

Rupert Schubert, Hamburg

## Verkehrspolitische- und -rechtliche Aspekte des E-Kfz-Parkens

### I Das Elektromobilitätsgesetz – eine verfassungsrechtliche Mißgeburt

Das am 5. März 2015 vom Deutschen Bundestag beschlossene und seit dem 12. Juni 2015 geltende Elektromobilitätsgesetz-EmoG (BGBl. I S. 898) hat wie auch andere Gesetze eine lebhafte und außerdem lange Vorgeschichte. Sie begann am 19.8.2009 mit der Verabschiedung des **Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität** durch die damalige Bundesregierung und endete gesetzgeberisch wie vermutlich kein anderes Gesetz vorher mit einer Kuriosität bei der Ausfertigung am 5. Juni 2015 gemäß Art. 82 Abs. 1 GG durch den Bundespräsidenten. Zur Gegenzeichnung für die Bundesregierung hatte neben der Bundeskanzlerin die Bundesumweltministerin unterschrieben, weil der Bund seine Gesetzgebungskompetenz für das der Luftreinhaltung und Lärmbekämpfung dienende Gesetz auf Artikel 74 Abs. 1 Nr. 24 GG stützt. So weit, so gut, das entsprach der seit Urzeiten geltenden Geschäftsordnung der Bundesregierung, die in § 29 Absatz 1 Satz 2 zur Gegenzeichnung von Gesetzen einfach und naheliegend vorschreibt: „Berührt der Inhalt des Gesetzes den Geschäftsbereich mehrerer Bundesminister, so zeichnen diese in der Regel auch die Ausfertigung“.

An dieser Stelle ist jedoch zweierlei paradox!: Zum einen stößt man in der Ausfertigung einerseits auf die Unterschrift eines (angeblich) nicht zuständigen Ministers, zum anderen sucht man andererseits vergeblich nach der Unterschrift des (angeblich) in erster Linie zuständigen Ministers. Denn zusätzlich hat neben der zweifellos mitzuständigen Umweltministerin noch der Bundesverkehrsminister unterschrieben, obwohl sich der Bund bei dem Gesetz gerade nicht auf seine Gesetzgebungskompetenz für den Straßenverkehr gemäß Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG stützt. Noch verblüffender ist, dass die Unterschrift des Wirtschaftsministers fehlt, obwohl die Neuregelungen nach der insoweit eingehenden und sich ständig wiederholenden Gesetzesbegründung das Recht der Wirtschaft gemäß Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 GG betreffen. Dieses in der bundesrepublikanischen Gesetzgebungsgeschichte wohl einmalige Paradox wirft ein Schlaglicht besonderer Art auf das Gesetzeswerk, das uns heute beschäftigt.

Die Erklärung für das beschriebene Kuriosum mit formell verfassungsrechtlichem Bezug liegt in der offenkundigen Auffassung des Bundesgesetzgebers, dass die Heranziehung der Regelungskompetenz für den Straßenverkehr nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG ihn gezwungen hätte, die Bevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Straßenverkehrsgesetz zu regeln. Nur so sind das beredte Schweigen zu dieser Kompetenznorm in der Gesetzesbegründung und die seltsame Argumentation zu erklären, die Bevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Straßenverkehr seien Wirtschaftsrecht, weil damit eine Steuerung der Nachfrage nach Wirtschaftsgütern und eine wirtschaftliche Lenkungswirkung angestrebt werde. Die Federführung des Verkehrsministeriums, die Unterschrift des Verkehrsministers, die fehlende Unterschrift des Wirtschaftsministers und das Fehlen jeglicher konkreter wirtschafts- und marktbezogener Angaben in der Gesetzesbegründung zeigen jedoch, dass diese Argumentation von den Verfassern\*innen selbst nicht ernst genommen wurde. Zwar wäre eine Regelung der Materie im StVG wegen des verkehrlichen

Sachzusammenhangs sicher besser gewesen. Unabhängig davon wird jedoch verkannt, dass es bei der Frage, ob eine Regelungsmaterie zum Straßenverkehr iSv Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG gehört, allein darum geht, ob im Verhältnis zu den Ländern eine Bundeskompetenz besteht oder nicht. Es geht bei der jeweiligen Kompetenzabgrenzung zwischen Bund und Ländern nicht darum, in welchem Regelwerk die in Rede stehende Rechtsmaterie ggf. bundesrechtlich zu regeln ist oder geregelt werden kann. Insofern war das bemühte Argumentieren um die richtige Kompetenznorm Spiegelfechtereie. Die Bundeskompetenz war auch aus Ländersicht niemals zweifelhaft. Das belegen zwei Gesetzesbeschlüsse des Bundesrates vom 24. September 2010 (BR-Drucksache 489/10 (B)) und vom 29. November 2013 (671/13 (B)), die jeweils auf eine Änderung des StVG zielten, um Parkbevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge bundesgesetzlich zu verankern.

Eine weitere Kuriosität, der Gesetzgebung zur Elektromobilität im Straßenverkehr war die Erfindung der „Fördervorschrift“ als gedachte begriffliche Abgrenzung zur „Ordnungsvorschrift“. Beide Kuriositäten sind sachlich untrennbar miteinander verknüpft und bedingen einander. Dieser Scheinbegriff findet sich gleich im ersten Satz des Gesetzes. Danach ermöglicht das Gesetz Maßnahmen, „um die Verwendung [elektrisch betriebenen Fahrzeuge] zu fördern“. Genauso gut hätten ohne Änderung des Sinngehalts z.B. die Wörter „erhöhen“, „steigern“ o.ä. gewählt werden können. Mithilfe des Wortes „fördern“, das sich in der Gesetzesbegründung ständig wiederholt und zu einem scheinbar definierten Begriff bis hin gewissermaßen zu einem Rechtsbegriff hochstilisiert wird, soll augenscheinlich erreicht werden, das Straßenverkehrsgesetz auf gewissermaßen „echtes Ordnungsrecht“ i.s.d. Gefahrenabwehr zu begrenzen.

