

Stellungnahme

Gesetz zur Änderung des Elektromobilitätsgesetzes
Bevorrechtigungen elektrisch betriebener Nutzfahrzeuge und
geräuscharme Logistik

Der BWVL repräsentiert seit seiner Gründung im Jahr 1955 die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen aus Industrie und Handel in den Bereichen Transport und Logistik gegenüber der Politik und der Wirtschaft. Die in direkter Mitgliedschaft mit weit über 10.000 Betriebsstätten verbundenen Unternehmen sämtlicher Größenkategorien sind in ihren Kernbereichen heterogen und in einer Vielzahl von Branchen tätig; auch namhafte Logistikdienstleister gehören zu den Mitgliedern. Die Interessenvertretung konzentriert sich auf die Unternehmensperspektive als Verlager und Werkverkehr Betreiber mit kleinen, mittleren und großen (bis > 1.000 Fahrzeuge) Eigenfuhrparks gemäß § 1 Abs. 2 GüKG mit nationaler und internationaler Ausrichtung. In diesem Sinne ist der BWVL das Sprachrohr gegenüber den und Adressat der politischen nationalen und internationalen Entscheidungsträger, den am Meinungsbild der Verkehrswirtschaft maßgeblich beteiligten Institutionen sowie gegenüber den Medien.

BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e. V.
Augustastr. 99 | D-53173 Bonn
Tel. +(49) 0 228 925 35-0 | info@bwvl.de | www.bwvl.de

Lobbyregister Deutscher Bundestag: Registernummer R005679

Stand: 6. Mai 2026

Stellungnahme

Wir danken für die Gelegenheit, zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Elektromobilitätsgesetzes und zu den vorgesehenen Folgeänderungen Stellung nehmen zu können.

Der BWVL begrüßt die vorgesehene Verstärkung und Weiterentwicklung des Elektromobilitätsgesetzes. Für Unternehmen in Industrie, Handel und Logistik ist Planungssicherheit eine zentrale Voraussetzung, um Investitionen in batterieelektrische Nutzfahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge und die dazugehörige Lade- und Betriebsinfrastruktur wirtschaftlich tragfähig vorzubereiten.

Positiv bewertet der BWVL insbesondere die vorgesehene Erweiterung des Anwendungsbereichs auf Fahrzeuge der Klassen M und N. Damit werden wesentliche Teile des Wirtschaftsverkehrs, darunter Busse, leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie der Straßengüterverkehr, stärker in die Förderlogik des EmoG einbezogen. Die Novelle kann dadurch dazu beitragen, dass Elektromobilität nicht nur im privaten Pkw-Verkehr, sondern auch im Lieferverkehr, Werkverkehr und bei gewerblichen Flotten sichtbar und praktisch nutzbar wird.

1. Einbeziehung des Wirtschaftsverkehrs ausdrücklich begrüßen

Die Einbeziehung der Fahrzeugklassen M und N ist sachgerecht und notwendig. Gerade im Güterverkehr und bei gewerblichen Fahrzeugflotten befindet sich die Elektromobilität in einer Phase des Markthochlaufs, in der verlässliche rechtliche Rahmenbedingungen, einheitliche Kennzeichnungen und praxistaugliche Privilegierungsmöglichkeiten zusätzliche Investitionssicherheit schaffen können.

Dies gilt in besonderem Maße für Nutzfahrzeuge der Klassen N2 und N3. Investitionsentscheidungen in elektrische Lkw sind mit erheblichen Kosten, längeren Planungszyklen und Anpassungen in Depot-, Lade- und Einsatzkonzepten verbunden. Bevorrechtigungen im kommunalen Straßenverkehr können hier zwar nicht alle wirtschaftlichen Hürden beseitigen, aber einen wichtigen zusätzlichen Nutzen stiften, wenn sie im Alltag tatsächlich verlässlich genutzt werden können.

Der BWVL regt daher an, im weiteren Verfahren und in den nachfolgenden Vollzugshinweisen ausdrücklich herauszustellen, dass die kommunalen Handlungsspielräume des EmoG auch den Wirtschaftsverkehr, den Liefer- und Ladeverkehr sowie den Werkverkehr adressieren sollen.

2. Kommunale Bevorrechtigungen wirtschaftsverkehrstauglich ausgestalten

Die im Entwurf vorgesehenen Bevorrechtigungen - insbesondere Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen und Durchfahrtsverboten, die Nutzung bestimmter öffentlicher Straßen oder Straßenteile sowie Park- und Gebührenregelungen - sind grundsätzlich geeignet, den Einsatz elektrisch betriebener Nutzfahrzeuge zu erleichtern.

