



**Bundesverband eMobilität**  
Neue Mobilität



## Zur Bundestagswahl 2021: Neue Mobilität effizient und intelligent gestalten

Die Politik in Deutschland für Umweltschutz in Gesellschaft, Wirtschaft und Mobilität bleibt unter ihren Möglichkeiten. Sie ist kein Taktgeber der Reformen. Bisherige Entscheidungen in der Verkehrspolitik haben weder zur Verminderung der Klimawirkung unserer Mobilität geführt, noch eine Wende im gesellschaftlichen Verhalten ausgelöst. Veränderungen scheitern bereits an fehlenden Konzepten, der mangelnden Detailkenntnis fachlich Zuständiger und an fehlenden, fachübergreifenden Schnittstellen.

Die folgenden Empfehlungen des Bundesverbandes eMobilität zur Gestaltung effizienter und intelligenter Mobilität beruhen auf den fachlichen Hinweisen der BEM-Arbeitsgruppen, die verbandsoffen und nach Einzelthemen arbeiten und den Kenntnisstand sowie die Expertise relevanter Pionier-Unternehmen in der Elektromobilität beinhalten. Nicht selten gehören sie zum Reformflügel im deutschen Mittelstand, denen Machbarkeit und Bezahlbarkeit eine Herzensangelegenheit sind. Sie alle vereint das Bewusstsein, dass neue Technologien und kluge Verknüpfungen die Basis dafür bilden, Arbeitsplätze und Wertschöpfung zu schaffen sowie Wohlstand und Umweltschutz miteinander zu vereinen.



# Mehr Klarheit in Politik und Gesetzgebung schaffen

Die Elektromobilität ist in den Ministeriumszuständigkeiten bislang ein ungeliebtes Zusatzthema. Es gibt weder ressortübergreifende Arbeitsgruppen in den Bundesministerien, noch einen eigenen Rechtsrahmen.

## Status Quo

- 25 unterschiedliche Gesetze, Regularien, Verordnungen aus verschiedenen Ressorts regeln den Fachbereich eMobilität
- verschiedene, teils widersprüchliche Fremdgesetze
- die fachliche Betreuung und Beratung obliegt einer bundeseigenen Organisation, die ursprünglich für Wasserstoff zuständig war

## EmoG

- nur 8 Paragraphen
- ohne klaren Rechtsauftrag
- erfasst nicht alle eMobile
- läuft 2026 ab

Der BEM empfiehlt dringend einen eigenen Rechtsrahmen für die Elektromobilität und eine neu zu bildende Fachorganisation mit entsprechenden Expert\*innen.

## Mehr Akzeptanz für interoperable Systeme einbauen

Die Verkehrswende hängt in großem Maße an den Fragen der Energieversorgung. Systeme, Techniken und Organisationen müssen befähigt werden, miteinander zu kooperieren und sich zu verbinden.

## Konsistente Umsetzung realisieren

Wer Treibhausgase reduzieren will, muss Entscheidungen und Maßnahmen treffen.

### BEM-Erwartung

- alle CO<sub>2</sub>-freien Energieträger von der EEG-Umlage befreien
- Potentiale mobiler Speicher durch Laden- und Entladen analog zu stationären Speichern beachten

### Ladeinfrastruktur

- Ladeinfrastruktur standardisieren
- Drive-Through-Ladepunkte für Logistik und Menschen mit Handicap
- Netzbetreiber befähigen, Ladeinfrastruktur bezahlbar zu gestalten
- Betrieb soll der freien Marktwirtschaft unterliegen

### Batterie

- Batterien regional produzieren und recyceln
- Transparenzregister für Rohstoffe einführen
- generelle humanitäre Verträglichkeit absichern

### Sicherheit

- Qualifizierung von Personal
- Ausbildung neuer Fachkräfte
- Etablierung neuer Sicherheitsstandards für Transport, Bergung und Bau

### BEM-Erwartung

#### Maritimer Bereich

- Kauf von elektrisch betriebenen Wasserfahrzeugen oder Umrüstung auf eAntrieb analog zum Straßenverkehr steuerlich begünstigen bzw. fördern