Obwohl es dafür schon damals weder zwingende noch wenigstens vernünftige Gründe gab, war diese Sicht der Dinge alles andere als eine flüchtige gesetzgeberische Laune. Dahinter stand vielmehr die viel weitergehende verkehrspolitische Motivation, das Straßenverkehrsrecht abzuschotten gegen weitergehende Forderungen, die auf eine Erweiterung der verkehrsbehördlichen Handlungsmöglichkeiten zum Schutz der Umwelt, zum Schutz vor verkehrsbedingtem Lärm und schlechter Luft und zum Klimaschutz zielen. Tatsächlich konnten diese Forderungen auf diese Weise über lange Zeit hinweg erfolgreich abgewehrt werden. Eine neue Dynamik entfaltete sich erst, nachdem die die derzeitige Regierung tragenden Parteien 2021 in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart hatten, das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrs-Ordnung so anzupassen, „dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.“ In einem dazu kürzlich im Mai 2023 vorgelegten 90seitigen Rechtsgutachten „Verfassungsrechtliche und grundsätzliche Aspekte einer Reform des Straßenverkehrs“ (Prof. Dr. Stefan Klinski, Professor für Wirtschaftsrecht an der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin) wird rückblickend auf das EmoG ausgeführt:

*„Die in den Gesetzesbegründungen für das Elektromobilitätsgesetz ..vorgetragene Auffassung, nach der eine Eingliederung der betreffenden Regelungen in das StVG „wegen der verkehrsordnungsrechtlichen Grundausrichtung des StVG nicht möglich“ sei, geht daher fehl. Um es deutlicher auszudrücken: Sie ist aus rechtsdogmatischer Sicht geradezu abwegig. Sie widerspricht der gängigen Gesetzgebungspraxis in anderen Rechtsgebieten und findet keine Stütze im Kompetenzrecht des*

*Grundgesetzes. Selbstverständlich wäre es möglich gewesen und ist immer noch möglich, die Regelungen des EmoG in das StVG und die StVO direkt zu integrieren.“*

Jetzt hat offenbar auch auf Regierungsebene ein Umdenken stattgefunden. Das von der Bundesregierung am 21.6.2023 beschlossene Zehnte Gesetz zur Änderung des StVG sieht die Schaffung straßenverkehrsbehördlicher Anordnungsbefugnisse allein zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung vor, ohne dass zugleich Zwecke der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs verfolgt werden (BMDV-Pressemitteilung 059/2023). Die Beratungen im Bundestag und im Bundesrat stehen unmittelbar bevor, werden sicher aber vor der Sommerpause nicht abgeschlossen sein. Ob die Regelungen des EmoG, um die es im Folgenden nun in haltlich geht, irgendwann ihren Platz ebenfalls im StVG finden, bleibt eine gesetzgeberisch und verfassungsrechtlich spannende Frage.

## II. Erste ergänzende Regelungen

Mit dem Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz-EmoG) vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), der 50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 15. September 2015 (BGBl. I S. 1573), der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 22. September 2015 (BAnz AT 25.09.2015 B5), der Ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 30. November 2016 (BGBl. I S. 2848) sowie dem neuen Katalog der Verkehrszeichen (VzKat), der mit der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der VwV-StVO vom 29. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) als Anlage zur VwV-StVO veröffentlicht wurde, wurden in einem ersten Schritt alle rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, elektrisch betriebene Fahrzeuge im Straßenverkehr wirkungsvoll und rechtssicher zu bevorzugen. Nachfolgend werden die wichtigsten Regelungen dargestellt und anhand erster Praxisbeispiele die Umsetzungsmöglichkeiten aufgezeigt.

### 1. Überblick

Das EmoG beschreibt in § 1 den bereits genannten Anwendungsbereich als „Verwendungsförderung durch Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Teilnahme elektrisch betriebener Fahrzeuge im Straßenverkehr“ und definiert zunächst in § 2 den Begriff des „elektrisch betriebenen Fahrzeugs“. Unter diesen Begriff fallen drei antriebsdefinierte Kraftfahrzeugarten, nämlich so bezeichnete „reine Batterieelektrofahrzeuge“, „von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge“ sowie „Brennstoffzellenfahrzeuge“. Diese Definitionen sind technisch etwas differenzierter, ansonsten aber identisch mit denen zum Begriff „Elektrofahrzeug“, wie sie in einer früheren Verkehrsblattverlautbarung des Bundesverkehrsministeriums vom 21. Februar 2021 über „Zusatzzeichen zur Vorhaltung von Parkflächen für Elektrofahrzeuge“ verwendet wurden (VkBBl. 2011 S. 199). § 3 Absatz 4 EmoG regelt vier unterschiedliche Bevorrechtigungsarten für elektrisch betriebener Fahrzeuge. Die erste Art der Bevorrechtigung betrifft die Parkgebühren und besteht in einem monetären Anreiz. Nur diese Bevorrechtigung ist im EmoG bundesgesetzlich abschließend geregelt. Nach § 3 Absatz 6 EmoG können in Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) als Bevorrechtigungen Ermäßigungen der Gebühren oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorgesehen

werden. Gemeint sind damit nicht Rechtsverordnungen des Bundes, sondern die Gebührenordnungen, zu deren Erlass die Vorschrift die Landesregierungen ermächtigt, um die Gebühren für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen festzusetzen. Von der Möglichkeit nach § 6a Absatz 6 Satz 4 StVG, die Ermächtigung der Landesregierungen durch Rechtsverordnung weiter zu übertragen, haben die Länder durchgehend Gebrauch gemacht, sodass die Parkgebührenordnungen durchweg von den Kommunen erlassen werden. Sie sind letztlich die Adressaten der Neuregelung in § 3 Absatz 6 EmoG und damit zur Umsetzung berufen.

## 2. Parkgebühren - Praxisbeispiel Hamburg

Von der Neuregelung über Ermäßigungen der Gebühren oder Befreiungen von der Gebührenpflicht hatte als erstes Bundesland bzw. als erste Stadt die Freie und Hansestadt Hamburg Gebrauch gemacht<sup>1</sup>. Seit dem 1. November 2015 galt dort nach § 1 Absatz 5 der Parkgebührenordnung<sup>2</sup>:

*„(5) Für das Parken elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne von § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), die nach § 9a Absätze 2 und 4, jeweils auch in Verbindung mit § 9a Absatz 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), zuletzt geändert am 15. September 2015 (BGBl. I S. 1573), gekennzeichnet sind, wird bei Verwendung der Parkscheibe keine Gebühr erhoben. Diese Gebührenbefreiung endet mit Ablauf des 31. Dezember 2020.“*

