihr Angebot für Kunden ausreichend attraktiv zu gestalten:<sup>7</sup> Ein wesentlicher Punkt ist dabei etwa die Frage, ob die Inanspruchnahme von Parkplätzen durch die entsprechenden Kraftfahrzeuge noch straßenrechtlicher Gemeingebrauch oder bereits eine genehmigungspflichtige Sondernutzung darstellt. Und auch die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Ausweisung spezieller Parkzonen für Carsharing-Unternehmen durch die Kommunen sind nicht bundeseinheitlich geregelt.<sup>8</sup>

So heißt es im **Koalitionsvertrag** zwischen den Bundestagsfraktionen CDU/CSU und SPD vom 16. Dezember 2013:

„Im Straßenverkehrsrecht schaffen wir die Möglichkeit, dass Kommunen Parkplätze rechtssicher für Carsharing-Autos und Elektroautos ausweisen können.“<sup>9</sup>

Im **Aktionsprogramm Klimaschutz 2020** des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) aus dem Jahr 2014 heißt es entsprechend:

„Das Carsharing in Städten soll durch ein Carsharing-Gesetz unterstützt werden. Zur Bevorrechtigung des Carsharing wird ein eigenständiges Gesetz geschaffen. Auf dieser Basis kann dann wiederum die StVO um Bevorrechtigungstatbestände ergänzt werden. Dieses neue Gesetz soll neben einer unselbstständigen Verordnungsermächtigung zur Schaffung von separaten Stellflächen für Carsharingparkplätze und der Möglichkeit, Carsharingfahrzeuge von Parkgebühren befreien zu können, auf Vorgaben zur Definition und zur Kennzeichnung der Carsharingfahrzeuge enthalten.“<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> Zu den nachfolgenden sowie weiteren Beispielen vgl. **Schulze, Hans-Georg (2013)**. Juristische Herausforderungen beim Car Sharing. Betriebs-Berater. 68. Jahrgang (2013). Frankfurt/Main: Deutscher Fachverlag. S. 195 – 202. **Anlage 2**.

<sup>8</sup> Dazu auch **Roßnagel, Alexander/Anschütz, Maria (2015)**. A. a. O. (Fn. 6). S. 114.

<sup>9</sup> **Bundestagsfraktionen der CDU/CSU und der SPD (2013)**. Deutschlands Zukunft gestalten. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. S. 32. Link: <https://www.cdu.de/sites/default/files/media/dokumente/koalitionsvertrag.pdf> (letzter Abruf: 18.08.2016).

<sup>10</sup> **Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2014)**. Aktionsprogramm Klimaschutz 2020. Dezember 2014. S. 51. Link: <http://www.bmub.bund.de/service/publikationen/downloads/details/artikel/aktionsprogramm-klimaschutz-2020/> (letzter Abruf: 18.08.2016).

---

Zwar existiert ein derartiges Gesetz im Zeitpunkt der Erstellung der vorliegenden Arbeit noch nicht. Allerdings nimmt die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung zur Stellungnahme des Bundesrates zu ihrem „Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG)“ auf entsprechende Tätigkeiten Bezug. Konkret heißt es:

„Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Bundesrates, dass Carsharing ein großes Potenzial für eine nachhaltige Mobilität in Städten bietet. [...] Deshalb erarbeitet die Bundesregierung derzeit einen eigenständigen Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von Carsharingfahrzeugen.“<sup>11</sup>

Nach Informationen des BCS ist der bisher nicht veröffentlichte Gesetzentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 29. April 2016 in die Ressortabstimmung gegeben worden.<sup>12</sup> Zum möglichen Inhalt des Gesetzes heißt es auf der Internetseite des BMVI:

„Das Gesetz ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden vor Ort, separate Parkflächen für Carsharingfahrzeuge auszuweisen. Zudem können Carsharingfahrzeuge von Parkgebühren befreit werden.

Bevorrechtigt werden sollen sowohl stationsgebundene Carsharingfahrzeuge wie z. B. Flinkster und Cambio, als auch nicht stationsgebundene Carsharingfahrzeuge wie z. B. Car2Go oder DriveNow.

Zudem wird für das stationsbasierte Carsharing im Rahmen eines wettbewerblichen Auswahlverfahrens die Möglichkeit eröffnet, Abhol- und Rückgabestellen an ausgewählten Standorten in den öffentlichen Verkehrsraum zu verlagern. Bei der Auswahl dürfen übergeordnete verkehrs- oder umweltpolitische Gründe eine Rolle spielen: Die Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr wie die Nähe zu Bahnhöfen, die Umweltausrichtung des Unternehmens wie die Zertifizierung mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“ oder die umweltverträgliche Ausrichtung der Fahrzeugflotte.