#### Leichtfahrzeuge

- Klassen L1e-L7e fördern
- Höchstgeschwindigkeit auf 59 km/h anpassen

#### Bau-, Land- und Sondermaschinen

- Erwerb und Umbau analog zu anderen Umbauprogrammen fördern
- Öffentliche Ausschreibungen an Null-Emission-Auflagen koppeln
- ab 2024 2-Takt-Motor-Zulassungsverbot

#### eAviation

- mit Mitteln aus Forschung und Entwicklung fördern

Pkw-PlugIn-Hybride sind lediglich Brückenlösung. Der BEM hat ein 3-Stufen-Modell für die Reform der PHEV-Fahrzeug-Förderung vorgelegt: Auszahlung des Umweltbonus zeitlich versetzt und nach Umweltwirkung gestaffelt; Nutzung der Fahrzeuge als eAutos forcieren und tatsächlichen Gewinn an positivem Umwelteinfluss honorieren.

65%  
2030



Diese Kurzfassung soll der schnellen Übersicht der BEM-Positionen dienen. Ausführlichere Stellungnahmen zu unseren Empfehlungen finden sich auf den folgenden Seiten.

Stand: Mai 2021

## Zur Bundestagswahl 2021: Neue Mobilität effizient und intelligent gestalten



Bundesverband eMobilität  
Neue Mobilität

## Bullshit beseitigen

Förderprogramme für  
Verbrennerfahrzeuge  
sind zu stoppen.

Sämtliche Privilegien und  
Vergünstigungen des Verbrenners  
sind umgehend einzustellen.

Deutschland kennt die eigene, reale Elektromobilität nicht. Es fehlt an Zahlenerhebungen und behördlicher Erfassung. Berechnungen liefern einen Blindflug in die Zukunft.

### BEM-Erwartung

#### Kraftfahrt-Bundesamt

- Batteriekapazitäten, Speicherpotentiale, Energiebedarfe, Last- und Bedarfsspitzen der eFahrzeuge im Markt erfassen

#### eTrailer

- Einsatz ermöglicht erhebliche CO2-Einsparungen, das Bundesverkehrsministerium erkennt jedoch keinen Umwelteffekt an

Das derzeit gültige Elektromobilitätsgesetz liefert mit Verfallsdatum 31.12.2026 keine Perspektive.

Akteure der Elektromobilität haben  
in Deutschland keine Rechtssicherheit;  
das muss dringend geändert werden.

Jeder Tag Konzeptlosigkeit schwächt Unternehmen, die zur Reform bereit sind. Mobilitätsunternehmen benötigen Planungs- und Investitionssicherheit.

## Einfaches & Digitales ausbauen

Das System Elektromobilität benötigt vernetzte Akteure und schnellere Handlungen, was mithilfe der Digitalisierung realisiert wird.

Der BEM fordert dringend die Schaffung digitaler Identitäten, um Basisvorgänge im Fahrzeughandel zu standardisieren und neue Geschäftsmodelle zuzulassen.

### BEM-Erwartung

#### Nutzung von Daten

- Standards schaffen, die im Einklang mit dem europäischen Datenschutz stehen
- auf Plattformen betreiben, die für alle Interessenten zugänglich sind und die richtigen Schnittstellen liefern
- Geräte müssen miteinander kommunizieren können

An dieser Schnittstelle wird es dann um so einfacher, verschiedene Verkehrsformen zu verbinden und Intermodalität in Städten und auf dem Land zu fördern.

Der BEM unterstützt  
die Forderungen nach einem  
Tempolimit von 130 km/h  
und begrüßt die wissen-  
schaftliche Förderung von  
KI-Projekten, speziell in der  
Mobilitätswende.



