

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Elektromobilitätsgesetzes vom 10.04.2026

Mai 2026

Allgemein

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote. Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen. Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 730.000 Menschen (2025) sind direkt in der Automobilindustrie in Deutschland beschäftigt. Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Einleitung

Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich ausdrücklich zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Im Einklang mit den Zielen des europäischen Green Deals unterstützt die Automobilindustrie das Ziel, den Verkehr in Europa bis 2050 klimaneutral zu gestalten.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) bedankt sich beim Bundesministerium für Verkehr für die Gelegenheit, zum Referentenentwurf zur Änderung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) Stellung zu nehmen. Die Fortschreibung des EmoG und seine Bevorrechtigungen sind ein gutes Signal. Die deutschen Automobilhersteller und -zulieferer investieren hohe Summen in die Elektromobilität, rüsten ihre Werke um und schulen ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Damit sind die Produktionskapazitäten für eine massive Steigerung der E-Mobilität im europäischen Markt geschaffen.

Wir begrüßen die Fortschreibung und Erweiterung der Regelungen des EmoG ebenso wie die Folgeänderungen.

Im Entwurf sollten aus unserer Sicht diese drei Punkte noch stärker berücksichtigt werden:

1. Bevorrechtigungen müssen für Kommunen, Händler, Flottenbetreiber und Kunden verständlich nutzbar sein.

Der Entwurf erweitert den Handlungsspielraum der Kommunen. Fraglich ist, wie dieser Handlungsspielraum den Kommunen und vor allem dem Endnutzer übermittelt wird. Ein wirklicher Nutzen entsteht, wenn klar und möglichst digital auffindbar ist, welche Vorteile an welchem Ort gelten. Sonst bleibt es für Händler, Flottenkunden und Endkunden schwer erklärbar. Sinnvoll wäre daher eine einheitlichere Informationslogik, z. B. durch digitale Veröffentlichung kommunaler Privilegien oder zumindest eine klare Empfehlung/Logik für Kommunen. Für den Endnutzer wäre eine Karte von Vorteil.

2. Ladeplatzschutz als Funktionsschutz der Ladeinfrastruktur

Aus unserer Sicht ist der Schutz von Ladepunkten ein zentraler Punkt. Es geht nicht nur darum, E-Fahrzeuge allgemein zu privilegieren, sondern sicherzustellen, dass Ladepunkte tatsächlich nutzbar bleiben. Stellplätze mit Ladepunkten (Ladeplätze) sollten daher rechtssicher für tatsächlich ladende Fahrzeuge reserviert werden können, inklusive Regeln zu Zeitbegrenzung, Kontrolle und Blockieren nach Ladeende. Das wird mit steigendem Anteil an E-Fahrzeugen noch wichtiger, weil künftig auch nicht ladende E-Fahrzeuge Ladepunkte blockieren können.

3. Leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie Reise-Busse brauchen andere Logiken als Pkw

Die Erweiterung auf M- und N-Klassen sehen wir sehr positiv. Gleichzeitig sollte berücksichtigt werden, dass leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie Reise-Busse andere Anforderungen an Ladeplätze, Lade-/Lieferzonen und -zeiten und Zufahrt zu Innenstädten haben als Pkw. Hier wäre aus unserer Sicht wichtig, dass die spätere Ausgestaltung fahrzeugklassenspezifische Lösungen ermöglicht und nicht nur vom klassischen Pkw-Ladepunkt ausgeht. Eine zeitlich privilegierte Nutzung bestimmter Verkehrsflächen ist besonders wichtig bei emissionsarmen Wirtschaftsverkehren.

Ziel sollte also sein, die richtigen Adressaten und E-Fahrzeug-Anwendergruppen zu bevorteilen. Für E-Fahrzeuge der Klasse N1 sehen wir insbesondere Einfahrt, Sonderpark- und Abstellbedingungen wie z.B. für die Kurier-, Express- und Paket-Lieferanten (KEP-Branche), als auch für Handwerkerfahrzeuge als relevant; in den N2- und N3-Klassen erachten wir Lieferverkehre im Bereich der Lebensmittel- und Getränke Logistik als sinnvoll.

Im Detail haben wir folgende Anmerkungen.

Stellungnahme

§ 1 Anwendungsbereich

Die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 bewerten wir ebenso positiv wie eine Forderung nach einem langfristigen Planungshorizont.

Aus unserer Sicht wäre wichtig, dass nicht nur typgenehmigte Serienfahrzeuge erfasst sind, sondern auch reale Nutzfahrzeuganwendungen wie leichte Nutzfahrzeuge mit Sonderaufbauten, Einzelgenehmigungen, Aufbauhersteller-Konstellationen sowie kommunale oder Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS)-Anwendungen. Hier sollte geprüft werden, ob diese Fälle im Gesetzestext oder zumindest in der Verordnungssystematik ausreichend klar abgesichert sind.

§ 3 Bevorrechtigungen

§ 3 Abs. 2 – PHEV M1/N1

Die Kriterien von maximal 50 g CO₂/km oder mindestens 80 km EAER City sind grundsätzlich nachvollziehbar. Die Anhebung des elektrischen Reichweitenkriteriums auf 80 km spiegelt den Fortschritt der Technik wider. Aus unserer Sicht ist zentral, dass auch der Plug-in Hybrid – wie im Vorschlag – weiter im Anwendungsbereich bleibt, um seine transformatorische Kraft für Markt und Industrie voll ausschöpfen zu können. Gleichzeitig bleibt zentral, dass die Verschärfung des Utility Factors ausgesetzt wird, um die CO₂-Bewertung von PHEVs nicht kurzfristig zu verschlechtern und so den entscheidenden Transformationspfad abzuschneiden. Range-Extender-Konzepte (Extended Range Electric Vehicles, EREV) sollten ebenfalls eine eindeutige Behandlung im EmoG erfahren und nicht durch unklare Nachweislogiken unbeabsichtigt herausfallen.