Das Gesetz definiert, was unter dem Begriff Carsharingfahrzeug zu verstehen ist und wie diese Fahrzeuge zu kennzeichnen sind.“<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> **Deutscher Bundestag (2014)**. Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) vom 03.12.2014. Gegenäußerung der Bundesregierung. BT-Drs. 18/3418. S. 35.

<sup>12</sup> **BCS – Bundesverband CarSharing e. V. (2016b)**. Das Carsharinggesetz kommt voran – hoffentlich. Pressemitteilung vom 03.05.2016. Link: <http://www.carsharing.de/presse/pressemitteilungen/carsharinggesetz-kommt-voran-hoffentlich> (letzter Abruf: 18.08.2016).

<sup>13</sup> **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016)**. BMVI unterstützt Carsharing. Link: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/carsharing-gesetz.html> (letzter Abruf: 18.08.2016).

### 2.2.2. Weitere Branchenvorschläge für zukünftige Förderungsmaßnahmen

Zur Frage, was die Politik zur weiteren Förderung des Carsharing beitragen kann, führt der BCS auf seiner Internetseite aus:

- „1. Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO): Möglichkeit der Einrichtung von exklusiven CarSharing-Stationen im gewidmeten öffentlichen Verkehrsraum;
2. Reduzierung der Umsatzsteuer für CarSharing-Unternehmen auf den ermäßigten Mehrwertsteuersatz (zur Zeit 7 %), in Anlehnung an den öffentlichen Nahverkehr sowie den Schienennahverkehr;
3. Umstellung der allgemeinen KfZ-Steuer auf Verbrauchs- und Emissionsbasis;
4. Reduzierung der KfZ-Steuer für CarSharing-Fahrzeuge, deren Betreiber mit dem Umweltzeichen RAL-ZU 100 Car-Sharing („Blauer Engel“) zertifiziert sind;
5. Novellierung der Landesbauordnungen:
  - Abschaffung der Herstellungspflicht von Stellplätzen im Wohnungsneubau zugunsten von CarSharing-Stationen,
  - Festschreibung der Verwendbarkeit von Stellplatzablösemitteln auch für die Herstellungen von CarSharing-Stationen;
6. Aufnahme des CarSharing in lokale und regionale Nahverkehrspläne;
7. Ausschreibungen: Einbeziehung des CarSharing in durch Gebietskörperschaften ausgeschriebene öffentliche Verkehrsleistungen (Bestellerprinzip);
8. Kostensenkung in der Verwaltung: Bund, Länder und Gemeinden sind aufgefordert, vor der Beschaffung eigener Dienstfahrzeuge eine Vergabe des bis dato verwaltungseigenen Fahrzeugmanagements an CarSharing-Anbieter zu prüfen, um Kosten zu senken, zu einer Belegung des CarSharing-Marktes beizutragen und damit Synergieeffekte zu befördern;
9. Einrichtung von verkehrlichen Pilotregionen, in denen CarSharing besonders gefördert wird und beispielhaft positiv beeinflussende gesetzliche und ordnungsrechtliche Rahmenbedingungen erprobt werden.“<sup>14</sup>

### 3. Elektromobilitätsstrategie der Bundesregierung – Ziele, Status Quo und Maßnahmen zur Zielerreichung

Nachfolgend werden einige Hintergründe und die wesentlichen Eckpunkte der Elektromobilitätsstrategie der Bundesregierung überblicksartig erläutert. Im Anschluss wird der Status Quo der

---

<sup>14</sup> BCS – Bundesverband CarSharing e. V. (2016c). Was kann die Politik zur weiteren Förderung des CarSharing beitragen? Link: <http://www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/faq> (letzter Abruf: 18.08.2016).