**Bundesverband eMobilität**  
**Neue Mobilität**

# Zur Bundestagswahl 2021: Neue Mobilität effizient und intelligent gestalten

Ausführliche Fassung



Neue Mobilität effizient und intelligent gestalten	05
1. Mehr Klarheit in Politik und Gesetzgebung schaffen	06
2. Mehr Akzeptanz für interoperable Systeme einbauen	07
3. Konsistente Umsetzung realisieren	08
4. Bullshit beseitigen	09
5. Einfaches & Digitales ausbauen	10

## Zur Bundestagswahl 2021: Neue Mobilität effizient und intelligent gestalten

Die Politik in Deutschland für Umweltschutz in Gesellschaft, Wirtschaft und Mobilität bleibt unter ihren Möglichkeiten. Die Akteure des politischen Spektrums sprechen sich mehrheitlich für mehr Vereinbarkeit zwischen den Erfordernissen moderner Industriegesellschaften und den Notwendigkeiten für den Erhalt und die Pflege der Umwelt aus. Im Ergebnis erzielt Deutschland jedoch in der realen Umsetzung bestenfalls einen Mittelplatz.

Die Politik in Deutschland ist kein Taktgeber der Reformen. Bisherige Entscheidungen in der Verkehrspolitik haben weder zur Verminderung der Klimawirkung unserer Mobilität geführt, noch eine Wende im gesellschaftlichen Verhalten ausgelöst. Veränderungen scheitern bereits durch fehlende Konzepte, die mangelnde Detailkenntnis fachlich Zuständiger, an fehlenden fachübergreifenden Schnittstellen und am hohen Interesse von Verwaltungsbediensteten, durch die Pflege bisheriger Kontakte, Beziehungen und Ratgeber bewährte Arbeitsweisen sowie den gewohnten Einflussrahmen zu erhalten.

Der Bundesverband eMobilität e.V. (BEM) wirbt seit den zwölf Jahren seines Bestehens für Elektromobilität auf Basis Erneuerbarer Energien als die effizienteste Antriebslösung. Mithilfe bereits getroffener politischer Entscheidungen in Brüssel und zaghafter, erster Reformanfänge im deutschen Straßenverkehr sieht der BEM den Anfang dafür bereit, die Verkehrspolitik jetzt effizient und intelligent umzubauen und die Neue Mobilität mit frischen Kräften sinnvoll neu zu gestalten.

Die folgenden Empfehlungen des Bundesverbandes eMobilität beruhen auf den fachlichen Hinweisen der BEM-Arbeitsgruppen, die verbandsoffen und nach Einzelthemen differenziert arbeiten und den Kenntnisstand sowie die Expertise relevanter Pionier-Unternehmen in der Elektromobilität beinhalten. Nicht selten gehören sie zum Reformflügel im deutschen Mittelstand, denen Machbarkeit und Bezahlbarkeit eine Herzensangelegenheit sind. Sie alle vereint das Bewusstsein, dass neue Technologien und kluge Verknüpfungen die Basis dafür bilden, Arbeitsplätze und Wertschöpfung zu schaffen sowie Wohlstand und Umweltschutz miteinander zu vereinen.

## 1. Mehr Klarheit in Politik und Gesetzgebung schaffen

Die Elektromobilität ist in den Ministeriumszuständigkeiten bislang ein ungeliebtes Zusatzthema. Es gibt weder ressortübergreifende Arbeitsgruppen in den Bundesministerien, noch einen eigenen Rechtsrahmen. Zwar wurde ein Elektromobilitätsgesetz (EmoG) geschaffen, doch von einem geeigneten Regelwerk sind die gerade mal acht Paragraphen weit entfernt. Das Gesetz hat weder einen klaren Rechtsauftrag, noch werden alle Elektromobile davon erfasst. Der Gipfel des Vorbehaltlichen wird deutlich durch das Verfallsdatum des Gesetzes – es ist datiert auf den 31.12.2026, wodurch Unternehmen und Investoren quasi keine Rechtssicherheit haben.