Damit hatte die Stadt die zweite Variante der Neuregelung „Befreiungen von der Gebührenpflicht“ gewählt und sich gegen die erste Variante „Ermäßigungen der Gebühren“ entschieden. Die Befreiungsvariante ist die weitergehende Bevorrechtigung. Sie bietet einen größeren Nutzervorteil und bildet damit einen höheren Anreiz für die Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Straßenverkehr als eine Gebührenermäßigung. Der Preis dafür sind geringere Gebühreneinnahmen im gesamten bewirtschafteten Parkraum, für den eine Parkgebührenpflicht gilt. Die Gebührenbefreiung und damit der Einnahmehausfall bei den Gebühren sind nicht auf das ggf. zusätzlich bevorrechtigte Parken an Ladesäulen begrenzt. Wie die in Hamburg gewählte Regelung zeigt, muss die Gebührenbefreiung allerdings nicht unbeschränkt gelten. Die Einnahmenverluste lassen sich dadurch begrenzen, dass die Berechtigung zum gebührenfreien Parken auf die jeweils bestimmte Höchstparkzeit begrenzt wird. So werden kostenloses Dauerparken für elektrisch betriebene Fahrzeuge und zu große Einnahmenverluste vermieden. Unabhängig davon ist die Beschränkung einer Gebührenbefreiung auf die Zeit der Höchstparkdauer auch deshalb geboten, weil ansonsten die rechtliche Begründung zur Parkraumbewirtschaftung mittels Parkuhr<sup>3</sup> oder Parkschein in Frage gestellt wäre. Denn auch im Falle von Gebührenbefreiungen oder -ermäßigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge bleibt es dabei, dass Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit i.S. der VwV-StVO zu § 13 insbesondere dort anzuordnen sind, wo kein ausreichender Parkraum vorhanden ist und deshalb erreicht werden muss, dass möglichst viele Fahrzeuge nacheinander für möglichst kurze genau begrenzte Zeit parken können. Bei einer Parkraumbewirtschaftung wegen

---

<sup>1</sup> Pressemitteilung des Senats vom 6. Oktober 2015 unter <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/4612114/2015-10-06-bwvi-elektroauto/>

<sup>2</sup> Hamburgisches Gesetz- und Ordnungsblatt I 2015 (Nr. 42, S. 275 - 276); in der seit 1.1.2023 geltenden Parkgebührenordnung findet sich die jetzt bis 31.12.2026 befristete Regelung in § 1 Absatz 4.

<sup>3</sup> Die Hamburger Gebührenordnung enthält keine Gebührenbefreiung für das Parken an Parkuhren, da Parkuhren in Hamburg nicht in Betrieb sind.

Parkraumknappheit ist die Festlegung einer Höchstparkdauer beim Parken mit Parkschein genau wie bei Parkuhren ein unverzichtbares Element jeder straßenverkehrsbehördlichen Anordnung, die Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit betrifft. Eine Befreiung bestimmter Fahrzeuge von der jeweiligen Höchstparkzeit liefe Sinn- und Zweck der mit einer Parkraumbewirtschaftung einhergehenden Verkehrsbeschränkungen zuwider.

Diese Erwägungen sind abzugrenzen von den Vorgaben des Gesetz- und Verordnungsgebers zur maximal zulässigen Parkdauer auf Parkplätzen an Ladesäulen, die für elektrisch betriebene Fahrzeuge bestimmt sind. Solche Parkplätze kann es auch in parkgebührenpflichtigen Bereichen geben. Dann überschneiden sich die Erwägungen zur Höchstparkzeit als unverzichtbarem Element einer Parkgebührenregelung mit den Erwägungen des Gesetzgebers zur Höchstparkzeit auf Parkplätzen neben Ladesäulen. Nach der amtlichen Begründung zum EmoG soll die maximale Parkdauer an Ladesäulen tagsüber 4 Stunden nicht überschreiten, um den Parkplatz an der Ladeinfrastruktur für möglichst viele Nutzer offenzuhalten; dies werde durch eine allgemeine Verwaltungsvorschrift sichergestellt werden<sup>4</sup>. Die dementsprechende Regelung findet sich in der VwV-StVO „Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ zu Absatz 1g Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge. Nach Nummer III Satz 2 soll die maximale Parkdauer an Ladesäulen tagsüber in der Zeit von 8 bis 18 Uhr vier Stunden nicht überschreiten (Rdnr. 45d). Dagegen findet sich keine Begründung für die generelle Regelung nach Nummer III Satz 1 dieser VwV-StVO, wonach die Erlaubnis zum Parken von elektrisch betriebenen Fahrzeugen tagsüber zeitlich beschränkt werden soll.

#### a) Verwendung der Parkscheibe

Um die Einhaltung der jeweiligen Höchstparkzeit beim gebührenfreien Parken mit elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen überwachen zu können, empfiehlt es sich, eine Gebührenbefreiung nur unter der Voraussetzung vorzusehen, dass eine Parkscheibe verwendet wird. Wie eine Parkscheibe zu benutzen ist, ergibt sich dabei aus der allerdings nicht unmittelbar anwendbaren Regelung in § 13 Absatz 2 Nummer 2 StVO. Danach muss eine von außen gut lesbare Parkscheibe vorhanden sein und der Zeiger i.S. dieser Vorschrift richtig eingestellt sein. Fehlt eine Parkscheibe, ist sie nicht gut lesbar ausgelegt oder angebracht oder wurde sie nicht ordnungsgemäß benutzt, liegt darin jedoch im Falle eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs kein Verstoß gegen die Parkscheibenpflicht nach § 13 Absatz 2 StVO, sondern ein Verstoß gegen die Parkscheibenpflicht nach § 13 Absatz 1 StVO vor. Bei Nichtverwendung oder falscher Benutzung der Parkscheibe sind die Bedingungen für eine Gebührenbefreiung für elektrisch betriebene Fahrzeuge nicht erfüllt, sodass es bei der Parkscheibenpflicht und dementsprechend bei einem Verstoß gegen die Parkscheibenpflicht bleibt, wenn der Parkschein fehlt. Wer sodann als Führer eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs somit gegen die Parkscheibenpflicht verstößt, begeht nach § 49 § Absatz 1 Nummer 13 StVO eine Ordnungswidrigkeit i.S. der ersten Alternative. Die Regelsanktion für derartige Verstöße gegen Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit beträgt dann nach lfd. Nr. 63 bis 63.5 BKatV je nach Verstoßdauer zwischen 20 und 40 Euro.