Entscheidend wird jedoch sein, dass diese Möglichkeiten in der kommunalen Praxis einheitlich, rechtssicher und wirtschaftsverkehrstauglich angewandt werden.

Für Verlader, Werkverkehrsunternehmen und Logistikdienstleister ist es von erheblicher Bedeutung, dass Bevorrechtigungen nicht nur auf allgemeine Parkprivilegien beschränkt bleiben. Sie sollten auch dort ansetzen, wo elektrische Nutzfahrzeuge betriebliche Vorteile entfalten können: bei Ladezonen, zeitlichen Lieferbeschränkungen, Zufahrtsregelungen in Innenstädten, Anlieferfenstern und der Nutzung geeigneter Verkehrsflächen.

Der BWVL spricht sich deshalb dafür aus, den Kommunen klare Hinweise an die Hand zu geben, wie die Bevorrechtigungen zugunsten lokal emissionsfreier und geräuscharmer Wirtschaftsverkehre rechtssicher genutzt werden können. Eine zu uneinheitliche Anwendung würde dagegen die betriebliche Planbarkeit erschweren und den Investitionsanreiz mindern.

3. Geräuscharme Logistik als Wirkverstärker der Elektromobilität verankern

Der BWVL regt an, die Vorteile geräuscharmer Logistik in der Gesetzesbegründung und bei der späteren Umsetzung ausdrücklich stärker zu berücksichtigen. Elektromobilität und geräuscharme Logistik verstärken sich gegenseitig: Die Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge schafft Anreize für Investitionen in leise und lokal emissionsfreie Nutzfahrzeuge; zugleich erhöht die Möglichkeit geräuscharmer Anlieferungen in Tagesrand- und Nachtzeiten den praktischen Nutzen und damit die Wirtschaftlichkeit dieser Fahrzeuge.

Das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML hat mit dem „Handbuch Geräuscharme Logistik“ belastbare Daten und Emissionsansätze vorgelegt, um geräuscharme Anlieferkonzepte besser bewerten zu können. Das Handbuch zeigt, dass alternativ angetriebene Nutzfahrzeuge, insbesondere batterieelektrische Fahrzeuge und Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb, deutlich geräuscharmer eingesetzt werden können und dass hierdurch Anlieferungen in weniger belasteten Tageszeiten erleichtert werden können.

Geräuscharme Logistik ist dabei nicht nur ein technisches oder betriebliches Einzelthema, sondern inzwischen auch Gegenstand eines strukturierten politischen Arbeitsprozesses. Im Rahmen der Arbeit der Kommission Straßengüterverkehr beim Bundesministerium für Verkehr wurde die Entwicklung der Anwendung geräuscharmer Logistik zu einem bundesdeutschen Standard als prioritäre Aufgabe benannt. Im April 2026 hat hierzu bereits ein interministerielles Gespräch zwischen dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) und dem Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) unter Beteiligung des Umweltbundesamtes (UBA) sowie der betroffenen Verbände stattgefunden.

Dies zeigt, dass für geräuscharme Logistik ein ressortübergreifender Handlungsbedarf gesehen wird und dass die Verknüpfung mit der Weiterentwicklung des Elektromobilitätsgesetzes sachgerecht ist. Das EmoG kann einen wichtigen Beitrag leisten, indem

es den rechtlichen Rahmen schafft, um geräuscharme und lokal emissionsfreie Lieferverkehre im kommunalen Vollzug praktisch zu ermöglichen.

4. Formulierungsvorschlag für die Gesetzesbegründung

Der BWVL empfiehlt, in der Begründung zu § 3 Absatz 5 EmoG klarzustellen, dass die Bevorrechtigungen auch zur Förderung geräuscharmer und lokal emissionsfreier Wirtschaftsverkehre genutzt werden können. Aus Sicht des BWVL könnte dies wie folgt formuliert werden:

„Die Bevorrechtigungen können insbesondere auch zur Förderung geräuscharmer und lokal emissionsfreier Wirtschaftsverkehre genutzt werden. Hierzu zählen kommunale Regelungen, die den Einsatz elektrisch betriebener Nutzfahrzeuge im Liefer- und Ladeverkehr erleichtern, etwa durch Ausnahmen von Zufahrts- oder Durchfahrtbeschränkungen, durch geeignete Lade- und Lieferzonen sowie durch die Ermöglichung geräuscharmer Anlieferungen in verkehrlich weniger belasteten Tagesrandzeiten, soweit Verkehrssicherheit und immissionsschutzrechtliche Anforderungen gewahrt bleiben.“

5. Nutzbarkeit von Ladeinfrastruktur dauerhaft sichern

Der BWVL begrüßt ausdrücklich, dass das Parken an Ladestationen zur Sicherstellung der Nutzbarkeit von Ladeinfrastruktur als eigenständiger Anwendungsfall hervorgehoben und dauerhaft abgesichert werden soll. Diese Bevorrechtigung bleibt auch bei steigender Marktdurchdringung der Elektromobilität erforderlich, weil Ladepunkte nicht nur gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, sondern auch gegenüber nicht ladenden Elektrofahrzeugen freigehalten werden müssen.