Nach Untersuchungen des Bundesverbandes eMobilität regeln aktuell über 25 unterschiedliche Gesetze, Regularien und Verordnungen aus unterschiedlichen Ressorts die Fragen des Fachbereichs der Elektromobilität. Wer wissen will, wie Elektromobilität in Deutschland organisiert ist, muss dafür verschiedenste, teilweise widersprüchliche Fremdgesetze wälzen. Hinzu kommt: Die fachliche Betreuung und Beratung obliegt einer bundes-eigenen Organisation, die ursprünglich für Wasserstoff zuständig war. Diese Energiequelle wurde inzwischen auf breiter Ebene als Champagner-Lösung für den Individualverkehr definiert und zu Recht verworfen. Dennoch ist die Betreuung der Elektromobilität dort nach wie vor angesiedelt, ein generelles Verständnis und die notwendige Fachtiefe in der Elektromobilität sehen wir nicht – ein Beleg für das Unverständnis der bisherigen Entscheider für die Neuartigkeit des Fachbereichs. **Der BEM empfiehlt dringend einen eigenen Rechtsrahmen für die Elektromobilität und eine neu zu bildende Fachorganisation mit entsprechenden Expert\*innen.**

Für die fachliche Verstärkung des Themenfeldes empfiehlt der Verband den Einsatz von eigens für das Thema beauftragten Personals, das auch zwischen den Ministerien miteinander regelmäßigen Austausch pflegt, Interessenkonflikte nicht scheut, Erkenntnisse teilt und an gemeinsamen Papieren arbeitet und den regulatorischen Rahmen mitgestaltet – nicht erst in den Abstimmungsrunden.

Die Gesprächs- und Arbeitskreise der Nationalen Plattformen zur Elektromobilität haben sich als wenig produktiv bis hinderlich erwiesen. Anstatt neue Entscheidungen zu treffen, erwies sich das Zusammentreffen ausgewählter Teilnehmer als Club der Sorgenträger und fossiler Bestandsbewahrer. Dem BEM ist keine einzige relevante Reform bekannt, die auf diese Gremien zurückgeht. **Der neue Antrieb benötigt eine neue organisatorische Verankerung, die den Mut zur Veränderung bereits in sich trägt und Weitblick wagt.**

## 2. Mehr Akzeptanz für interoperable Systeme einbauen

Die Elektromobilität steht für neue Verknüpfungen: Elektrische Energie laden statt Benzin und Diesel tanken - Sharing statt Eigentum - digital statt analog - elektrischer Antrieb statt Verbrennungsmotor - regional verfügbare Energie statt Kraftstoffimport - Ressourceneffizienz statt Verschrottung - Erneuerbare Energien statt fossiler Energieträger.

Mit dem neuen Antrieb und neuen Mobilitätslösungen sind Umstellungen verbunden: für Systeme, Techniken und Organisationen, die befähigt werden müssen, miteinander zu kooperieren und sich zu verbinden. Ganz besonders gilt das für die Sektoren Verkehr, Energie und Digitales.

**Die Verkehrswende hängt in großem Maße an den Fragen der Energieversorgung. So zählt eben nicht nur die CO<sub>2</sub>-freie Mobilität, sondern auch der Wert und der Einsatz der Primärenergie, die es zu reduzieren gilt = Effizienz.**

Unwuchten bei der Gestaltung der Energiewende für die Mobilität müssen behoben werden. Hier ist die unterschiedliche Behandlung bei der EEG-Umlage als Beispiel zu nennen. Während die Nutzung von Wasserstoff von der EEG-Umlage befreit ist, müssen Nutzer der Elektromobilität derzeit beim Ladestrom die Abgabe leisten, obwohl sie direkt zur Entlastung der Umwelt beitragen. **Konsequent wäre, alle CO<sub>2</sub>-freien Energieträger von der EEG-Umlage zu befreien.**

Neuartige Formen der Batterienutzung sind frühzeitig in die Regulierung aufzunehmen. Traktionsbatterien von Elektromobilen werden als Speicherkapazität im Energienetz eine signifikante Rolle spielen. **Die Potentiale der mobilen Speicher durch Laden- und Entladen müssen analog zu stationären Speichern Beachtung finden.**

Um dieses Potential zielgerichtet und umweltbewusst zu nutzen, **sollten Batterien regional produziert und recycelt werden, sollte ein generelles Transparenzregister für Rohstoffe eingeführt werden und die humanitäre Verträglichkeit abgesichert sein.**

