

/ Berichterstattung EmoG 2021



➤ PHEV weiterhin im Anwendungsbereich

- ▷ Relevanz als **Brückentechnologie** zu BEV verloren, aber keine Entkoppelung EmoG / Umweltbonus
- ▷ Darum: PHEV müssen Privilegien **aus eigenem Umweltvorteil rechtfertigen**:
- ▷ Erhöhung Mindestreichweite, § 3 Abs. 2 Nr. 2 EmoG in Einklang mit technischem Fortschritt
- ▷ Außerdem:
 - Anforderungen nach § 3 Abs. 2 Nr. 2 EmoG kumulativ zu fordern (max 50 gCO₂/km und Mindestreichweite)
 - Mindestladeleistung PHEV (AC mind. 7 kW/DC mind. 50 kW)



➤ Maßnahmen auf der Grundlage des EmoG

- ▷ Bislang werden nur die Parkbevorrechtigungen umfangreich umgesetzt
- ▷ Mögliche weitere Maßnahmen werden vorgeschlagen (etwa „0-Emissionszonen“, Anwohnerparkgebühren)
- ▷ Entwicklung von Monitoring- / Evaluierungskriterien bis zur dritten Berichterstattung
- ▷ Befristung: Verlängerung auf 2030 im Gleichlauf mit globalen klimapolitischen Zielsetzungen und unter Berücksichtigung der Freiwilligkeit der Bevorrechtigungen (und vorbehaltlich weiterer Berichterstattung)



© ISME 2018

Elektromobilität in Deutschland und International: Rahmenbedingungen und Markt Städtebefragung – Umsetzung des EmoG in Kommunen

Dr. Uta Burghard, Fraunhofer ISI
8. Fachkonferenz Elektromobilität vor Ort, 8.4.2022



13.04.2022

2

WIE AKTIV SIND DEUTSCHE KOMMUNEN IM THEMA ELEKTROMOBILITÄT?

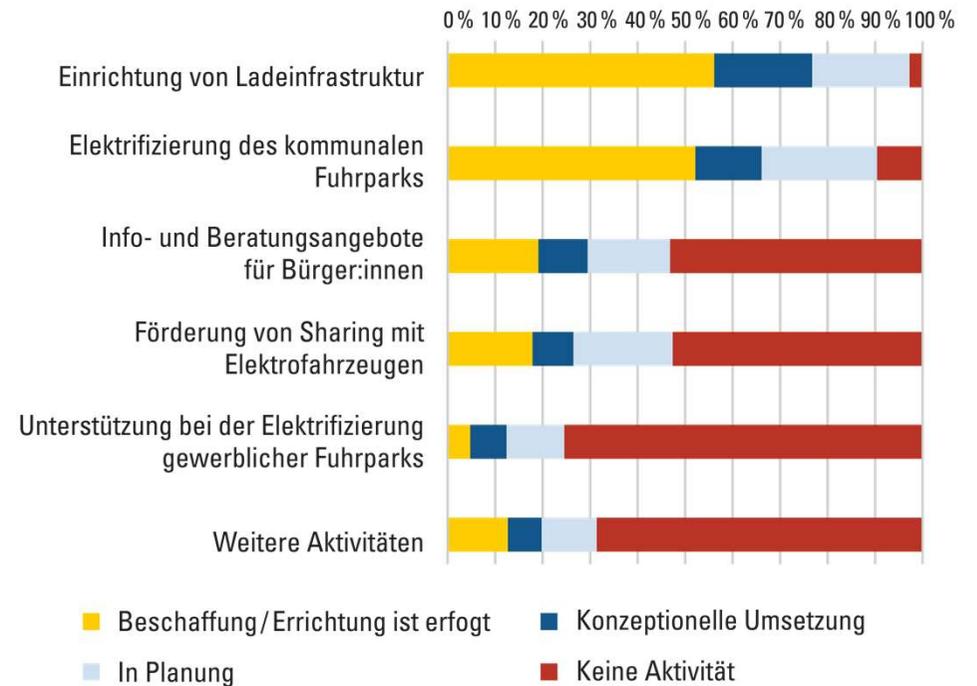
Durchführung einer **Befragung von 631 deutschen Kommunen** ab 5.000 Einwohnern im Herbst 2021.

