

**Deutscher Bundestag**

Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

**Ausschussdrucksache**

**18(15)169-A**

Stellungnahme zur 30. Sitzung am  
04.02.2015

Bundesverband **eMobilität**

# BEM-Stellungnahme



**zum Entwurf eines Gesetzes zur  
Bevorrechtigung der Verwendung von  
elektrisch betriebenen Fahrzeugen (eMobG)**



## Stellungnahme des Bundesverbands eMobilität (BEM) zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (EmoG)

### Inhalt

Bei dem Gesetz handelt es sich um die Ermächtigungsgrundlage für Städte und Gemeinden, bestimmte Privilegien für Elektrofahrzeuge im Straßenverkehr zu gewähren. Die vorgeschlagenen Privilegien werden bereits seit einigen Jahren als Anreize zur Förderung der Elektromobilität diskutiert und sollen nun endlich in einem Gesetzes-Paket verabschiedet werden. Dazu gehören Bevorrechtigungen

- für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen
- bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen, z.B. Busspuren
- durch das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten
- im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen

Zur einheitlichen Kennzeichnung inländischer Elektrofahrzeuge soll der Buchstabe „E“ auf dem KFZ-Kennzeichen eingeführt werden, für ausländische Elektrofahrzeuge ist eine Plakette vorgesehen.

Berücksichtigt werden sollen neben rein batterieelektrischen Fahrzeugen auch Brennstoffzellenfahrzeuge und von außen aufladbare Hybridelektrische Fahrzeuge (PHEV) mit einem maximalen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 50g/km oder mindestens 40 km (bei Zulassung bis 31.12.2017: 30 km; mit Bestandsschutz, d.h. ohne anschließenden Verlust der Privilegien) batterieelektrischer Reichweite.

### BEM-Stellungnahme

Grundsätzlich sind Maßnahmen zur Privilegierung von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr zu begrüßen, da sie zusätzliche Anreize darstellen können, um die Bevölkerung zum Kauf umweltfreundlicher Elektrofahrzeuge zu bewegen. Auch die einheitliche Kennzeichnung erachten wir als sehr sinnvoll. Allerdings sehen wir einige der geplanten Maßnahmen problematisch und werden dies nachfolgend im Einzelnen erläutern:

#### Änderung zum Referenten-Entwurf vom 06.08.2014

Bereits in unserer Stellungnahme zum Referenten-Entwurf vom 06.08.2014 haben wir in der Verbände-Anhörung Änderungsvorschläge zu diversen Punkten unterbreitet. So halten wir die in dem neuen Gesetzentwurf vollzogene Einbeziehung von 2-Rädern, 3-Rädern und Leichtkraftfahrzeugen für äußerst sinnvoll. Des weiteren begrüßen wir die Änderung der ursprünglichen Differenzierung in Tages- und Nachtzeiten hin zu der Empfehlung einer 4-stündigen maximalen Parkdauer an Ladesäulen am Tag. Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass die Festsetzung einer maximalen Parkdauer in der Nacht ein zusätzliches unnötiges Hemmnis für die Nutzung öffentlicher Ladeinfrastruktur darstellen würde.

#### 1. Öffnung der Busspuren

*»Nach §3 Absatz 4 Nr. 2 soll es ermöglicht werden, die Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentliche Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen für elektrisch betriebene Fahrzeuge freigeben zu können. Diese Regelung soll die Rechtsgrundlage für eine entsprechende Ermächtigung sein, geeignete Bussonderfahrstreifen für elektrisch betriebene Fahrzeuge freigeben zu können.«*

#### BEM-Bewertung: Die Öffnung der Busspuren wird abgelehnt

Die Öffnung der Busspuren für Elektrofahrzeuge lehnen wir ab, da dies zu Lasten des ÖPNV erfolgen würde. Eine Förderung der Individualmobilität zu Lasten des ÖPNV stellt keine geeignete Maßnahme dar, die Bevölkerung von den Vorteilen der Elektromobilität zu überzeugen, sondern könnte sogar negative Auswirkungen für das Image der Elektromobilität haben. Busspuren sollten daher auch in Zukunft für Elektroautos tabu sein und allein dem ÖPNV vorbehalten sein. In einigen Städten wurden in der Vergangenheit bereits Busspuren für Taxen geöffnet, was vielerorts bereits auf Unverständnis gestoßen ist.