Um Batterien vielfältig einzusetzen und deren Interoperabilität zu vergrößern, **sollten standardisierte Schnittstellen geschaffen werden.**

**Auch die Ladeinfrastruktur gilt es zu standardisieren.** Im Automotive-Bereich ist die Normung bereits abgeschlossen, jedoch nicht in den anderen Mobilitätsbereichen. Derzeit ist es vorstellbar, dass ein 40-Tonner-Lkw an einem Schnellladepunkt lädt und wegen der Länge des Fahrzeugs den gesamten Ladepark blockiert. **Der BEM fordert für den Logistikbereich, für Gespanne und auch für Menschen mit Handicap Drive-Through-Ladepunkte.** Es schließt alle Fahrzeuge ein, die nicht in eine Parktasche manövriert werden können. So wie bisher wird der Ladepunkt zur Sackgasse.

Standardisierung gilt auch beim Stichwort Payment: Hier ist ein europaweit einheitlicher Zugang, Preistransparenz und Preisreduktion von oberster Priorität. **Netzbetreiber sollten befähigt werden, Ladeinfrastruktur bezahlbar zu gestalten, der Betrieb soll der freien Marktwirtschaft unterliegen.**

Ziel der Reformen muss es sein, Laden einfacher, sicherer und zuverlässiger zu gestalten.

Im Punkt Sicherheit fehlt es in der Elektromobilität noch an vielen Dingen: bei der Qualifizierung bestehenden Personals, bei der Ausbildung neuer Fachkräfte, es fehlen belastbare Sicherheitsstandards über alle Mobilitätsformen hinweg bis hin zum Transport, zur Bergung und zu baulichen Vorschriften. **Hier gilt es, neue Standards zu definieren.**

### 3. Konsistente Umsetzung realisieren

Durch die organisatorischen Schwächen im politischen Apparat fehlt es an inhaltlicher Konsistenz der Verwaltungsmaßnahmen. Das hat Auswirkungen auf eine bislang fehlende bzw. schwache Regulierung. Die Vergabe von staatlichen Fördermitteln, die Schaffung von Parkraum oder die Beachtung infrastruktureller Notwendigkeiten erfolgt äußerst selektiv, zumeist Auto-getrieben und ohne eine sinnvolle Koordination.

**Aus Sicht des BEM sollte der Kauf von elektrisch betriebenen Wasserfahrzeugen oder die Umrüstung auf den eAntrieb im Maritimen Bereich analog zum Straßenverkehr steuerlich begünstigt bzw. gefördert werden.** Die Verbesserung im Bereich der Lärmemissionen ist neben der CO<sub>2</sub>-Reduktion erheblich. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur zu Wasser (Binnen und See) ist zwingend notwendig.

Eine ähnliche **Gleichstellung gilt es für den Bereich der Leichtfahrzeuge** zu erreichen. Die Fahrzeuge, die gerade im Bereich der Primärenergie hohe Einsparungen erzielen, werden von der deutschen Politik bislang gänzlich ignoriert, trotz enormem Reduktionspotential der Emissionen. Die Leichtfahrzeuge der Klassen L1e-L7e sind ebenfalls zu fördern. Im Sinne reibungsfreier und sicherer Verkehre ist die Höchstgeschwindigkeit der Klassen L1e, L2e und L6e auf 59km/h anzupassen, um sich im Verkehrsgeschehen integrieren zu können.

**Auch Bau-, Land- und Sondermaschinen** können inzwischen elektrisch betrieben werden. Ihr Erwerb oder ihr Umbau **sind analog zu anderen Umbauprogrammen zu fördern.** Öffentliche Ausschreibungen sollten an die Auflage der Null-Emission gekoppelt werden. Für Sondermaschinen und alle anderen Fahrzeuge sollte es ab dem Jahr 2024 ein 2-Takt-Motor-Zulassungsverbot geben.