§ 3 Abs. 5 Nr. 1 - Parken an Ladepunkten/Nutzbarkeit von Ladestationen

Dieser Punkt ist aus unserer Sicht besonders relevant. Die Sicherstellung der Nutzbarkeit von Ladestationen sollte möglichst konkret und praxisnah umgesetzt werden: Stellplätze sollten für Fahrzeuge reserviert werden können, die tatsächlich laden. Dabei sollten kommunale Regelungen realistische Ladezeiten berücksichtigen. Pauschale Zeitbegrenzungen, z. B. zwei Stunden an AC-Ladepunkten in Innenstädten, sind häufig nicht praxistauglich und können die Nutzbarkeit der Ladeinfrastruktur sogar einschränken. Sinnvoll wären differenzierte Vorgaben je nach Ladeleistung und Standort, etwa AC, DC/HPC, Innenstadt, Wohngebiet oder P+R.

Zusätzlich sollten Kommunen rechtssichere Kontrollen und Maßnahmen gegen unverhältnismäßiges Blockieren nach Ladeende umsetzen können. Das ist aus Kundensicht ein wesentlicher Faktor für die Akzeptanz von Elektromobilität. Aus der Praxis: Trotz gleicher Beschilderung schaut das Ordnungsamt/die Parkraumbewirtschaftung in Düsseldorf auf der Ladesäule, ob der Ladevorgang noch läuft, in Essen wird es nicht kontrolliert, solange ein Kabel überhaupt steckt.

Auch wenn das Thema Kabeldiebstahl nicht Kern dieses Gesetzts ist, könnte es in § 3 Abs. 5 Nr. 1 aufgegriffen werden: Wenn der Gesetzgeber die Nutzbarkeit von Ladeinfrastruktur sichern will, sollte die Umsetzung nicht nur Falschparken, sondern auch physische Nichtverfügbarkeit durch Beschädigung bzw. Vandalismus adressieren.

§ 3 Abs. 5 Nr. 3 - Nutzung besonderer Straßen/Wege für E-LCV

Hier könnte man prüfen, ob in der Begründung konkrete Anwendungsbeispiele für elektrische leichte Nutzfahrzeuge (E-LCV) aufgenommen werden sollten, also z. B. Lade- und Lieferzonen, Zufahrt zu Innenstädten, emissionsarme Wirtschaftsverkehre oder zeitlich privilegierte Nutzung bestimmter Verkehrsflächen. Vor allem E-LCV können einen direkten Beitrag zur lokalen Emissionsreduktion leisten, wenn sie in den Städten praktische Nutzungsvorteile erhalten.

Bei den besonderen Privilegien sehen wir in der Klasse N1 insbesondere Einfahrt, Sonderpark- und Abstellbedingungen wie z. B. für die Lieferanten von KEP (Kurier-, Express- und Paket) sowie für die Handwerkerfahrzeuge als relevant an; in der N2- und N3-Klasse erachten wir Lieferverkehre im Bereich der Lebensmittel- und Getränke Logistik als sinnvoll.

§ 3 Abs. 5 Nr. 3 und Nr. 4 - Nutzung besonderer Straßen/Wege und Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten

Ein weiterer Hebel für die Elektromobilität liegt bei der Nutzung besonderer Straßen/Wege sowie Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten: Man sollte prüfen, ob in der Begründung auch Pilotprojekte für lokal emissionsfreie Straßenabschnitte, Quartiere oder Lieferzonen genannt werden sollten.

Gleichzeitig kann das auch mit dem Argument der „leisen Logistik“ abgebildet werden, z. B. über Zeitfenster der Einfahrterlaubnis in bestimmte Bereiche (idealerweise bundes-einheitliche Regelung – nicht kommunal verschiedenartig und dadurch logistisch für zentrale Abteilungen zu kleinteilig). Ziel könnte erweiterte Nachtbelieferungszeitfenster für leise E-Fahrzeuge sein.

Der bisherige § 8 wird zu § 5 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Wir begrüßen die Fortschreibung des EmoG, weisen jedoch darauf hin, dass die Teilentfristung bis 2035 den Kommunen und Gemeinden nur wenig Zeit einräumt, Maßnahmen im öffentlichen Raum umzusetzen. Daher schlagen wir das Jahr 2045 als Frist der Teilentfristung vor. Das schafft langfristig Planungsmöglichkeiten zur Förderung der Elektromobilität vor Ort. Denn 2035 wird nur ein Teil des Fahrzeugbestandes elektrifiziert sein, die Mehrheit des Fahrzeugbestandes wird 2035 noch kein E-Kennzeichen haben. Durch eine weitere Überprüfung des EmoG kann evtl. der Zeitpunkt berechnet werden, ab dem eine kritische Masse an E-Fahrzeugen mit E-Kennzeichen im Bestand vorhanden ist, die eine Bevorrechtigung obsolet erscheinen lässt.

Kontakt

Dr. Marcus Bollig

Geschäftsführer Produkt und Wertschöpfung

marcus.bollig@vda.de

Michael Bauer

Abteilungsleiter Fahrzeugtechnologien & Eco-Systeme

michael.bauer@vda.de

Gerrit Riemer

Fachgebietsleiter Antriebe der Zukunft & Elektromobilität

gerrit.riemer@vda.de

Dr. Stefanie Wolff

Referentin Ladeinfrastruktur

stefanie.wolff@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen. Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering.

Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 730.000 Menschen (2025) sind direkt in der Automobilindustrie in Deutschland beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Stand Mai 2026