---

Zulassung von Elektrofahrzeugen dargestellt und der Frage nachgegangen, mit welchen bestehenden oder geplanten Maßnahmen die Bundesregierung das Erreichen ihrer Ziele im Bereich der Elektromobilität sicherstellen will.<sup>15</sup>

### 3.1. Historie und Gegenstand der Elektromobilitätsstrategie der Bundesregierung seit 2009

Im August 2009 veröffentlichte die Bundesregierung den **Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität (NEP)**. Darin heißt es u.a.:

„Nach weit mehr als 100 Jahren Entwicklungsgeschichte des Verbrennungsmotors im Straßenverkehr deutet sich mit der Elektromobilität eine technologische Zeitenwende im Verkehrsbereich an. Die Elektrifizierung der Antriebe ist eine ganz wesentliche Stellschraube für eine zukunftsfähige Mobilität. Sie bietet die Chance, die Abhängigkeit vom Öl zu reduzieren, die Emissionen zu minimieren und die Fahrzeuge besser in ein multimodales Verkehrssystem zu integrieren.

[...]

Der Einstieg in die Elektromobilität ist kurzfristig über Demonstrationsvorhaben und Feldversuche möglich. Erste Plug-In-Hybridfahrzeuge und reine Elektrofahrzeuge können in wenigen Jahren Marktreife erlangen. Der Aufbau der Batterieladeinfrastruktur muss dabei schrittweise und zunächst lokal bzw. regional konzentriert erfolgen. Für eine breite Markteinführung sind insbesondere die Kostenstrukturen sowie die Alltagstauglichkeit der Fahrzeuge zu verbessern. Aufgrund der heute noch bestehenden technologischen und wirtschaftlichen Herausforderungen wird es wohl noch mehr als eine Dekade dauern, bis Elektrofahrzeuge einen signifikanten Marktanteil erreichen. **Ziel der Bundesregierung ist es, dass bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren.**

[...]

Im Kontext des nationalen Entwicklungsplans wird der Begriff der Elektromobilität auf den Straßenverkehr begrenzt. Hierbei handelt es sich insbesondere um Personenkraftwagen (PKW) und leichte Nutzfahrzeuge, ebenso werden aber auch Zweiräder (Elektroroller, Elektrofahrräder) und Leichtfahrzeuge einbezogen.“<sup>16</sup>

Dieser Nationale Entwicklungsplan bildete das Grundgerüst für die weiteren Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität. So wurde am 3. Mai 2010 die „Gemeinsame Erklärung von Bundesregierung und deutscher Industrie“ zum Thema „Elektromobilität“ veröffentlicht.

---

<sup>15</sup> Einen Gesamtüberblick zum Thema Elektromobilität vermittelt **Karle, Anton (2015)**. Elektromobilität. Grundlagen und Praxis. 2015. Leipzig: Fachbuchverlag.

<sup>16</sup> **Bundesregierung (2009)**. Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung. August 2009. S. 2, 6. Link: [https://www.bmbf.de/files/nationaler\\_entwicklungsplan\\_elektromobilitaet.pdf](https://www.bmbf.de/files/nationaler_entwicklungsplan_elektromobilitaet.pdf) (letzter Abruf: 18.08.2016). **Hervorhebung durch den Verfasser.**

In dieser Erklärung wird das Ziel bekräftigt, dass bis

„zum Jahr 2020 [...] mindestens 1 Million **Elektrofahrzeuge** auf Deutschlands Straßen fahren [sollen].“<sup>17</sup>

Weiterhin vereinbarten Bundesregierung und Industrie im Rahmen dieser Erklärung u. a.

„die folgenden gemeinsamen Maßnahmen:

- Die Industrie wird aktiv daran mitwirken, die erforderlichen Angebote zu unterbreiten, um die Ziele des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität (1 Million **Fahrzeuge** in 2020 in Deutschland) zu erreichen. Die Zielerreichung hängt neben den produktbezogenen Angeboten natürlich auch von den Rahmenbedingungen ab.

Die Energiewirtschaft erstellt ein Konzept für den wirtschaftlichen Ausbau der Infrastruktur in den nächsten Jahren zur Sicherstellung einer diskriminierungsfreien, marktkonformen und bedarfsgerechten Versorgung mit Ladestationen.

