

## Gesetzentwurf

### des Bundesrates

## Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

### A. Problem und Ziel

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) enthält bisher keine klaren Ermächtigungsgrundlagen, die eine rechtssichere Regelung von Parkvorrechten und Parkgebührenbefreiungen für Elektrofahrzeuge und andere besonders emissionsarme Kraftfahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum ermöglichen. Dies führt zu Rechtsunsicherheit in den Ländern, die sich beim Gesetzesvollzug nachteilig auf die Förderung der Elektromobilität auswirkt. Mit dem vorliegenden Änderungsgesetz soll der Forderung der Verkehrsministerkonferenz vom 6./7. Oktober 2010, 6./7. April 2011 und 4./5. Oktober 2012 entsprochen werden, im Interesse der Förderung der Elektromobilität eindeutige und klare Gesetzesgrundlagen zu schaffen.

### B. Lösung

Der vorliegende Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes beinhaltet im Interesse des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung insbesondere auf die Förderung der Elektromobilität im Straßenverkehr ausgerichtete Änderungen dieses Gesetzes. Für diese besondere Zweckbestimmung wird ein neuer § 6a1 eingefügt. Dieser beinhaltet in Nummer 1 eine gesonderte Ermächtigung des Ordnungsgebers zum Erlass von Park- und Haltregelungen zugunsten der Führer von Elektrofahrzeugen und anderen besonders emissionsarmen Kraftfahrzeugen und in Nummer 2 eine Ermächtigung zugunsten der Landesregierungen, in den Gebührenordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2 StVG Befreiungen von der Gebührenpflicht zugunsten der Führer von Elektrofahrzeugen und anderen besonders emissionsarmen Kraftfahrzeugen vorzunehmen.

### C. Alternativen

Keine.

### D. Kosten und Verwaltungsaufwand

Bei Ländern und Kommunen entstehen Kosten in Abhängigkeit davon, ob auf Grundlage der neu geschaffenen gesetzlichen Ermächtigung entsprechende Regelungen getroffen werden. Dabei ist zu erwarten, dass in den kommunalen Haushalten derzeit noch nicht bezifferbare Mindereinnahmen durch den Parkgebührenverzicht zu verzeichnen sein werden, deren Höhe sich nach dem zeitlichen und regionalen Umfang der für die örtliche Parkraumbewirtschaftung auf Grundlage der in Artikel 1 § 6a1 Nummer 1 und 2 enthaltenen Ermächtigungen sowie nach der Anzahl der zum Straßenverkehr zugelassenen Elektrofahrzeuge bemisst.

Ferner entstehen in bestimmtem Umfang Informationspflichten gegenüber Bürgern, die mit einem derzeit nicht bezifferbaren, jedoch insgesamt eher geringfügigen Aufwand verbunden sein werden.

**E. Auswirkungen auf die private Wirtschaft/sonstige Kosten**

Kosten für die Wirtschaft entstehen durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes nicht. Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 15. Januar 2014

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 917. Sitzung am 29. November 2013 beschlossenen

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel



## Anlage 1

**Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1****Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Nach § 6a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch .... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, wird folgender § 6a1 eingefügt:

## „§ 6a1

## Elektromobilität und besonders emissionsarme Kraftfahrzeuge

Für Kraftfahrzeuge, deren Antrieb oder Antriebssystem besonders emissionsarm ist und die auf Grund einer immissionsschutzrechtlichen Festlegung entsprechend amtlich gekennzeichnet sind, gilt abweichend von § 6 und § 6a:

1. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten der Führer dieser Kraftfahrzeuge, im Bereich von Ladestationen jedoch nur, soweit deren Antrieb oder Antriebssystem von außen mit elektrischer Energie aufladbar sind;
2. in den Gebührenordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2 können Befreiungen von der Gebührenpflicht zugunsten der Führer dieser Kraftfahrzeuge vorgesehen werden.“