#### b) Kennzeichnung der Fahrzeuge

---

<sup>4</sup> BR-Drucksache 436/14 Seite 35

Die Kennzeichnung nach § 4 EmoG ist eine weitere Voraussetzung für die Gebührenbefreiung. § 4 Absatz 1 EmoG schreibt ausdrücklich vor, dass Bevorrechtigungen nach § 3 EmoG generell nur für Fahrzeuge gewährt werden dürfen, die mit einer deutlich sichtbaren Kennzeichnung versehen sind. Bevorrechtigungen für Kraftfahrzeuge ohne diese gesetzliche Kennzeichnung sind nach dieser Regelung nicht zulässig. Ergänzend regelt § 4 Absatz 2 EmoG, dass in Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1 Nummer 2 StVG die Art und Weise der Kennzeichnung näher bestimmt werden können. Insbesondere können

1. die für das Erteilen der Kennzeichnung erforderlichen Angaben,
2. die Art und Weise der Anbringung der Kennzeichnung und
3. das Verfahren für das Erteilen der Kennzeichnung

und kann die Kennzeichnung im Inland gehaltener Fahrzeuge durch das Zuteilen eines für den Betrieb des Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen erforderlichen Kennzeichens geregelt werden. Von diesen Verordnungsermächtigungen hat der Verordnungsgeber im Rahmen der 50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften Gebrauch gemacht. Durch Art.1 dieser Verordnung wurden die erforderlichen Änderungen in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) vorgenommen. Sie bestehen im Wesentlichen in der Einführung eines neuen Kennzeichens bzw. einer blauen Plakette für ausländische Kfz. Die Ausgestaltung des Kennzeichens folgt der technischen Ausgestaltung des sog. Oldtimer-Kennzeichens mit dem Unterschied, dass statt des Buchstabens "H" der Buchstabe "E" hinter der Erkennungsnummer anzufügen ist. Bei Fahrzeugen mit Wechselkennzeichen erfolgt die Kennzeichnung auf dem fahrzeugbezogenen Teil des Kennzeichens, bei den Fahrzeugen mit Saison- und grünen Kennzeichen immer direkt hinter der Erkennungsnummer.

Da Bevorrechtigungen generell nur für ordnungsgemäß als elektrisch betriebene Fahrzeuge gekennzeichnete Kfz gewährt werden dürfen, profitieren elektrisch betriebene Fahrzeuge, die nicht als solche amtlich gekennzeichnet sind, selbstverständlich nicht von einer derartigen Gebührenbefreiung. Werden sie ohne Parkschein geparkt, ist dies ebenfalls ein Verstoß gegen Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit lfd. Nummer 63 – 63.5 BKatV.

#### c) Alte Parkgebührenordnungen

In einigen Städten<sup>5</sup> bestanden schon vor Schaffung des EmoG Parkgebührenordnungen, die in unterschiedlicher Ausgestaltung Parkgebührenbefreiungen für Elektrofahrzeuge und/oder für besonders schadstoffarme Kraftfahrzeuge und/oder solche mit besonders geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoß vorsahen. Sie alle standen mit geltendem Bundesrecht nicht im Einklang, da sie nicht von § 6 a Absatz 6 StVG gedeckt waren. Da die Gebührenbefreiungen jeweils wesentlicher Bestandteil der Gesamtregelung sind, spricht Vieles dafür, dass diese dem Gebot der Gleichbehandlung widersprechenden Regelungen jeweils die Ungültigkeit der Gesamtregelung zur Folge haben. Es ist nicht davon auszugehen, dass die bestehenden Parkgebührenordnungen infolge des EmoG automatisch rechtmäßig werden. Zu stark weichen die unterschiedlichen Detailregelungen zur Kennzeichnung und zur Definition der bevorrechtigten Fahrzeuge von den neuen bundesgesetzlichen Vorgaben ab. Vor allem handelt es

---

<sup>5</sup> z.B. Arnsberg, Braunschweig, Hildesheim, Kiel, Konstanz, Ludwigsburg, Stuttgart.

sich jeweils um regional begrenzte Regelungen, die im Widerspruch zu dem mit einer Bundesregelung verbundenen Anspruch auf bundesweite Gültigkeit und Einheitlichkeit stehen. Daher empfiehlt sich für diese Städte ein baldiger Neuerlass ihrer Gebührenordnungen auf Grundlage des neuen EmoG.

#### 4. Bevorrechtigungen beim Parken und im fließenden Verkehr

Die drei anderen Arten der Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge, die nicht die Parkgebühren betreffen, sind im EmoG nicht abschließend bundesgesetzlich geregelt. Sie bedürften auf Verordnungsebene des Bundes einer näheren Ausgestaltung. Dabei handelt es sich nach § 3 Absatz 4 EmoG um Bevorrechtigungen

1. für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,
2. bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen,
3. durch das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten.

Dieser Katalog ist abschließend.

Das Hauptaugenmerk beim Parken (1.) ist dabei nach der amtlichen Begründung zum EmoG<sup>6</sup> auf Parkplätze gerichtet, die sich in unmittelbarer Nähe zur Ladeinfrastruktur befinden, so dass die elektrisch betriebenen Fahrzeuge während des Parkvorgangs aufgeladen werden können. Nach der amtlichen Begründung sollte es zwar dem Verordnungsgeber vorbehalten bleiben, das Parken auf eine bestimmte Dauer zu beschränken, aber schon in der amtlichen Begründung ist vorgegeben, dass die maximale Parkdauer an Ladesäulen tagsüber vier Stunden nicht überschreiten soll, um möglichst vielen Nutzern die Ladeinfrastruktur am Parkplatz offenzuhalten. Daneben sollen auch Anreize dadurch gesetzt werden, dass es ohne Anbindung an die Ladeinfrastruktur auch an besonders verkehrsgünstigen Orten – Innenstädten oder Einkaufsstraßen – möglich ist, Parkplätze zu nutzen, so dass Innenstädte vermehrt mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen befahren werden.

Die Bevorrechtigungen bei der Nutzung von Straßen (2.) zielen darauf, geeignete Bussonderfahrstreifen für elektrisch betriebene Fahrzeuge freigeben zu können. Da die örtlich zuständigen Behörden den Belangen des ÖPNV Rechnung tragen müssen, ist diese Art der Bevorrechtigung in der Praxis bisher kaum relevant.

Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten (3.) könnten in Betracht kommen bei:

- Zu- oder Durchfahrtsbeschränkungen zum Schutze der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,
- Zu- oder Durchfahrtsbeschränkungen in Luftkurorten,
- Zu- oder Durchfahrtsbeschränkungen in Erholungsorten von besonderer Bedeutung,
- Zu- oder Durchfahrtsbeschränkungen in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen,

---

<sup>6</sup> BR-Drucksache 436/14.