**Der Bereich eAviation ist mit Mitteln aus Forschung und Entwicklung zu fördern.** Nach dem Fehlen eines internationalen Emissionshandels im Luftverkehr fehlt es an Anreizen für eine marktseitige, umweltorientierte Neuaufstellung. Dabei erzielt der Luftverkehr schon heute hohe Emissionseinsparungen – etwas bei den Lärmemissionen. Diese Entwicklung kann forciert werden.

Dem Bundesverband eMobilität ist bewusst, dass viele Veränderungen der Verkehrs- und Energiewende für bisherige Geschäftsmodelle und Handlungskonzepte tiefe Einschnitte bedeuten können. Das ist im Sinne der Umwelt und der Wertschöpfung richtig und geboten. Dennoch gibt es nicht nur Schwarz und Weiß. Kluge Lösungen bauen Übergänge. Für die sozialen Auswirkungen gilt es, aktiv Verantwortung zu übernehmen durch Umbauprozesse, Umschulungen, Neuaufbau und strategisch sinnvolle Investitionen.

Zur Verantwortung gehört auch eine unverstellte Kommunikation: **Wer die Treibhausgase um 65% bis zum Jahr 2030 reduzieren will, muss Entscheidungen und Maßnahmen treffen**, die sich auch gegen bisherige Gewohnheiten wenden. Dabei handelt es sich um politische Entscheidungen, wie das **Closing der Verbrennertechnologie** – für den letzten Benziner und Diesel vom Band und den letzten Verbrenner auf der Straße.

**PlugIn-Hybride sind für Pkw lediglich eine Brückenlösung.** Wer diese Fahrzeuge überwiegend im Verbrennermodus nutzt, ist umweltschädlicher als ein reiner Verbrenner-Pkw. Leider werden die Fahrzeuge in der Praxis kaum geladen und somit nicht als eAuto genutzt. Dafür Steuervorteile zu gewähren, ist kontraproduktiv. Der BEM hat ein 3-Stufen-Modell für die Reform der PHEV-Fahrzeug-Förderung vorgelegt. Die Auszahlung des Umweltbonus wird dabei zeitlich versetzt und nach Umweltwirkung gestaffelt vorgenommen. Bei Kunden soll die Nutzung der Fahrzeuge als eAutos forciert und der tatsächliche Gewinn an positivem Umwelteinfluss honoriert werden.

#### 4. Bullshit beseitigen

Dass die Transformation für mehr Nachhaltigkeit erst an ihrem Anfang steht, ist unbestritten. Genauso wenig wie der Umstand, dass viele Fachkenntnisse erst erarbeitet und verbreitet werden müssen. Wenn allerdings Parallelstrukturen entstehen oder diese wesentlich aufrecht gehalten werden und gegeneinander arbeiten, kann man berechtigt von Bullshit-Politik sprechen, weil sie Führung und Eindeutigkeit vermissen lässt.

Die Elektromobilität wird mit Steuergeld gefördert – gleichzeitig wird auch der Gebrauch von Diesel-Fahrzeugen durch Steuerermäßigung bzw. -befreiung incentiviert. Für engagierte Personen am Umbau der Wirtschaftsprozesse sind solche Parallelstrukturen nicht vermittelbar – noch dazu, wenn es keinerlei Ausstiegsszenario gibt. **Sämtliche Privilegien und Vergünstigungen des Verbrenners sind umgehend einzustellen.**

Während der Bund den Einkauf und inzwischen auch den Umbau von Bussen und Lkws auf alternative Antriebe fördert, haben es die gleichen Akteure unterlassen, den Unternehmen, Städten und Gemeinden klare Handlungsrichtlinien zu geben. Ein breites Angebot an Förderprogrammen honoriert weiterhin den Kauf von Diesel-Fahrzeugen – in unterschiedlichen Programmen – ungestoppt. Als ein Beispiel ist hier die Abwrackprämie für Nutzfahrzeuge mit dem schön lautenden Titel „Förderung der Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte“ zu nennen. **Förderprogramme für Verbrennerfahrzeuge sind zu stoppen.**