**Artikel 2****Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

Mit dem vorliegenden Änderungsgesetz wird im Straßenverkehrsgesetz (StVG) eine insbesondere auf die Förderung der Elektromobilität, aber auch anderer besonders emissionsarmer Kraftfahrzeuge ausgerichtete Ermächtigung zur Regelung von Park- und Gebührenvorrechten für die Führer solcher Kraftfahrzeuge eingefügt. Aus Gründen des sachlichen Zusammenhangs ist es zweckmäßig und naheliegend, eine derartige Regelung im Straßenverkehrsrecht vorzunehmen. Da eine solche Ermächtigung zur Bevorrechtigung der Führer von Elektrofahrzeugen und anderen besonders emissionsarmen Kraftfahrzeugen beim Parken jedoch weniger der Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr, sondern vornehmlich dem Klimaschutz und der Luftreinhaltung dient und insoweit einen eigenständigen Regelungszweck verfolgt, ist eine eigenständige Regelung an gesonderter Stelle im StVG sinnvoll. Für diese besondere Zweckbestimmung wird deshalb ein neuer § 6a1 eingefügt. Dieser beinhaltet in Nummer 1 eine gesonderte Ermächtigung zum Erlass von Park- und Haltregelungen zugunsten der Führer von Elektrofahrzeugen und anderen besonders emissionsarmen Kraftfahrzeugen und in Nummer 2 eine Ermächtigung zugunsten der Landesregierungen, in den Gebührenordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2 StVG Befreiungen von der Gebührenpflicht zugunsten der Führer von Elektrofahrzeugen und anderen besonders emissionsarmen Kraftfahrzeugen vorzunehmen.

Für den Bereich von Ladestationen für Elektrofahrzeuge wird die Ermächtigung in Nummer 1 jedoch auf solche Kraftfahrzeuge begrenzt, deren Antrieb oder Antriebssystem von außen mit elektrischer Energie aufladbar sind. Damit wird eine gesetzliche Ermächtigung zum Erlass von Park- und Haltregelungen zugunsten der Führer derartiger Fahrzeuge geschaffen, die eine in jeder Hinsicht rechtssichere Bevorrechtigung für das Abstellen von Fahrzeugen auf den an eigens für Elektrofahrzeuge eingerichteten Ladestationen gelegenen und als solche ausgewiesenen Stellflächen gewährleistet. Das Gesetz folgt damit einem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz, die die durch eine so genannte Verkehrsblattverlautbarung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 21. Februar 2011 (VkB1. 2011 S. 199) eingeräumte Möglichkeit, Parkplätze für Elektrofahrzeuge ausweisen zu können, nicht für eine hinreichend rechtssichere Grundlage hält (Ziffer 4 des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 6./7. April 2011 zu TOP 5.1. „Elektromobilität“). Sie gewährleistet nicht das von der Verkehrsministerkonferenz gewünschte Höchstmaß an Rechtssicherheit (Ziffer 2 des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 6./7. Oktober 2010 zu TOP 4.1 „Elektromobilität“), da sie keinen Rechtsakt darstellt.

Das Straßenverkehrsgesetz lässt bislang eine Privilegierung beim Halten und Parken nur für Bewohner und Schwerbehinderte zu. Um eine Bevorrechtigung beim Halten und Parken auch für die Führer von Elektrofahrzeugen und anderen besonders emissionsarmen Kraftfahrzeugen zu erreichen, sind entsprechende Regelungen erforderlich, die es rechtssicher und wirksam durchsetzbar erlauben, gegebenenfalls Fahrbahnen, Gehwege, Seitenstreifen oder Parkstreifen und -buchten für Elektrofahrzeuge im Zusammenhang mit dem „Elektrotanken“ freizuhalten. Die allgemeine Ermächtigung in § 6 Absatz 1 Nummer 3 StVG, die den Erlass von Maßnahmen zur Erhaltung der Ordnung des Verkehrs ermöglicht, genügt für eine solche Bevorrechtigung im Straßenverkehr nicht.