- [...]
- Die Bundesregierung wird mit den Ländern und den Kommunen über Änderungen des Ordnungsrechts (z. B. Straßenverkehrsordnung sowie andere einschlägige Gesetze) beraten und Möglichkeiten erörtern, wie Genehmigungsverfahren z. B. für Ladesäulen vereinfacht und beschleunigt werden können.
- Die Bundesregierung wird die Rahmenbedingungen für Ladeinfrastruktur und –nutzung optimieren und anstehende regulatorische Fragen zügig klären.“<sup>18</sup>

Weiterhin vereinbarten Bundesregierung und die Industrie die Etablierung einer **Nationalen Plattform Elektromobilität** bestehend aus sieben Arbeitsgruppen, die konkrete Vorschläge für die Erreichung der Ziele des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität erarbeiten sollen.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> **Bundesregierung (2010)**. Etablierung der Nationalen Plattform Elektromobilität – Gemeinsame Erklärung von Bundesregierung und deutscher Industrie. 03.05.2010. Link: <https://www.bundesregierung.de/Content/Archiv/DE/Archiv17/Artikel/2010/05/2010-05-03-elektromobilitaet-erklaerung.html> (letzter Abruf: 18.08.2016). **Hervorhebung durch den Verfasser.**

<sup>18</sup> **Bundesregierung (2010)**. A. a. O. (Fn. 17). **Hervorhebung durch den Verfasser.**

<sup>19</sup> **Bundesregierung (2010)**. A. a. O. (Fn. 17).

Auch das **Energiekonzept der Bundesregierung** vom September 2010 bezieht den Energieverbrauch des Verkehrsbereichs im Allgemeinen sowie die Ziele des NEP im Besonderen in die Planungen für die zukünftige Energiepolitik Deutschlands mit ein. So heißt es darin u. a.:

„Entsprechend der Koalitionsvereinbarung sollen bis 2020 die Treibhausgasemissionen um 40 Prozent und entsprechend der Zielformulierung der Industriestaaten bis 2050 um mindestens 80 Prozent – jeweils gegenüber 1990 – reduziert werden. [...]

[...] Im Verkehrsbereich soll der Endenergieverbrauch bis 2020 um rund 10 Prozent und bis 2050 um rund 40 Prozent gegenüber 2005 zurückgehen.

[...]

Die Strategie zur Elektromobilität wird auf Grundlage der Gemeinsamen Erklärung von Industrie und Bundesregierung vom 3. Mai 2010 konsequent weiterverfolgt. **Unser Ziel ist es, 1 Million Elektrofahrzeuge bis 2020 und 6 Millionen bis 2030 auf die Straße zu bringen.**<sup>20</sup>

Zur Konkretisierung des NEP von 2009 legte die Bundesregierung 2011 ihr **Regierungsprogramm Elektromobilität** vor. Darin benennt die Bundesregierung eine Reihe von Maßnahmen, deren geplante Umsetzung helfen soll, die Ziele des NEP zu erreichen. So sollen **straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen** wie die Einräumung von Sonderparkplätzen oder die Freigabe von Busspuren für Elektrofahrzeuge sowie **steuerliche Anreizmechanismen** wie etwa die Befreiung sämtlicher Elektrofahrzeuge für einen Zeitraum von zehn Jahren von der Kraftfahrzeugsteuer (KfZ-Steuer) den weiteren Ausbau der Elektromobilität vorantreiben.<sup>21</sup> Hierzu führt die Bundesregierung aus, dass

„[i]ndividuelle und kollektive Mobilität [...] mit Elektrofahrzeugen ideal verzahnt werden [können]. Deshalb ist auch die Stadtplanung gefragt: Sie muss Rahmenbedingungen für die Schaffung von Infrastruktur setzen, etwa für Stellplätze und Ladepunkte für elektrische Car-Sharing-Fahrzeuge. [...]

[...]

---

<sup>20</sup> **Deutscher Bundestag (2010)**. Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung und 10-Punkte-Sofortprogramm – Monitoring und Zwischenbericht der Bundesregierung. Unterrichtung durch die Bundesregierung vom 28.09.2012. BT-Drs. 17/3049. S. 2 f., 14. **Hervorhebung durch den Verfasser.**

<sup>21</sup> **Bundesregierung (2011)**. Regierungsprogramm Elektromobilität. Mai 2011. S. 18 ff. Link: [https://www.bmbf.de/files/programm\\_elektromobilitaet.pdf](https://www.bmbf.de/files/programm_elektromobilitaet.pdf) (letzter Abruf: 18.08.2016).

---

Die Bundesregierung wird die Beschaffung einer bestimmten Anzahl von Elektrofahrzeugen für Unternehmensflotten und professionell gemanagten Flotten, die der Allgemeinheit zugänglich sind, wie z. B. Car-Sharing-Verbünde, unterstützen.“<sup>22</sup>

Auch der **Koalitionsvertrag** zwischen den Bundestagsfraktionen CDU/CSU und SPD vom 16. Dezember **2013** äußerte sich zur Elektromobilitätsstrategie:

„Am Ziel, eine Mio. **Elektroautos** in allen unterschiedlichen Varianten für Deutschlands Straßen bis zum Jahr 2020, wollen wir festhalten.