Ziel der Befragung: Erhebung der Aktivitäten der Kommunen im Bereich Elektromobilität.

Ergebnis: **Deutsche Kommunen sind auf einem guten Weg in die elektromobile Zukunft**

- 80% der deutschen Kommunen bereits im Thema Elektromobilität aktiv; weitere knapp 10% planen, in das Thema einzusteigen.
- Großstädte sind häufiger aktiv als kleinere Kommunen.

In welchen Handlungsfeldern ist Ihre Kommune aktuell schon aktiv oder plant Aktivität?



13.04.2022

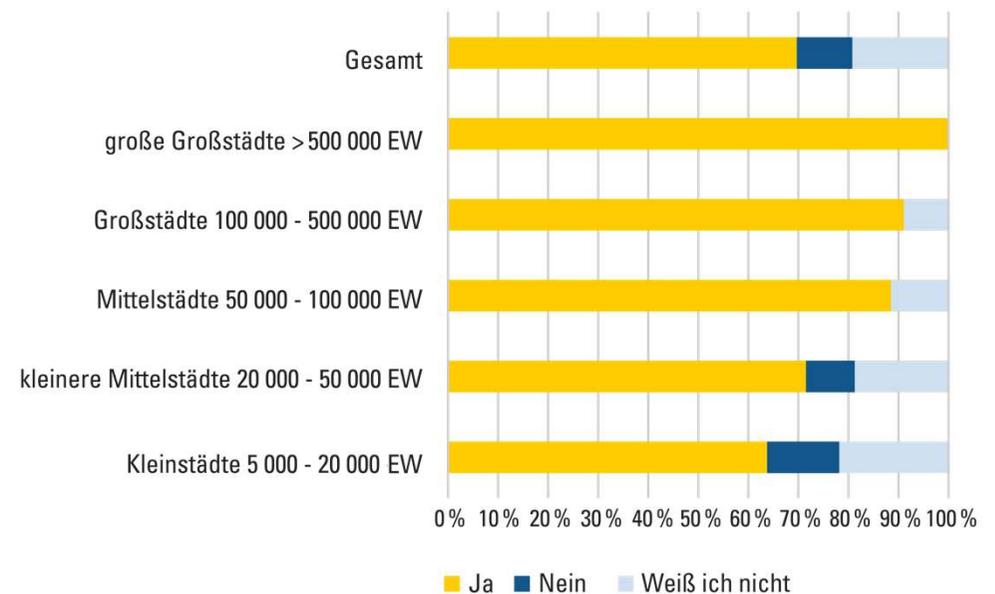
INSBESONDERE GRÖßERE KOMMUNEN WENDEN DAS ELEKTROMOBILITÄTSGESETZ AN

70% der deutschen Kommunen kennen das Elektromobilitätsgesetz (EmoG).

Größere Kommunen wenden das EmoG häufiger und umfassender an als kleinere Kommunen.

- Am häufigsten werden **Bevorrechtigungen hinsichtlich Parken** umgesetzt.
- Privilegien bzgl. Nutzung von Busspuren oder Ausnahme von Zufahrtsbeschränkungen bisher kaum angewandt.

Ist das EmoG in Ihrer Kommune bekannt? (N = 631)