Bei dem langfristig angelegten bundesweiten Aufbau einer Ladeinfrastruktur zur Förderung der Elektromobilität sind die beteiligten Investoren, Planer und Behörden gleichermaßen auf in jeder Hinsicht zweifelsfreie Rechtsgrundlagen angewiesen, die auf längere Sicht verlässlich sind.

Eine solche Änderung hatte der Bundesrat schon einmal mit ähnlicher Begründung am 24. September 2010 beschlossen (Bundratsdrucksache 489/10 (Beschluss)). Nach der Gegenäußerung der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/3035), der der Deutsche Bundestag gefolgt ist, war die vorgeschlagene Ergänzung des StVG zur Erreichung dieses Ziels nicht erforderlich, weil bereits nach derzeitiger Rechtslage für Elektrofahrzeuge entsprechende Parkbuchten vorgehalten werden könnten. Nachdem sich die derzeitigen Rechtsgrundlagen in einem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen (17 K 4293/12) nicht als hinreichend tragfähig zur Durchsetzung der Parkvorrechte erwiesen haben, wird diese Rechtsauffassung nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als federführendes Ressort

so nicht mehr vertreten und inzwischen die Notwendigkeit einer ergänzenden gesetzlichen Regelung im Interesse der Förderung der Elektromobilität anerkannt.

Die Park- und Gebührenbevorrechtigung erfordert außerdem eine Regelung zur Kennzeichnung der betreffenden Fahrzeuge, die jedoch aus Gründen des sachlichen Zusammenhangs zweckmäßigerweise immissionsschutzrechtlich zu regeln ist.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 (Straßenverkehr und Gebührenerhebung) sowie Nummer 24 (Luftreinhaltung) des Grundgesetzes.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (§ 6a1 StVG)**

§ 6a1 definiert eingangs die zu bevorrechtigenden Kraftfahrzeuge als besonders emissionsarm und beinhaltet damit eine Abgrenzung im Sinne einer Wirkvorschrift. Als besonders emissionsarm sind solche Kraftfahrzeuge anzusehen, deren CO<sub>2</sub>-Emissionen dem in Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 festgelegten Wert für eine Begünstigung der Hersteller von Personenkraftwagen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen entsprechen oder deren Luftschadstoffemissionen besonders gering sind. Somit fallen unter die Definition nicht nur alle vollständig emissionsfrei fahrenden Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb, wie z. B. reine Elektrofahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge und Elektrofahrzeuge, die neben ihrem elektrochemischen Energiespeicher über andere emissionsfrei betriebene Energiewandler und/oder emissionsfreie Energiequellen (Kondensatoren, Schwungrad/Generator, ein anderes Energiespeichersystem) verfügen, sondern auch besonders emissionsarme Kraftfahrzeuge ohne Elektroantrieb.

Nummer 1 beinhaltet die Ermächtigung für die Schaffung von Halt- und Parkvorrechten für Führer der in § 6a1 eingangs genannten Fahrzeuge. Entsprechende Parkvorrechte können einen Anreiz für die bevorzugte Nutzung jeder Art besonders emissionsarmer Kraftfahrzeuge schaffen.

Halt- und Parkvorrechte an Ladestationen werden dagegen ausschließlich auf Elektrofahrzeuge beschränkt, deren Antrieb oder Antriebssystem von außen mit elektrischer Energie aufladbar sind. Diese Formulierung berücksichtigt schon jetzt die Möglichkeit der zukünftigen Technologie der induktiven Ladung. Die Regelung berechtigt und ermöglicht die Einrichtung von Stellplätzen für Elektrofahrzeuge im Bereich von Ladestationen. Park- und Haltregelungen zugunsten der Führer von Elektrofahrzeugen im Bereich von Ladestationen tragen zur Förderung der Elektromobilität bei. Dazu gehören der Aufbau einer Infrastruktur und die Verankerung der Elektromobilität im öffentlichen Raum einschließlich der Einrichtung von Ladestationen im öffentlichen Straßenraum („Elektrotankstellen“).

Nummer 2 ermächtigt die Landesregierungen, für die bevorrechtigten Kraftfahrzeuge Befreiungen von der Gebührenpflicht vorzusehen, um ihre Nutzung im Interesse des Klima- und Umweltschutzes zu fördern.