–hinsichtlich örtlich und zeitlich begrenzter Maßnahmen zum Schutz kultureller Veranstaltungen, die außerhalb des Straßenraums stattfinden und durch den Straßenverkehr, insbesondere durch den von diesem ausgehenden Lärm erheblich beeinträchtigt werden,

–Zu- oder Durchfahrtbeschränkungen in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten.

Auch in diesen Fällen liegt es nach § 3 Absatz 1 EmoG grundsätzlich im Ermessen der zuständigen Behörde, zu entscheiden, ob sie von den im Gesetz vorgesehenen Privilegierungsmöglichkeiten Gebrauch macht. Zudem dürfen durch die Privilegierungen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden. Insofern ist die Ermessensausübung der zuständigen Behörde von vornherein eingeschränkt.

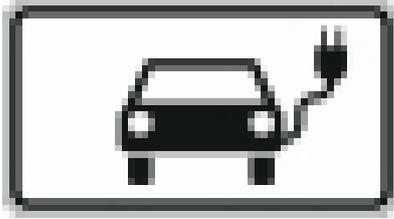
Demgegenüber ist die Ermessensausübung bei Bevorrechtigungen nach § 3 Absatz 4 Nummer 1 bis 3 EmoG nicht durch § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO eingeschränkt, wonach Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Seit der entsprechenden Änderung durch die Erste Verordnung zur Änderung der StVO vom 30. November 2016 regelt § 45 Absatz 10 StVO ausdrücklich, dass Absatz 9 nicht gilt, soweit Verkehrszeichen angeordnet werden, die zur Förderung der Elektromobilität nach dem EmoG getroffen werden dürfen.

#### b) Neue Befugnisnormen und neue Zusatzzeichen

Die erforderliche Ausgestaltung der drei Bevorrechtigungsarten ist im Rahmen der 50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften in Artikel 2 „Änderung der StVO“ durch die Einfügung von zwei neuen Befugnisnormen für die Straßenverkehrsbehörden erfolgt. Der neue Absatz 1g in § 45 StVO betrifft als positive Befugnisnorm das Parken (1.), der neue Absatz 1a in § 46 StVO betrifft als negative Befugnisnorm die Ausnahmen für Busspuren und von Zufahrtbeschränkungen und Durchfahrtverboten (2. und 3.).

Zur straßenverkehrsbehördlichen Verwirklichung der neuen Befugnisse wurde in § 39 Absatz 10 StVO ein neues Sinnbild eingeführt, das zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge als Inhalt eines Zusatzzeichens angeordnet werden kann. Dafür stehen zwei Ausgestaltungen zur Verfügung, die eine mit dem Wort „frei“ und die andere ohne diesen Wortzusatz. Im neuen Verkehrszeichenkatalog finden sich die beiden Zusatzzeichen in Teil 7 zum einen

- bei den Zusatzzeichen nach § 39 Absatz 3 StVO (allgemeine Zusatzzeichen) als Zeichen 1010 „Hinweis durch Sinnbild“ mit der Unternummer -66 und dem Zusatz „nach EmoG“ und zum anderen
- bei den Zusatzzeichen nach § 41 Absatz 2 (Zusatzzeichen mit Ausnahmen) als Zeichen 1024 „mehrspurige Fahrzeuge frei“ mit der Unternummer -20 und dem Zusatz „nach EmoG“.



VzKat-Zeichen 1010-66 nach EmoG  
VzKat-Zeichen 1024-20 nach EmoG

Das VzKat-Zeichen 1024-20 nach EmoG wurde bereits im Rahmen der 50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften in Artikel 2 „Änderung der StVO“ in Anlage 2 StVO mit folgenden „Ge- oder Verbot“-Regelungen in der jeweiligen Spalte 3 eingeführt:

Anlage 2 lfd. Nr. 25.1 StVO

- Mit diesem Zusatzzeichen sind elektrisch betriebene Fahrzeuge auf dem Besonderfahrstreifen zugelassen.

Anlage 2 lfd. Nr. 27.1 StVO

- Mit diesem Zusatzzeichen sind elektrisch betriebene Fahrzeuge von Verkehrsverboten (Zeichen 250, 251, 253, 255, 260) ausgenommen.

Anlage 2 lfd. Nr. 63.5 StVO

- Durch das Zusatzzeichen zu Zeichen 286 wird das Parken für elektrisch betriebene Fahrzeuge innerhalb der gekennzeichneten Flächen erlaubt.

Anlage 2 lfd. Nr. 64.1 StVO

- Durch das Zusatzzeichen zu Zeichen 290.1 wird das Parken für elektrisch betriebene Fahrzeuge innerhalb der gekennzeichneten Flächen erlaubt.

Das VzKat-Zeichen 1010-66 nach EmoG findet sich dagegen nicht in der StVO, ohne dass dies als Besonderheit zu werten ist. Auch bei Zusatzzeichen mit den Sinnbildern aus § 39 Absatz 7 und 8 StVO ist es üblich, dass diese vom Bundesverkehrsministerium nach § 39 Absatz 9 StVO nur im Verkehrszeichenkatalog veröffentlicht werden. Das VzKat-Zeichen 1010-66 nach EmoG findet Anwendung bei Bevorrechtigungen auf Grundlage der Anlage 3 nach lfd. Nummer 7, 8 und 10 als Zusatzzeichen zu den Zeichen 314 „Parken“, 3214.1 „Beginn einer Parkraumbewirtschaftungszone“ und Zeichen 315 „Parken auf Gehwegen“. Durch das Zusatzzeichen kann die jeweilige Parkerlaubnis zugunsten elektrisch betriebener Fahrzeuge beschränkt werden<sup>7</sup>.

Der Zusatz „nach EmoG“ bei den beiden VzKat-Zeichen 1010-66 und 1024-20 verdeutlicht auch auf der Regelungsebene des VzKat und somit auf Ebene einer Verwaltungsvorschrift nochmals den Umstand, dass der Gesetzgeber rechtlich klar unterscheidet zwischen Parkregelungen im Straßenverkehr

- einerseits nach dem EmoG als Maßnahme zur Bevorrechtigung der Teilnahme elektrisch betriebener Fahrzeuge am Straßenverkehr, um deren Verwendung zu fördern, und

<sup>7</sup> vgl. Anlage 3 lfd. Nummer 7 Nummer 3 a), lfd. Nummer 8 Nummer 4a) und lfd. Nummer 10 Nummer 3a) StVO

- andererseits nach dem StVG als Maßnahme zur Gefahrenabwehr.