Das Kraftfahrtbundesamt ermittelt zu den Fahrzeugen bisheriger Art sämtliche Daten: Dazu gehören die Leistung, der Hubraum, die Gewichtszahlen bis hin zur Kraftstoffart wird alles erfasst. Bei den Fahrzeugen der Elektromobilität kann das KBA indes keinerlei Aussagen zur Ladeleistung, den Ladestandards oder Batteriekapazitäten angemeldeter Fahrzeuge machen, weil diese nicht erfasst werden. Wegen diesen Informationslücken kann die Bundesregierung keinerlei Überblick geben, wie z.B. zu den Batteriekapazitäten, den Speicherpotenzialen, Energiebedarfen, Last- und Bedarfsspitzen der eFahrzeuge im Markt – und dadurch keine realen Daten für die Bereitstellung Erneuerbarer Energie im Verkehrssektor geben. **Deutschland kennt seine reale Elektromobilität nicht, das ist wie eine fehlende Skalierung und damit wie ein Blindflug in die Zukunft.**

Und es geht weiter mit den Missständen: Im Bereich Anhänger werden erhebliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen möglich durch den Einsatz von eTrailern. Elektrisch angetriebene Anhänger verfügen über einen eigenen Antrieb und entlasten das Zugfahrzeug. Das Bundesverkehrsministerium will hier keinen Umwelteffekt anerkennen. Eine Anerkennung würde die Einnahmen im Maut-System reduzieren, ein Vorgang der übrigens praktisch nicht vollzogen werden kann, das Mautsystem sieht keine Differenzierung nach Schadstoffklassen der Trailer vor.

Die Liste ließe sich beliebig ausbauen. Dass unterschiedliche Bundesbehörden unterschiedliche Angaben zur Datenlage machen, ist dabei eher ein kleiner Lapsus. Es gibt auch Fehlkommunikation auf Seiten der Anwender. Während sich etwa die Energiebranche gegen den Schuko-Stecker ausspricht, um das Laden sicher zu machen, rüsten Hersteller die Fahrzeuge serienmäßig mit diesem Kabel aus. Hier fehlt es lediglich an dem gemeinsamen Gespräch und dem gemeinsamen Verständnis. Nichts weiter. Auch die Installation eines Ladepunktes ist beim Netzbetreiber gemäß Niederspannungs-Anschlussverordnung meldepflichtig: Dennoch gibt es bis heute kein einheitlich bundesweit standardisiertes Meldeformular.

Das alles hat am Ende mit fehlenden Vorgaben und den destruktiven Signalen für den Gesamtprozess zu tun. Das derzeit gültige Elektromobilitätsgesetz liefert mit dem Verfallsdatum auch keine Perspektive. Es endet am 31.12.2026. **In der Sache haben Akteure der Elektromobilität in Deutschland keine Rechtssicherheit, das muss dringend geändert werden.**

Mit jedem Tag Bullshit und weiterer Zögerlichkeit bei anstehenden Entscheidungen schwächt die Politik ausgerechnet die Unternehmen, die aktiv in die Verkehrswende investieren. Würden die Unternehmen heute wissen, was der Gesetzgeber bis 2030 und darüber hinaus vorsieht, hätte der Markt klare Rahmenbedingungen und die Unternehmen die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit. Die EU gibt hierfür eine klare Rücken-deckung, der Markt in Deutschland wird darauf aktuell leider nicht vorbereitet.

## 5. Einfaches & Digitales ausbauen

In Norwegen dauert die Anmeldung eines Autos 15 Minuten. Online, von daheim. Einfach & Digital gibt es insbesondere in deutschen Amtsstuben am wenigsten. Hier muss dringend gelüftet werden. Eindrückliches Beispiel völlig aus der Zeit gefallener Arbeitsweisen lieferten im zurückliegenden Jahr die Kfz-Zulassungsstellen, die je nach Kommune, behördlichem Krankenstand und Corona-Vorschrift Fahrzeuge ab- und anmeldeten, ohne endlich auf eine bundesweite Online-Zulassung mit digitaler Fahrzeugakte und digitalen Identitäten zurückzugreifen. **Der BEM fordert dringend die Schaffung digitaler Identitäten, um Basisvorgänge im Fahrzeughandel zu standardisieren und neue Geschäftsmodelle zuzulassen.** Wenn die Akteure mit Hilfe digitaler Daten ihre Handlungen vernetzen, können sie diese enorm beschleunigen. Der BEM unterstützt deshalb die Bundesregierung in der Ausformung der Rahmenbedingungen.