[...]

Im Straßenverkehrsrecht schaffen wir die Möglichkeit, dass Kommunen Parkplätze rechtsicher für Carsharing-Autos und **Elektroautos** ausweisen können.“<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> **Bundesregierung (2011)**. A. a. O. (Fn. 21). S. 8, 52. Zum Thema „Wirtschaftlichkeit von Elektro-Carsharing-Konzepten“ vgl. **Baum, Herbert/Heinicke, Benjamin/Mennecke, Christina (2012)**. Carsharing als alternative Nutzungsform für Elektromobilität. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. 83. Jahrgang (2012). Düsseldorf: Verkehrs-Verlag J. Fischer. S. 63 – 105. Zur Thematik von Elektrofahrzeugen im Carsharing siehe auch **Deutscher Bundestag (2013)**. Konzepte der Elektromobilität und deren Bedeutung für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Bericht des Ausschusses für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung (18. Ausschuss) gemäß § 56a der Geschäftsordnung vom 23.05.2013. BT-Drs. 17/13625. S. 8 f., 44 ff.

<sup>23</sup> **Bundestagsfraktionen der CDU/CSU und der SPD (2013)**. A. a. O. (Fn. 9). S. 32. **Hervorhebungen durch den Verfasser.**

### 3.2. Anzahl zugelassener Kraftfahrzeuge mit Elektro- oder Hybridantrieb

Nach den Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) stellt sich der Bestand an Kraftfahrzeugen<sup>24</sup> mit Elektro- oder Hybridantrieb in Deutschland zum Stichtag 1. Januar 2016 folgendermaßen dar:

	Krafträder	Personenkraftwagen	Kraftomnibusse	Lastkraftwagen	Zugmaschinen	Sonstige KfZ
<b>Elektroantrieb</b>	7.300	25.502	137	4.367	329	316
<b>Hybridantrieb</b>	239	130.365	321	117	105	39

Tab.1: Bestand an Kraftfahrzeugen am 1. Januar 2016 nach Elektro- und Hybridantrieb.<sup>25</sup>

### 3.3. Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität

Nachfolgend werden die bereits geltenden oder geplanten wesentlichen Maßnahmen zur weiteren Förderung der Elektromobilität skizziert.<sup>26</sup>

#### 3.3.1. Elektromobilitätsgesetz (EmoG) und 50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Im Juni 2015 trat das **Elektromobilitätsgesetz (EmoG)**<sup>27</sup> in Kraft. Nach dessen § 1 werden mit diesem Gesetz Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Teilnahme **elektrisch betriebener Fahrzeuge**

<sup>24</sup> Zum Kraftfahrzeugbegriff nach StVG vgl. die Ausführungen bei Fn. 5.

<sup>25</sup> Vgl. **Kraftfahrzeugbundesamt (2016)**. Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen. Stand 01.01.2016. Mai 2016. S. 8 f. Link: [http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/umwelt\\_node.html](http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/umwelt_node.html) (letzter Abruf: 17.08.2016). Für die KBA-Definition von Elektro- und Hybrid(-Fahrzeugen) vgl. die Ausführungen auf S. 33 und 34.

<sup>26</sup> Vgl. dazu auch **Müller, Bilun (2015)**. Die Förderung der Elektromobilität durch das Recht. Handbuch Elektromobilität 2015. Frankfurt/Main: EW Medien und Kongresse GmbH. S. 159 – 169. **Anlage 3**.

<sup>27</sup> Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge vom 05.06.2016, BGBl. I S. 898.

**bestimmter Fahrzeugklassen** am Straßenverkehr ermöglicht, um deren Verwendung zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern.

Erfasst sind dabei zum einen elektrisch betriebene Fahrzeuge der **Klasse M1** und **N1** im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG<sup>28</sup>. Das sind für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mindestens **vier Rädern** und höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (M1) und für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmassen bis zu 3,5 Tonnen (N1).