#### c) „alte“ Zusatzzeichen nach StVG

Dementsprechend findet sich bei allen vier Zusatzzeichen, die aus der so genannten Verkehrsblattverlautbarung des Bundesverkehrsministeriums Nr. 59 „Zusatzzeichen zur Vorhaltung von Parkflächen für Elektrofahrzeuge“ vom 21. Februar 2011<sup>8</sup> in den neuen VzKat übernommen worden sind, der Zusatz oder die Fußnote „nach StVG“. Es handelt sich um die beiden in Teil 7 Zusatzzeichen nach § 41 Absatz 2 (Zusatzzeichen mit Ausnahmen) VzKat veröffentlichten Zeichen 1026-60 mit der verbalen Angabe „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs frei“ und 1026-61 mit der verbalen Angabe „Elektrofahrzeuge frei“ sowie um die beiden in Teil 7 Zusatzzeichen nach § 41 Absatz 2 (beschränkende Zusatzzeichen) VzKat veröffentlichten Zeichen 1050-32 mit der verbalen Angabe „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs“ und 1050-33 mit der verbalen Angabe „Elektrofahrzeuge“.

Losgelöst von den bereits eingangs dargestellten verfassungsrechtlichen Bedenken ist dieses Nebeneinander von zwei rechtlich verschiedenen Handlungsansätzen und Regelungssystemen einerseits für „Elektrofahrzeuge“ und andererseits für „elektrisch betriebene Fahrzeuge“ weder bürger- noch behördenfreundlich und kann in der Praxis auch nicht nachvollzogen werden. Die Empfehlung für die Praxis kann daher nur lauten, sich ausschließlich an den aus dem EmoG erwachsenen Handlungsmöglichkeiten zu orientieren, eine Mischung von beidem ist aus rechtlichen und praktischen Gründen nicht möglich.

#### d) Beschilderung an Ladesäulen - Allgemeines

Der wichtigste praktische Anwendungsfall der Neuregelungen des EmoG ist die Beschilderung von Stellflächen neben Ladesäulen im Straßenraum. Damit sollen diese Flächen für Elektrofahrzeuge freigehalten werden, damit diese dort parken können, um Strom zu „tanken“. Die damit geschaffenen Regelungen ermöglichen dies erstmalig, ohne dass Gründe der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs vorliegen müssen. Erst jetzt sind damit die verkehrsrechtlichen Grundlagen für den systematischen Aufbau einer Ladeinfrastruktur in Deutschland zur Förderung der Elektromobilität geschaffen worden, wie sie die Verkehrsministerkonferenz und der Bundesrat fünf Jahre lang seit 2009 immer wieder vergeblich gefordert hatten<sup>9</sup>. Soweit zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur zugunsten der Elektromobilität und nicht aus Gründen der Sicherheit und Ordnung bereits in der Vergangenheit eine Beschilderung nach den Empfehlungen der so genannten Verkehrsblattverlautbarung des Bundesverkehrsministeriums vom 21.2.2011<sup>10</sup> erfolgt ist, bleiben diese Beschilderungen weiterhin unzulässig und müssen daher entsprechend der Neuregelung im Interesse einer rechtssicheren Verwaltungspraxis geändert werden<sup>11</sup>.

Für die Ausgestaltung der Beschilderung macht die VwV-StVO zu der neuen Befugnisnorm in § 45 Abs. 1g konkrete Vorgaben. Nach Nummer I der VwV-StVO „Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ zu Absatz 1g ist zunächst im Hinblick

<sup>8</sup> VerkBl. 2011 S. 198.

<sup>9</sup> [www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/09-11-19-20/](http://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/09-11-19-20/). zu TOP 3.6 „Elektromobilität“, 11-04-06-07 zu TOP 5.1 „Elektromobilität“, 12-04-18-19 zu TOP 4.3 „Elektromobilität“; BR-Drucksache 489/10(B); BR-Drucksache 671/13 (Beschluss).

<sup>10</sup> VerkBl. 2011 S. 198.

<sup>11</sup> Schubert, NZV 2016 S. 153

auf die verkehrlichen Auswirkungen z.B. ein Stellplatz-Konzept zu erstellen, um ein möglichst gleichmäßiges Netz von Stellplätzen, das dem tatsächlichen Bedarf insbesondere an Ladestationen Rechnung trägt, zu gewährleisten. Parkprivilegien sollen insbesondere an Verkehrsknotenpunkten eingerichtet werden, wo der Anschluss an den ÖPV, Carsharing oder andere umweltfreundliche Verkehrsmittel erleichtert wird. In dem Konzept sind sowohl Stellflächen an Ladestationen als auch nicht stationsbasierte Stellflächen zu berücksichtigen. Die Ausweisung von Stellflächen kommt insbesondere in Innenstadtlagen in Betracht (RdNr. 45b). Des Weiteren wird in Nummer II ausdrücklich vorgeschrieben, dass Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge mit Zeichen 314, 314.1 und 315 mit Zusatzzeichen anzuordnen sind (RdNr. 45c). Zudem soll die Erlaubnis zum Parken von elektrisch betriebenen Fahrzeugen nach Nummer III tagsüber zeitlich beschränkt werden. Die maximale Parkdauer an Ladesäulen soll tagsüber in der Zeit von 8 bis 18 Uhr vier Stunden nicht überschreiten (RdNr. 45d).