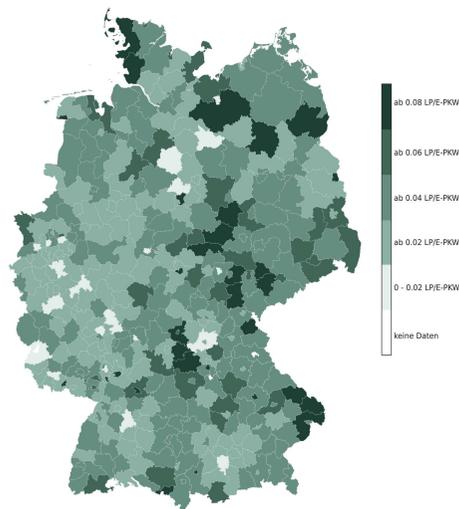
13.04.2022

UMSETZUNG DES EMOG UND BESTAND AN E-FAHRZEUGEN WEISEN EINEN POSITIVEN ZUSAMMENHANG AUF

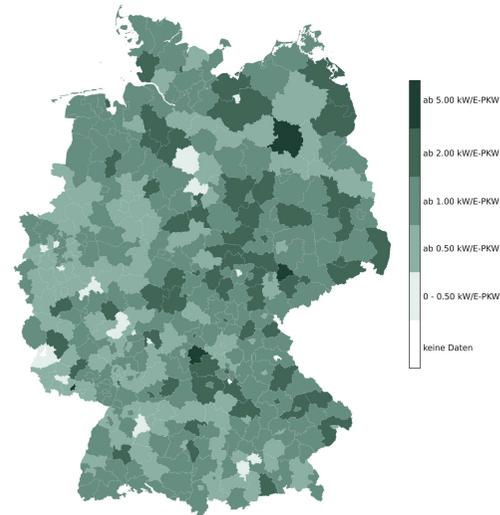
Auf Kreisebene besteht ein positiver Zusammenhang zwischen der **Anwendung des EmoG und dem Pkw-Elektrifizierungsgrad.**

Des Weiteren weisen **aktive Kommunen** im Bereich E-Mobilität einen **leicht höheren Pkw-Elektrifizierungsgrad** auf als nicht aktive Kommunen.

Anzahl Ladepunkte (EP) pro E-PKW
(Plug-In-Hybrid und batterieelektrisch)



Installierte Ladeleistung in kW pro E-PKW
(Plug-In-Hybrid und batterieelektrisch)



VIelen DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT



Factsheet | Kommunen und Elektromobilität

01

Ergebnisse der vierten Befragung deutscher Kommunen zum Thema Elektromobilität vom Oktober 2021

Elektromobilitätsgesetz (EmoG):

Seit dem Jahr 2015 ist das Elektromobilitätsgesetz in Kraft getreten, mit dem Kommunen elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Straßenverkehr besondere Privilegien einräumen können. Dazu gehören

- (1) die Zuweisung besonderer Parkplätze an Ladestationen im öffentlichen Raum,
 - (2) die Verringerung oder der Erlass von Parkgebühren
 - (3) Bevorzugungen hinsichtlich der Nutzung von Busspuren
 - (4) die Ausnahme von bestimmten Zufahrtsbeschränkungen.
- Zur besseren Überprüfbarkeit werden die Fahrzeuge speziell gekennzeichnet (sogenanntes „E-Kennzeichen“).

Hier gibt es weitere Infos!

Gesetzliche Rahmenbedingungen – Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD)

Mit dem Gesetz werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für emissionsarme und -freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere für Busse im ÖPNV, für die Beschaffung vorgegeben. Die Vorgaben gelten ab dem 2. August 2021 und verpflichten die öffentliche Hand sowie für einzelne Dienstleistungen auch eine Auswahl bestimmter privatrechtlich organisierter Akteure (z.B. Post- und Paketdienste, Stadtreinigung) dazu, dass ein Teil der angeschafften Fahrzeuge zukünftig emissionsarm oder -frei sein muss.

Weitere Informationen zur CVD
- im NaKoMo
- auf der BMDV Internetseite

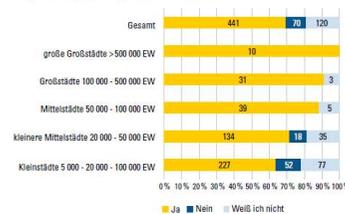


In diesem Factsheet werden die zentralen Ergebnisse einer Befragung von 631 deutschen Kommunen ab 5.000 Einwohnern zusammengefasst. Die Befragung erhebt die Aktivitäten der Kommunen im Bereich Elektromobilität und wurde im Herbst 2021 durchgeführt. Die aktuelle Befragung ist damit die vierte Umfrage unter deutschen Kommunen (frühere Städtebefragungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) fanden in den Jahren 2011, 2014 und 2017/2018 statt). [Hier finden Sie mehr Infos!](#)