Dass nicht das Endgerät den Umsatz im Verkehrssektor von morgen generiert, sondern die Daten der Fahrer bei der Nutzung die Geschäftsmodelle von morgen schaffen, hat sich inzwischen herumgesprochen. Wer weiß, wie Kunden handeln und wie man ihr Leben dabei unterstützen kann, ist nah am Umsatz. **Für die Nutzung der Daten müssen also Standards geschaffen werden, die im Einklang mit dem europäischen Datenschutz stehen, auf Plattformen betrieben werden, die für alle Interessenten zugänglich sind und die richtigen Schnittstellen liefern.** Daten sind beispielsweise kein grundsätzliches Eigentum von Fahrzeugherstellern. Geräte müssen miteinander kommunizieren können. Wichtige Verknüpfungen liegen etwa in der Verbindung aus Energie- und Mobilitätsdaten, wenn es um Prognosen und Wahrscheinlichkeitsberechnungen für Lademengen, Ladebedarfe und Speicherpotentiale geht. Solche Vorgänge benötigen die notwendige Transparenz, einen geeigneten Rechtsrahmen und eine Plattform, auf die man auch Zugriff hat.

An dieser Schnittstelle wird es dann um so einfacher, verschiedene Verkehrsformen zu verbinden und Intermodalität in Städten und auf dem Land zu fördern.

Mit digitaler Hilfe ist es zusätzlich möglich, Künstliche Intelligenz im Verkehrssektor zu entwickeln. Hersteller experimentieren derzeit mit selbstfahrenden Fahrzeugen für den öffentlichen sowie den privaten Verkehr. Diese Fahrzeuge sind mit Sensoren sowie Kontrolleinheiten und Software ausgestattet. Um ihr Funktionieren dauerhaft abzusichern, ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung notwendig, damit Sicherheit gewährleistet und technischer Fortschritt ermöglicht wird. **Der BEM unterstützt deshalb die Forderungen nach einem Tempolimit von 130 km/h und begrüßt die wissenschaftliche Förderung von KI-Projekten, speziell in der Mobilitätswende.**

Wir danken unseren Mitgliedern für ihre Unterstützung.  
Ihr Engagement für eine Neue Mobilität.



# » Elektromobilität auf Basis Erneuerbarer Energien voranbringen.

Promotion of  
electromobility  
using renewable  
energies.

# » Marktumfeld für emissionsarme Antriebskonzepte stärken.

Strengthening the  
market environment  
for low-emission  
drive concepts.

Der **Bundesverband eMobilität** (BEM) ist ein Zusammenschluss von Unternehmen, Institutionen, Wissenschaftlern und Anwendern aus dem Bereich der Elektromobilität, die sich dafür einsetzen, die Mobilität in Deutschland auf Basis Erneuerbarer Energien auf Elektromobilität umzustellen. Zu den Aufgaben des BEM gehört die aktive Vernetzung von Wirtschaftsakteuren für die Entwicklung nachhaltiger und intermodaler Mobilitätslösungen, die Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingung für den Ausbau der eMobilität und die Durchsetzung von mehr Chancengleichheit bei der Umstellung auf emissionsarme Antriebskonzepte. Der Verband wurde 2009 gegründet. Er organisiert 300 Mitgliedsunternehmen, die ein jährliches Umsatzvolumen von über 100 Milliarden Euro verzeichnen und über eine Million Mitarbeiter weltweit beschäftigen. Gegenwärtig erarbeiten 19 Arbeitsgruppen die Empfehlungen des Verbandes und haben auch zum Inhalt dieser Broschüre zugearbeitet.



Hauptgeschäftsstelle  
**Bundesverband eMobilität e.V.**  
Oranienplatz 5  
10999 Berlin

Fon 030 8638 1874  
info@bem-ev.de