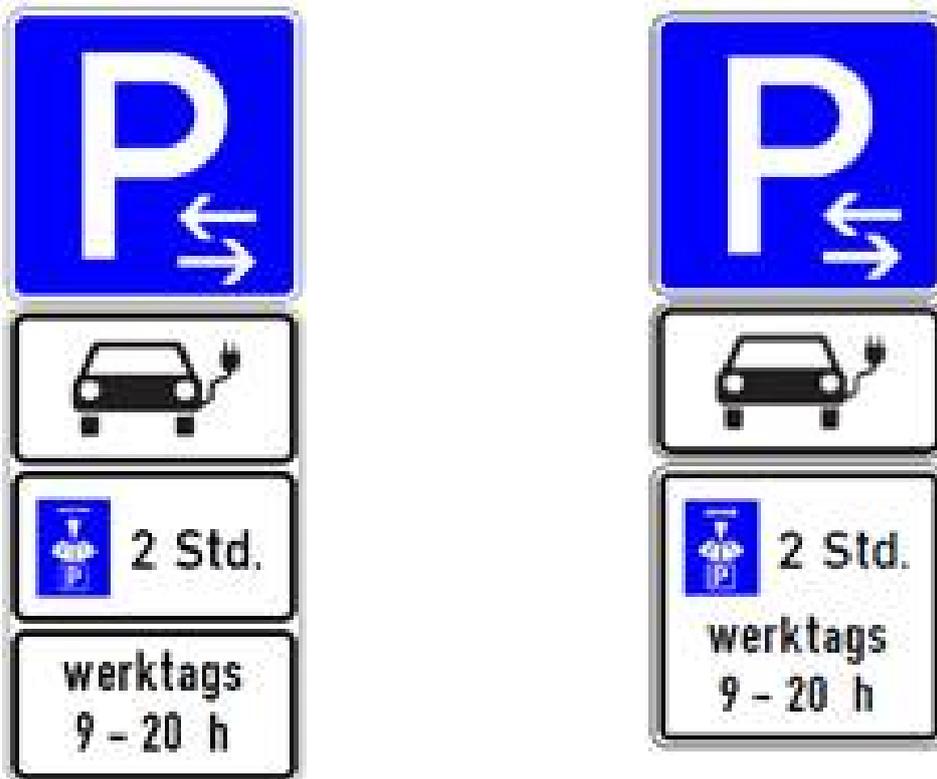
Dagegen darf das Zeichen 286 „Eingeschränktes Haltverbot“ nach Nummer IV der VwV-StVO „Zu Zeichen 286 Eingeschränktes Haltverbot“ zur Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ausdrücklich nur in begründeten Einzelfällen angeordnet werden. Diese Vorgabe ist deshalb sinnvoll, weil dort auch zeitlich unbegrenzt zum Be- oder Entladen gehalten werden darf und Schwerbehinderte mit besonderer Parkberechtigung dort bis zu drei Stunden parken dürfen<sup>12</sup>. Zumindest an Ladesäulen muss eine Beschilderung mit Zeichen 286 „Eingeschränktes Haltverbot“ generell ausscheiden, weil sich mit dieser Beschilderung eine wirksame Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge neben Ladesäulen nicht realisieren lässt.

#### e) Beschilderung an Ladesäulen - Praxisbeispiel Hamburg

Bei einer Beschränkung der Parkdauer auf zwei Stunden empfehlen sich nach dem Praxisbeispiel Hamburg z.B. folgende inzwischen seit über fünf Jahren bewährte Beschilderungskombinationen. Dabei bewirkt die Kombination der Zeichen 314 „Parken“ mit dem VzKat-Zeichen 1010-66 nach EmoG, dass die so beschilderte Straßenverkehrsflächen ausschließlich elektrisch betriebenen Fahrzeugen zum Parken zur Verfügung stehen, sofern sie nach § 4 Absatz 1 EmoG als solche gekennzeichnet sind. Dieserart Beschilderung weist keine Besonderheiten auf. Sie erfolgt nach dem gleichen Prinzip wie z.B. bei der Ausweisung von Parkflächen ausschließlich für Motorräder, Busse oder andere Fahrzeugarten, und lässt sich ohne Weiteres als den Verkehrsteilnehmern geläufige Beschilderung einstufen.

---

<sup>12</sup> BR-Drucksache 255/15(Beschluss)



Problematisch ist nach verschiedentlichen Erfahrungen lediglich, dass einigen Verkehrsteilnehmern das neue StVO-Sinnbild aus § 39 Absatz 10 StVO noch nicht bekannt ist. Hier sind die Ministerien bei Bund und Ländern, die Straßenverkehrsbehörden auf allen Ebenen, die Automobilclubs, die Fahrschulen, die Polizei und die zahlreichen sonstigen im Verkehrsbereich engagierten öffentlichen und privaten Einrichtungen aufgerufen, die Bürger als Verkehrsteilnehmer über die Bedeutung des neuen Sinnbildes zu informieren. Gerade die Verkehrsteilnehmer, die kein elektrisch betriebenes Fahrzeug verwenden, müssen informiert sein, dass sie mit ihrem nicht elektrisch betriebenen Fahrzeug auf so gekennzeichneten Parkplätzen generell nicht parken dürfen, auch wenn dort gerade kein elektrisch betriebenes Fahrzeug parkt. Dabei geht es weniger darum, dass Falschparker bzw. so genannte Fremdnutzer damit rechnen müssen, dass ihr Kraftfahrzeug entfernt wird oder zumindest ein Verwarungsgeld oder ggf. ein Bußgeld erhoben wird, sie als Falschparker also mit empfindlichen präventiven und repressiven Maßnahmen der zuständigen rechnen müssen. Im Vordergrund muss vielmehr wie bei Parkplätzen für Schwerbehinderte das Ziel stehen, dass solche Parkflächen tatsächlich von Falschparkern freigehalten und nicht von Fremdnutzern „missbraucht“ werden, damit sie im Bedarfsfall auch zur Verfügung stehen. Nur dann kann sich die privilegierende Wirkung des Parkvorrechts tatsächlich entfalten und den Förderungseffekt tatsächlich auslösen.

Dagegen ist es kein gangbarer Weg, dem Problem eines bestehenden Informationsdefizits hinsichtlich des neuen Sinnbildes durch einen Verzicht auf die Verwendung des Sinnbildes nach § 39 Absatz 10 StVO zu begegnen und stattdessen die VzKat-Zeichen aus Teil 7 Zusatzzeichen nach § 41 Absatz 2 (beschränkende Zusatzzeichen) VzKat Zeichen 1050-32 „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs“ und Zeichen 1050-33 „Elektrofahrzeuge“ zu verwenden. Wird auf die Anordnung der Zusatzzeichen nach EmoG verzichtet, können sie auch nicht bekannt werden. Der Anordnung der Zusatzzeichen nach StVG stehen zudem nicht nur die dargestellten rechtliche Bedenken entgegen, weil diese Zusatzzeichen nur bei Regelungen zur

Gefahrenabwehr angeordnet werden dürfen und nicht bei Regelungen zur Förderung der Elektromobilität. Außerdem müssen „Elektrofahrzeuge“ i.S. dieser Zusatzzeichen nicht amtlich gekennzeichnet sein, sodass nicht kontrollierbar ist, ob es sich um berechnigte oder nicht berechnigte Elektrofahrzeuge handelt. Ebenso fehlen die rechtlichen Grundlagen, um ggf. präventiv und repressiv tätig zu werden.