Für den Straßengüterverkehr ist dies besonders wichtig. Elektrische Lkw benötigen verlässliche Ladefenster, ausreichend dimensionierte Ladepunkte und Flächen, die nicht durch andere Fahrzeuge blockiert werden. Kommunale Regelungen sollten daher nicht allein Pkw-Ladepunkte in den Blick nehmen, sondern ausdrücklich auch Lade- und Wartebereiche für elektrische Nutzfahrzeuge, Ladezonen an Handels- und Logistikstandorten sowie Depot- und öffentliche Schnellladeinfrastruktur berücksichtigen.

6. Kennzeichnung und Nachweisführung bürokratiearm halten

Eine Kennzeichnung elektrisch betriebener Fahrzeuge ist für die Vollziehbarkeit kommunaler Bevorrechtigungen nachvollziehbar. Zugleich muss vermieden werden, dass neue Nachweis- und Kennzeichnungspflichten zu zusätzlicher Bürokratie für Unternehmen führen. Dies gilt insbesondere für Flottenbetreiber, die Fahrzeuge in mehreren Kommunen, Ländern oder grenzüberschreitend einsetzen.

Der BWVL spricht sich daher für digitalisierte, bundesweit einheitliche und möglichst automatisierte Verfahren aus. Daten, die Behörden bereits vorliegen oder aus bestehenden Zulassungs-, Typgenehmigungs- oder Mautsystemen ableitbar sind, sollten

nicht erneut durch Unternehmen nachgewiesen werden müssen. Auch die Anerkennung ausländischer Fahrzeuge muss praxistauglich bleiben, damit grenzüberschreitende Verkehre nicht unnötig erschwert werden.

7. Schlankes Monitoring statt vollständiger Entkopplung von der Praxis

Der Entwurf sieht vor, die bisherige Berichtspflicht zu streichen. Der BWVL hat Verständnis für das Ziel, Verwaltungs- und Berichtspflichten zu reduzieren. Gleichwohl sollte angesichts der nun vorgesehenen Erweiterung auf schwere Nutzfahrzeuge und Busse ein schlankes Monitoring erhalten bleiben.

Gerade weil die praktische Wirkung des EmoG wesentlich von der kommunalen Umsetzung abhängt, sollte nach einigen Jahren überprüft werden, ob die neuen Möglichkeiten tatsächlich genutzt werden. Ein solches Monitoring sollte insbesondere erfassen, ob Bevorrechtigungen für elektrische Nutzfahrzeuge angewandt werden, ob Ladinfrastruktur zuverlässig freigehalten wird und ob geräuscharme Logistikkonzepte dadurch erleichtert werden.

8. Ergebnis

Der BWVL begrüßt die Novelle des Elektromobilitätsgesetzes als wichtigen Baustein für den Markthochlauf elektrisch betriebener Nutzfahrzeuge. Die Erweiterung auf die Fahrzeugklassen des Wirtschaftsverkehrs ist sachgerecht und notwendig. Damit das EmoG seine Wirkung entfalten kann, sollte die Umsetzung jedoch konsequent auf die praktischen Anforderungen von Lieferverkehr, Werkverkehr und urbaner Logistik ausgerichtet werden.

Geräuscharme Logistik sollte dabei ausdrücklich als zusätzlicher Nutzen der Elektromobilität verstanden werden. Sie kann zur Entlastung innerstädtischer Verkehre, zur besseren Nutzung vorhandener Infrastruktur, zur Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie zur wirtschaftlicheren Nutzung elektrischer Nutzfahrzeuge beitragen.

Die bereits auf Ebene der Kommission Straßengüterverkehr beim Bundesministerium für Verkehr angestoßene Entwicklung hin zu einem bundesdeutschen Standard sollte durch das EmoG flankiert und im kommunalen Vollzug praktisch nutzbar gemacht werden. Der BWVL empfiehlt daher, diesen Zusammenhang in der Gesetzesbegründung und in den nachfolgenden Vollzugshinweisen ausdrücklich zu verankern.

Hinweis: Bezug genommen wird auf den Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr sowie auf das Fraunhofer IML, „Handbuch Geräuscharme Logistik“ / Pressemitteilung vom 26. September 2024.