Zum anderen erfasst das EmoG elektrisch betriebene Fahrzeuge der **Klassen L3e, L4e, L5e und L7e** im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013<sup>29</sup>. Dabei handelt es sich um **zwei-, drei- und vierrädrige Kraftfahrzeuge mit oder ohne Beiwagen** und einem Hubvolumen von mehr als 50 ccm<sup>3</sup> oder einer maximalen Nenndauerleistung von mehr als 4.000 Watt.<sup>30</sup> Leichte zwei- und vierrädrige Kraftfahrzeuge sowie Leichtkrafträder (L1e, L2e und L6e; Hubvolumen ≤ 50 ccm<sup>3</sup> oder maximale Nenndauerleistung ≤ 4.000 Watt und bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit ≤ 45 km/h) sind durch diese Einschränkung explizit ausgenommen.

Ein elektrisch betriebenes Fahrzeug ist nach § 2 Nr. 1 EmoG ein reines Batterieelektrofahrzeug, ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug (Plug-in-Hybrid) oder ein Brennstoffzellenfahrzeug. Eine Einschränkung für die Bevorrechtigung von Plug-in-Hybriden normiert § 3 Abs. 2 EmoG. Danach dürfen diese Fahrzeuge Bevorrechtigungen nur in Anspruch nehmen, wenn das Fahrzeug eine Kohlendioxidemission von maximal 50 Gramm je gefahrenen Kilometer hat oder die Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine mindestens 40 Kilometer beträgt.

Nach § 3 Abs. 4 EmoG ermöglicht das Gesetz Bevorrechtigungen

- „1. für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,
2. bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen,
3. durch das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen oder Durchfahrtverboten,

---

<sup>28</sup> Richtlinien 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 05.09.2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie). ABl. Nr. L 263 vom 09.10.2007. S. 1.

<sup>29</sup> Verordnung (EU) Nr. 169/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.01.2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen. ABl. Nr. L 60 vom 02.03.2013. S. 52.

<sup>30</sup> Obwohl das EmoG nur elektrisch betriebene Fahrzeuge erfasst, ist die Kubikzentimeter-Angabe hier relevant, da auch (Plug-in-)Hybridfahrzeuge von der Definition des § 2 Nr. 1 EmoG erfasst werden.

4. im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.“

§ 3 Abs. 5 EmoG enthält darüber hinaus die erforderlichen Ermächtigungsgrundlagen zum Erlass von Rechtsverordnungen, mit denen diese Bevorrechtigungen näher bestimmt, die Einzelheiten der Anforderungen an deren Inanspruchnahme festgelegt und die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, insbesondere Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, bestimmt werden können.<sup>31</sup>

In Ausübung dieser Ermächtigung erließen das BMVI und das BMUB die **Fünzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**<sup>32</sup>. Diese Verordnung änderte vor allem die Fahrzeug-Zulassungsverordnung<sup>33</sup> (Einführung einer Plakette für elektrisch betriebene Fahrzeuge) sowie die Straßenverkehrsordnung<sup>34</sup> (Einführung von Zusatzzeichen, um elektrisch betriebene Fahrzeuge von bestimmten Ge- und (insbesondere Park-)Verboten ausnehmen zu können bzw. ihre Bevorrechtigung zu verdeutlichen).

### 3.3.2. Befreiung von der KfZ-Steuer für reine Elektrofahrzeuge

Nach §§ 3d, 9 Abs. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz (KfZ-SteuerG)<sup>35</sup> sind erstzugelassene reine Elektrofahrzeuge für die Dauer von fünf Jahren von der KfZ-Steuer befreit. Nach Ablauf dieses Zeitraums verringert sich die reguläre KfZ-Steuer um 50 %. Mit dem **Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr**<sup>36</sup> soll die fünfjährige Steuerbefreiung für Erstzulassungen reiner Elektrofahrzeuge rückwirkend zum 1. Januar 2016 in eine zehnjährige Befreiung umgewandelt werden. Darüber hinaus soll diese zehnjährige Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge auf technisch angemessene, verkehrsrechtlich genehmigte Elektro-Umrüstungen ausgeweitet werden.<sup>37</sup>

Reine Elektrofahrzeuge sind nach § 9 Abs. 2 KfZ-SteuerG Fahrzeuge, die ausschließlich durch Elektromotoren angetrieben werden. Und da das Gesetz auch die Steuerpflicht für Halter von

---

<sup>31</sup> Zum EmoG umfassend **Schubert, Rupert (2016)**. Nutzeranreize für Elektrofahrzeuge im Straßenverkehr. Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV). 29. Jahrgang (2016). München: C. H. Beck. S. 153 – 158. **Anlage 4**.