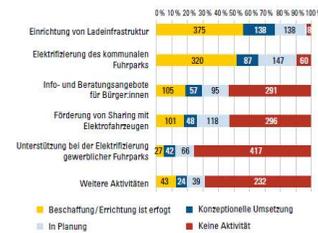
1. Die deutschen Kommunen sind auf einem guten Weg in die elektromobile Zukunft – Elektromobilität geht in die Fläche

- 80% der deutschen Kommunen sind bereits im Thema Elektromobilität aktiv; weitere knapp 10% planen in das Thema einzusteigen. Großstädte sind häufiger aktiv als kleinere Kommunen.
- Die meisten aktiven Kommunen errichten Ladeinfrastruktur oder beschaffen Elektrofahrzeuge für den Fuhrpark.
- Die Potenziale der E-Mobilität werden v.a. im Bereich Klimaschutz und für das Image der Kommune hoch eingeschätzt.
- Die wichtigsten Gründe, sich nicht im Thema zu engagieren, sind aus Sicht der bisher nicht aktiven Kommunen v.a. Personal- und Geldmangel.

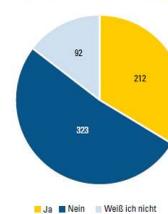
Ist das EmoG in Ihrer Kommune bekannt? (N = 631)



In welchen Handlungsfeldern ist Ihre Kommune aktuell schon aktiv oder plant Aktivität?



Ist Ihnen die Clean Vehicles Directive (CVD) bekannt?





© ISME 2018

Leitfaden zum Elektromobilitätsgesetz Praktische Tipps für die Umsetzung vor Ort

Alexandra Graf, M.Sc., ISME
8. Fachkonferenz Elektromobilität vor Ort, 8.4.2022



13.04.2022

7

Begleitforschung Rahmenbedingungen und Markt

ISME  **Fraunhofer**  **EE ENERGY ENGINEERS** **Noerr**
Institut Stadt | Mobilität | Energie ISI TUV NORD GROUP



In Zusammenarbeit mit
e-mobil BW.
www.e-mobilbw.de
e-mobil ^{BW}



Begleitforschung Rahmenbedingungen und Markt



01 Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) 6

02 Vorteile und Nutzen für Kommunen 10

03 Vorteile für Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrzeugen 16

04 Praktische Ratschläge zur rechtssicheren Umsetzung 18

05 Zusammenfassung 34



PRAXISBEISPIELE I

Informationskampagnen zu **Parkregelungen** und **Bevorrechtigungen**

- Hamburg: Kampagne „E-Mobilität in Hamburg. So parken Sie richtig!“
- Gelsenkirchen, Ettlingen, Radolfzell: Flyer zum Thema Parken inkl. Parkgebührenbefreiung für Elektrofahrzeuge



13.04.2022

10

Begleitforschung Rahmenbedingungen und Markt

PRAXISBEISPIELE II

Freigabe von **Sonderspuren:** Dortmund

- Seit 2017 Freigabe von Busspuren außerhalb des Zentrums (Benninghofer Straße und Wittbräucker Straße)
- Seit 2020 deutlich zentralere Freigabe (Brackeler Straße Richtung Borsigplatz): nach EmoG und mittels Umweltzone
- Intensive Verkehrskontrollen im Nachgang notwendig



Quelle: carolinweinkopf.de



13.04.2022

11

Begleitforschung Rahmenbedingungen und Markt

ISME
Institut Stadt | Mobilität | Energie

Fraunhofer
ISI

EE ENERGY ENGINEERS
TUV NORD GROUP

Noerr

Ab sofort online verfügbar



In Zusammenarbeit mit
e-mobil BW.
www.e-mobilbw.de

e-mobil ^{BW}



Begleifforschung Rahmenbedingungen und Markt

ISME  Fraunhofer  ENERGY ENGINEERS  Noerr
Institut Stadt | Mobilität | Energie ISI TUV NORD GROUP