Hierbei sind unterschiedliche Regelungsmöglichkeiten denkbar. Die Befreiung von der Gebührenpflicht könnte zeitlich unbefristet erfolgen oder aber an eine Höchstparkdauer geknüpft sein. Sie kann sich an örtlichen, stadträumlichen Vorgaben (bestimmte Areale oder Distrikte) oder an funktionellen Merkmalen (Parkflächen an Übergängen zum öffentlichen Personennahverkehr) orientieren.

Die in Nummer 2 eingefügte Vorschrift enthält eine Ermächtigung, auf Grund derer die Länder in ihren Gebührenordnungen entsprechend tätig werden können, nicht jedoch tätig werden müssen. Somit ist es ins Benehmen der Länder gestellt, entsprechende Regelungen zu erlassen oder nicht. Es liegt in ihrer Verantwortung, zu ausgewogenen Vorgaben unter Beachtung von Verhältnismäßigkeit und allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu kommen.

### **Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

## Anlage 2

### Stellungnahme der Bundesregierung

Die Bundesregierung begrüßt die Initiative des Bundesrates für ein Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, denn es ist ein wichtiges und gemeinsames Ziel, die Elektromobilität zu fördern und bis zum Jahr 2020 mindestens eine Million Elektrofahrzeuge in allen unterschiedlichen Varianten auf die Straße zu bringen.

Der Vorschlag des Bundesrates sieht eine Förderung der Elektromobilität und Förderung von besonders emissionsarmen Kraftfahrzeugen vor. Die Bundesregierung wird das Anliegen aufgreifen, wobei es allerdings eines anderen gesetzgeberischen Vorgehens bedarf, da die Belange der Rechtsförmlichkeit und Rechtssystematik mit dem Vorschlag noch nicht gewahrt wurden. Die Bundesregierung prüft daher, wie die mit dem Gesetzesentwurf eingebrachten Vorschläge umgesetzt werden können.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Schaffung einer neuen Ermächtigung für die Vorhaltung von Parkflächen zur Förderung von besonders emissionsarmen Kraftfahrzeugen und zur Förderung der Elektromobilität ist in dieser Form und an der vorgeschlagenen Stelle mit der verkehrlichen Grundausrichtung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) nicht vereinbar. So ist das Straßenverkehrsrecht als besonderes Polizei- und Ordnungsrecht sowie Gefahrenabwehrrecht privilegienfeindlich. Dem StVG ist auch keine eigene Zweckbestimmung an den Anfang gestellt worden, so dass das Gesamtgefüge der Vorschriften im Lichte der grundgesetzlichen Kompetenznorm des Artikels 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes zur Beurteilung der Frage, ob Fördervorschriften dort verankert werden können, heranzuziehen ist.

Die in dem Gesetzesentwurf vorgesehene Schaffung eines eigenständigen, neuen § 6a1 StVG, der inmitten des Vorschriftengefüges im Abschnitt „Verkehrsvorschriften“ des StVG verortet ist, reicht vor diesem Hintergrund nicht aus. Dafür wäre – vorbehaltlich der Abstimmung mit allen beteiligten Ressorts hinsichtlich der grundsätzlichen Verankerung der Förderung der Elektromobilität – mindestens eine Erweiterung der verkehrlichen Grundausrichtung durch die Einführung eines neuen, besonderen Abschnitts in das StVG erforderlich. Der neue Abschnitt könnte dann Regelungen bzw. Ermächtigungsgrundlagen zur Privilegierung und mithin Förderung von Elektrofahrzeugen und von besonders emissionsarmen Kraftfahrzeugen enthalten. Eine weitere gleichberechtigt zu prüfende Lösungsmöglichkeit wäre eine Regelung außerhalb des StVG.

Die Bundesregierung ist zuversichtlich, dass es bei den anstehenden Beratungen gelingt, eine Lösung zu finden, die die Vorstellungen der Länder angemessen berücksichtigt.