<sup>32</sup> Verordnung vom 15.09.2015, BGBl. I S. 1573.

<sup>33</sup> Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr vom 03.02.2011, BGBl. I S. 139; zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.07.2016, BGBl. I S. 1679.

<sup>34</sup> Straßenverkehrsordnung vom 06.03.2013, BGBl. I S. 367; zuletzt geändert durch Verordnung vom 17.06.2016, BGBl. I S. 1463.

<sup>35</sup> Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 26.09.2002, BGBl. I S. 3818; zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.06.2015, BGBl. I S. 901.

<sup>36</sup> **Deutscher Bundestag (2016)**. Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr. Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 20.06.2016. BT-Drs. 18/8828.

<sup>37</sup> So die Begründungen zum Gesetzentwurf. Vgl. **Deutscher Bundestag (2016)**. A. a. O. (Fn. 36). S. 7.

Krafträdern regelt<sup>38</sup>, können auch Krafträder steuerprivilegierte Elektrofahrzeuge im Sinne der Norm sein.

### 3.3.3. Allgemeine Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)

Am 29. Juni 2016 erließ das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) die **Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)**<sup>39</sup>.

Die Bundesregierung geht zum jetzigen Zeitpunkt davon aus, dass es nur mit weiteren unterstützenden Maßnahmen gelingen wird, die für das Jahr 2020 gesetzte Zielmarke von einer Million Elektrofahrzeugen zu erreichen.<sup>40</sup> Daher verfolgt die genannte Förderrichtlinie das Ziel, mit Hilfe einer **Kaufprämie** den Absatz neuer Elektrofahrzeuge zu steigern. Nach Ansicht der Bundesregierung könne dadurch ein nennenswerter Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffbelastung der Luft bei gleichzeitiger Stärkung der Nachfrage nach umweltschonenden Elektrofahrzeugen um mindestens 300.000 Fahrzeuge geleistet werden.<sup>41</sup>

Förderfähig ist nach Ziff. 2.1 der Förderrichtlinie

„der Erwerb eines erstmals zugelassenen, elektrisch betriebenen Fahrzeugs gemäß der Definition des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG), wenn gleichzeitig die Voraussetzungen der Nummern 3.1 und 3.2 dieser Förderrichtlinie vorliegen.“<sup>42</sup>

Ziff. 3.1 konkretisiert die förderfähigen Fahrzeugklassen. Danach ist der Erwerb (Kauf oder Leasing) von Elektrofahrzeugen der Klassen M1, N1 und (unter der Bedingung, dass das Fahrzeug im Inland mit der Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden darf,) der Klasse N2 im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG<sup>43</sup> förderfähig. Das betrifft folglich für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mindestens **vier Rädern** und höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (M1) sowie für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmassen bis zu 3,5 Tonnen (N1) bzw. (bei Vorliegen der genannten Voraussetzung) bis zu 12 Tonnen (N2). Die Einschränkung des § 3 Abs.

---

<sup>38</sup> Vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 1 KfZ-SteuerG.

<sup>39</sup> **Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2016)**. Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) vom 29.06.2016. BAnz AT vom 01.07.2016. B1. Link: <http://www.bafa.de/bafa/de/wirtschaftsfoerderung/elektromobilitaet/rechtsgrundlagen/index.html> (letzter Abruf: 18.06.2016).

<sup>40</sup> So die Erläuterungen zur Förderrichtlinie, siehe **Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2016)**. A. a. O. (Fn. 39).

<sup>41</sup> So die Erläuterungen zur Förderrichtlinie, siehe **Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2016)**. A. a. O. (Fn. 39).

<sup>42</sup> Zur Definition des § 2 Nr. 1 EmoG vgl. oben 3.3.1.

<sup>43</sup> Zu dieser Richtlinie vgl. oben 3.3.1.



2 EmoG für Plug-in-Hybride (max. 50 Gramm CO<sub>2</sub>/Kilometer oder ausschließlich elektrische Reichweite ≥ 40 Kilometer) gilt auch für die Förderrichtlinie.

Ziff. 3.2 erweitert den Kreis förderfähiger Fahrzeuge. Darin heißt es, dass Fahrzeuge, gleich welchen Antriebs, die keine lokalen CO<sub>2</sub>-Emissionen vorweisen, reinen Batterieelektrofahrzeugen gleichgestellt seien. Und Fahrzeuge, gleich welchen Antriebs, die höchstens 50 g CO<sub>2</sub>-Emissionen pro km vorweisen, seien Plug-in-Hybriden im Sinne der Förderrichtlinie gleichgestellt.

