

## Bericht

### des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)  
am 18./19. März 2015 in Berlin

und zur Verkehrsministerkonferenz am 16./17. April 2015 in Rostock

#### TOP 4.9/ Elektromobilität

##### TOP 4.3

Der Deutsche Bundestag hat am 5. März 2015 das **Elektromobilitätsgesetz (EmoG)** beschlossen. Im EmoG, das am 27. März in den 2. Durchgang im Bundesrat geht, wird der gesetzliche Rahmen für die Kennzeichnung und die Privilegierung von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr geregelt. Zur Umsetzung des EmoG werden nun zeitnah zusätzlich eine Änderungs-Verordnung zur Anpassung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, die die notwendigen Änderungen in der Straßenverkehrs-Ordnung und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung enthält, sowie eine Verwaltungsvorschrift auf den Weg gebracht. Noch im März soll die Länder- und Verbändeanhörung erfolgen.

In diesem Zusammenhang hat sich die Bundesregierung für eine Kennzeichnung der Elektrofahrzeuge mittels Kfz-Kennzeichen entschieden, die in der Änderungsverordnung geregelt wird. Für die Kennzeichnung auf dem Nummernschild gegenüber anderen Lösungen, z.B. Plaketten, sprechen die bessere Erkennbarkeit für die Ordnungskräfte und andere Verkehrsteilnehmer, da es sowohl von hinten als auch vorne sichtbar ist. Da mit einem „E“-Nummernschild besser ersichtlich ist, warum ein Elektrofahrzeug eine Privilegierung in Anspruch nimmt, wird auch die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöht. Zudem ist aus Sicherheitsgründen für alle Rettungskräfte eine schnelle Erkennbarkeit wichtig (unabhängig von der Verfügbarkeit neuer internetgestützter Dokumentationssysteme). Darüber hinaus wird die Kaufbereitschaft unterstützt, da neue Nutzer über das Kennzeichen ihre innovative Einstellung für andere Verkehrsteilnehmer sichtbar dokumentieren können. Dass die Kennzeichnung mittels Nummernschild zu höheren Kosten führt, ist nicht ersichtlich. Ein neu zuzulassendes Fahrzeug benötigt ohnehin ein Kennzeichenschild. Das zusätzliche „E“ erhöht die Kosten hierfür nicht.

Die Bundesregierung plant über das EmoG hinaus in einer **zweiten Stufe** zeitnah weitere für die Förderung der Elektromobilität notwendige gesetzliche Regelungen und Anreize zu schaffen. Ein zentrales Ziel ist dabei der Abbau von Hemmnissen insbesondere

in den Bereichen Infrastruktur und Baurecht. Die einzelnen Maßnahmen werden derzeit konkretisiert. Regelungsbedarf wird gesehen zum Beispiel hinsichtlich:

- des Aufbaus von Ladeinfrastruktur im privaten und im öffentlichen Raum (u.a. Integration in die Bundesverkehrswegeplanung, Ausstattung von Raststätten mit Schnellladesäulen)
- der Vorgaben zu Beschaffungsregeln, damit sich Bund, Länder und Gemeinden verstärkt Elektrofahrzeuge beschaffen (Beschaffungsinitiative)
- der Umsetzung EU-einheitlicher Standards für Ladestecker
- steuerrechtlicher Vorschriften, wie des Ladens beim Arbeitgeber und einer Sonder-AfA.

Die gesetzlichen Regelungen sollen durch gezielte Maßnahmen im Bereich Forschung und Entwicklung sowie durch noch näher zu bestimmende Investitions- und Marktaktivierungsmaßnahmen flankiert werden. Damit soll die Marktetablierung der Batterie- und Brennstoffzellentechnologie sowie der notwendigen Infrastrukturen weiter beschleunigt werden. Das BMVI wird die Länder, wie bisher, rechtzeitig informieren.

Bisher blieben private Investitionen in den **Ausbau der Ladeeinrichtungen** stark hinter den Erwartungen zurück. Grund hierfür ist insbesondere der Mangel an einheitlichen verbindlichen Steckerstandards. Nach der im November 2014 in Kraft getretenen EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sind die Mitgliedstaaten nun zur Umsetzung der EU-weit verbindlichen Steckerstandards verpflichtet. Mit dem Entwurf der Ladesäulenverordnung setzt das BMWi diese Forderung um.

Der Verordnungsentwurf sieht vor, dass neu auf- oder umgebaute öffentlich zugänglichen Ladepunkte mindestens mit dem Combined Charging System (CCS) ausgestattet werden müssen, welches das Normalladen mit dem AC-Typ-2 Ladestecker bzw. das Schnellladen mit dem DC-Combo 2 Stecker unterstützt. Bereits geltende technische Anforderungen an Ladeeinrichtungen, insbesondere bestehende Sicherheitsanforderungen, bleiben unberührt.

Um eine lückenlose Erfassung aller öffentlich zugänglichen Ladepunkte zu gewährleisten, wird eine Verpflichtung der Betreiber von Ladepunkten vorgesehen, den Aufbau und die Außerbetriebnahme von Ladepunkten der Bundesnetzagentur anzuzeigen.

Die Betreiber haben darüber hinaus der Bundesnetzagentur die Einhaltung der Steckerstandards nachzuweisen. Bei Nichteinhaltung der Anforderungen der Ladesäulenverordnung kann die Bundesnetzagentur den Betrieb von Normal- und Schnellladepunkten untersagen.

Zu Beginn dieses Jahres wurden Länder und Verbände zur Verordnung angehört. Aktuell werden deren Stellungnahmen vom BMWi geprüft. Das BMWi beabsichtigt, den konsolidierten Entwurf der Verordnung den anderen Ressorts und den Bundesländern zuzuleiten, bevor die Verordnung an die KOM zwecks Notifizierung weitergeleitet wird. Nach der Notifizierung wird die Verordnung voraussichtlich im Juni 2015 im Kabinett behandelt und im Anschluss dem Bundesrat zugeleitet.

Das BMVI beabsichtigt, **Schnellladestationen** auf den rd. 430 bewirtschafteten Rastanlagen auf den BAB zu errichten, um die großflächige Versorgung von Elektrofahrzeugen auch für längere Fahrten zu ermöglichen.

Die Autobahn Tank & Rast GmbH (T&R) als Hauptkonzessionärin der Tank- und Rastanlagen auf den BAB (rd. 400 bewirtschaftete Rastanlagen) hat sich verbindlich bereit erklärt, alle von ihr bewirtschafteten Rastanlagen möglichst weitgehend in dieser Legislaturperiode, d.h. in den Jahren 2015 bis 2017, mit Schnellladestationen auszurüsten. Dabei werden die Vorgaben der EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe berücksichtigt. Für die technische Ausstattung der Schnellladesäulen heißt dies, dass jedenfalls der dort verpflichtend benannte Mindestschnellladestandard CCS (Combined Charging System) eingehalten wird.

Gegenwärtig erarbeitet das BMVI das konkrete Umsetzungskonzept.