Bei der Beschilderung unter Verwendung des EmoG-Zeichen 1010-66 kann bei der Parkberechnigung nicht danach unterschieden werden, ob das elektrisch betriebene Fahrzeug geladen wird oder nicht. Auch bei so beschilderten Parkflächen neben Ladesäulen besteht ein uneingeschränktes Parkvorrecht für elektrisch betriebene Fahrzeuge mit amtlicher Kennzeichnung unabhängig davon, ob das Fahrzeug während des Parkens geladen wird oder nicht. Nur auf den ersten Blick könnte dies als Nachteil gegenüber einer Beschilderung mithilfe des StVG-Zusatzzeichens 1050-32 „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs“ angesehen werden. Denn unter dem Aspekt der Kontrollierbarkeit und der Sanktionierbarkeit im Falle eines Fehlverhaltens ist dieses Zusatzzeichen unbrauchbar. Es kann bestenfalls eine unverbindliche Appellwirkung entfalten, ist ansonsten aber rechtlich gegenstandslos. Denn ob ein neben einer Ladesäule geparktes Fahrzeug sich im Modus der Stromladung oder des Stromtankens befindet, ist nach heutigem Stand der Technik von außen nicht feststellbar und folglich auch nicht kontrollierbar, selbst wenn das Fahrzeug durch ein Kabel mit der Ladesäule verbunden ist. Darüber hinaus haben die bisherigen Erfahrungen gezeigt, dass das Fehlen einer verbindlichen Regelung, nur zum Stromtanken zu parken, kaum praktische Bedeutung hat. In der Regel nutzen die Fahrer elektrisch betriebener Fahrzeuge die Möglichkeit zum Laden von sich aus, da sie ein Interesse haben, stets einen möglichst hohen Stromladestand zu erreichen oder aufrecht zu erhalten. In der Praxis besteht kein Interesse, mit einem elektrisch betriebenen Fahrzeug neben einer Ladesäule parken zu dürfen, ohne die Batterie aufzuladen. Zu einer Missbrauchssituation kommt es daher von vornherein nicht.

Zu dem Zusatzzeichen zum Parken mit Parkscheibe längstens zwei Stunden werktäglich zwischen 9 und 20 h ist anzumerken, dass ein solches Zusatzzeichen nicht im VzKat veröffentlicht ist. Es ist zusammengesetzt aus den beiden Zusatzzeichen in Teil 7 Zusatzzeichen nach § 41 Absatz 2 StVO (beschränkende Zusatzzeichen) VzKat Zeichen 1040-32 aus der Zeichengruppe „Zeitangaben Stunden ohne Beschränkung auf Wochentage“ sowie Zeichen 1042-31 aus der Zeichengruppe „Zeitangaben mit Beschränkung auf Wochentage“. Die Zusammenführung der beiden Zusatzzeichen in einem Zusatzzeichen verbessert die Lesbarkeit und erleichtert die schnelle Erfassung des Regelungsgehaltes. Die Bildung eines neuen Zusatzzeichens aus zwei Zusatzzeichen ist aber eine Abweichung vom VzKat und muss daher ggf. von der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle nach der VwV-StVO zu § 46 Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis zu Absatz 2 zugelassen werden.

#### f) Freihaltung von Fremdparkern

Gerade in der aktuell noch andauernden Phase, in der viele Verkehrsteilnehmer mit den neuen Beschilderungen noch nicht vertraut sind, ist eine konsequente Überwachung neu eingerichteter Sonderparkflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge unabdingbar. Zu Verstößen kann es insbesondere durch „Fremdparker“ mit herkömmlichen Antrieben kommen, vereinzelt auch durch Fahrer elektrisch betriebener Fahrzeuge, deren Fahrzeuge noch kein EmoG-gemäßes amtliches Kennzeichen führen. Vor allem bei der missbräuchlichen Nutzung durch nicht elektrisch betriebene

Fahrzeuge ist es wichtig, zumindest die Parkflächen neben Ladesäulen durch Abschleppmaßnahmen freizuhalten unabhängig davon, ob gerade ein Parkbedarf für ein elektrisch betriebenes Fahrzeug besteht oder nicht. Ebenso wie bei Parkplätzen für Schwerbehinderte ist es wichtig, präventiv dafür Sorge zu tragen, dass die Parkplätze ausschließlich den Berechtigten zur Verfügung stehen, weil ansonsten die bevorrechtigende Wirkung ausbleibt bzw. ausgeschaltet wird.

### III. Spätere ergänzende Regelungen

Die ersten das EmoG ergänzenden Regelungen wurden in jüngerer Zeit vor allem durch zusätzliche Regelungen im Rahmen der 54. VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) und im Rahmen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) In der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) erweitert. Zudem wurde mit der Ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung 13. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4688) der Sanktionsrahmen verschärft, durch Verkehrsblattverlautbarung vom 18. August 2020 (VkBl. S. 504) für die Freistellung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen an Parkscheinautomat durch Aufkleber die Gestaltung dieser Aufkleber normiert und durch Verkehrsblattverlautbarung vom 15. August 2022 (VkBl. 2022 S. 519) ein weiteres Zusatzzeichen „während des Ladevorgangs“ für die Regelung von Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebenen Fahrzeuge eingeführt.

#### Kennzeichnung am Parkscheinautomaten

Ebenso wie die Gebührenhöhe wird auch die Gebührenbefreiung oder Gebührenermäßigung für elektrisch betriebene Fahrzeuge vollständig und abschließend in der jeweiligen Parkgebührenordnung geregelt. Darüber hinaus ist es sinnvoll, auch an den jeweiligen Parkscheinautomaten über die Gebührenbefreiung ebenso wie über die geltenden Gebühren und die Höchstparkzeiten zu informieren. Es bietet sich an, auf die Gebührenfreiheit mithilfe eines Aufklebers nach dem folgenden in Hamburg und inzwischen auch anderen Städten gebräuchlichem Muster nach Art eines Zusatzzeichens hinzuweisen. Ein solcher Aufkleber hat jedoch lediglich deklaratorische Bedeutung. Einer ausdrücklichen Beschilderung mithilfe entsprechender Zusatzzeichen bedarf es nicht. Sie würde der Intention einer sparsamen Beschilderung widersprechen. Auch über die Gebührenhöhe, die geltende Höchstparkdauer, die Bewirtschaftungszeit eine etwaige gebührenfreie Kurzparkzeit i.S. einer „Brötchentaste“ wird nicht durch Beschilderung informiert. Diese Informationen finden sich üblicherweise ausschließlich am Parkscheinautomat