Hinsichtlich des förderfähigen Fahrzeugs normiert Ziff. 3.3 noch weitere Voraussetzungen: So muss sich das zu begünstigende Fahrzeugmodell auf einer im Internet veröffentlichten Liste des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) befinden, mit der sich die Automobilhersteller zu einer Beteiligung an der Finanzierung des Umweltbonus verpflichten. Weiterhin sind nur Neuerwerbungen ab dem 18. Mai 2016 förderfähig. Und der Bundesanteil am Umweltbonus kann nur für solche elektrisch betriebenen Fahrzeuge gewährt werden, deren Netto-Listpreis des Basismodells maximal 60.000,- EUR beträgt.

Ziff. 4 der Förderrichtlinie konkretisiert Art und Umfang der Förderung. So erfolgt die Finanzierung zur Hälfte durch den Automobilhersteller und zur anderen Hälfte durch einen nicht rückzahlbaren Zuschuss des Bundes. Dabei beträgt der Bundeszuschuss für reine Batterieelektrofahrzeuge oder Brennstoffzellenfahrzeuge 2.000,- EUR und für Plug-in-Hybride 1.500,- EUR. Die Automobilhersteller müssen den jeweils gleichen Betrag ebenfalls zuschießen.

Weitere Regelungen der Förderrichtlinie betreffen insbesondere das Verfahren zur Antragstellung und sonstige Verfahrensfragen.<sup>44</sup>

#### 3.3.4. Förderung der Elektromobilität in Kommunen und kommunalen Einrichtungen und Forschungsförderung

Das BMVI hat im Juni 2015 eine **Förderrichtlinie Elektromobilität** erlassen.<sup>45</sup> Mit dieser Förderrichtlinie will das BMVI insbesondere die **Beschaffung von Elektrofahrzeugen** mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrzeugzahlen, insbesondere in kommunalen Flotten und der hierfür benötigten **Ladeinfrastruktur** sowie der Verknüpfung der Fahrzeuge mit dem Stromnetz in Kombination mit dem Ausbau erneuerbarer Energien für den Verkehrssektor auf der kommunalen Ebene unterstützen. Daneben sollen **anwendungsorientierte Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen** mit dem Ziel der Kostenreduktion der für die Elektromobilität benötigten Technologien, Komponenten oder Systeme gefördert werden. Die Förderrichtlinie normiert Vorgaben für die konkreten Gegenstände der Förderung, für die Zuwendungsempfänger, für die weiteren Zuwendungsvoraussetzungen sowie für Art, Höhe und Umfang der möglichen Förderungen.

---

<sup>44</sup> Für weitere Informationen vgl. auch die entsprechende Internetseite des BAFA. Link: <http://www.bafa.de/bafa/de/wirtschaftsfoerderung/elektromobilitaet/> (letzter Abruf: 18.08.2016).

<sup>45</sup> **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015)**. Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI vom 09.06.2015. BAnz AT vom 29.06.2015. B3. Link: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foerder-richtlinie-elektromobilitaet.html?nn=160668> (letzter Abruf: 18.08.2016).

### 3.3.5. Standardisierung und Rechtssicherheit im Bereich der Stromladeinfrastruktur

Unter dem Aspekt, dass der weitere Ausbau der Elektromobilität nur denkbar ist, wenn ausreichend und vor allem passende Stromladeinfrastruktur für die Nutzer zur Verfügung steht, ist die **Ladesäulenverordnung**<sup>46</sup> auch als Maßnahme zur weiteren Förderung der Elektromobilität zu kategorisieren.

Mit dieser Verordnungen werden technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile durch die Energiewirtschaft geregelt. Die verbindlichen Festlegungen der technischen Standards und insbesondere die Vorgaben zu einheitlichen Steckerstandards sollen bei potenziellen Betreibern dieser Ladepunkte zu mehr Investitionssicherheit und somit zu mehr Investitionen in Stromladeinfrastruktur führen.<sup>47</sup>

ENDE DER BEARBEITUNG

---

<sup>46</sup> Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile vom 09.03.2016, BGBl. I S. 457.

<sup>47</sup> Vgl. dazu die Erläuterungen zum Verordnungsentwurf **Bundesrat (2015)**. Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile. Verordnungsentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 29.10.2015. BR-Drs. 507/15.