## 2. Privilegien für von außen aufladbare Hybridelektrisch betriebene Fahrzeuge (PHEV)

»§ 3 Absatz 2 nimmt eine Einschränkung für die Einräumung von Bevorrechtigungen für von außen aufladbare Hybridelektrisch betriebene Fahrzeuge vor. Danach sollen nur diejenigen von außen aufladbare Hybridelektrisch betriebene Fahrzeuge bevorrechtigt werden können, die eine Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer haben oder deren Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Maschine mindestens 40 Kilometer beträgt.«

»Abweichend von § 3 Absatz 3 Absatz 2 Nummer 2 beträgt bis zum Ablauf des 31. Dezember 2017 die erforderliche Reichweite mindestens 30 Kilometer«

### **BEM-Bewertung: Privilegien für PHEV ja, aber strengere Kriterien**

Betrachtet man die laschen Kriterien, die PHEV erfüllen müssen, um von den Privilegien profitieren zu können und berücksichtigt die beachtliche Zahl an PHEV-Modellen in allen Fahrzeugklassen, die in den nächsten drei Jahren ausgerollt werden sollen (die diese Kriterien erfüllen werden), dann führt dies die Busspurnutzung weiter ad absurdum. Ein Porsche Panamera S E-Hybrid, der die im Entwurf verlangten 30km elektrische Reichweite knapp erfüllt (aber weit mehr als 50g CO<sub>2</sub>/km ausstößt) hat auf der Busspur nichts zu suchen und wird in der Bevölkerung allenfalls Kopfschütteln und Unverständnis hervorrufen. Wir sehen hier die konkrete Gefahr, dass die Regelung (völlig zu recht) ein negatives Echo in Presse und Öffentlichkeit produzieren und das Image der Elektromobilität stark beschädigen könnte.

**Wir sprechen uns grundsätzlich dafür aus, dass PHEV in den Genuss von Privilegien (mit der Ausnahme der Busspurnutzung, die wir grundsätzlich ablehnen, s.o.) kommen können.** Im reinelektrischen Modus können PHEV dazu beitragen, Emissions- und Lärmbelastung in unseren Städten zu reduzieren. Außerdem können sie als Brückentechnologie dazu beitragen, die Bevölkerung mit der Elektromobilität vertraut zu machen und demonstrieren, dass die Elektromobilität alltagstauglich ist. Zudem schaffen sie eine Nachfrage nach Ladeinfrastruktur und helfen dabei, dass sich Investitionen und Geschäftsmodelle für Ladeinfrastruktur schneller rechnen. **Allerdings sind die im Gesetzesentwurf formulierten Kriterien für PHEV aus den oben dargelegten Gründen viel zu lasch. Wir fordern eine Anhebung der elektrischen Mindestreichweite für PHEV auf 50 km ab Inkrafttreten des Gesetzes.** Diese Grenze ist bereits seit geraumer Zeit in Branchenkreisen etabliert und allgemein akzeptiert. Nur ab einer signifikanten elektrischen Reichweite, mit der ein Großteil der täglichen Fahrten tatsächlich elektrisch zurückgelegt werden kann, können PHEV als sinnvolle Brückentechnologie dienen und einen spürbaren Beitrag zur Lärm- und Abgasreduktion leisten. Bereits heute gibt es PHEV auf dem deutschen Markt, die sowohl unter dem Emissions-Wert 50 g CO<sub>2</sub>/km liegen als auch mehr als 50 km rein elektrisch fahren können. Es erweckt den Anschein, dass die im Gesetzesentwurf genannten, laschen (zudem entweder/oder-) Kriterien für PHEV allein zu Gunsten deutscher Automobilhersteller formuliert worden sind, die an dieser Stelle im Vergleich zur internationalen Konkurrenz noch nicht mithalten können.

**Fazit: Deutschland hinkt international hinterher - Gesetzesentwurf greift zu kurz, die geplanten Anreize sind nicht ausreichend**

Die aktuellen Verkaufszahlen für Elektrofahrzeuge zeigen, dass die Bundesregierung von ihrem Ziel, bis 2020 eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen zu haben, noch weit entfernt ist. Eine aktuelle Studie des Zentrums für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg kommt zu dem Ergebnis, dass Anfang 2014 17.500 Elektroautos (rein batterieelektrisch, Range Extender und Plug-In-Hybride) zugelassen waren (Vgl. USA 174.000, Japan 68.000, China 45.000, Niederlande 30.000)<sup>1</sup>. In den ersten sieben Monaten des Jahres 2014 sind laut Kraftfahrtbundesamt lediglich 6.820 PKW mit reinem Elektro- und Plug-In-Hybrid-Antrieb neu zugelassen worden, der private Anteil an diesen Fahrzeugen liegt bei nur rund 20 Prozent<sup>2</sup>. Im 3. Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität wurden für das Jahr 2014 (Ende der Marktvorbereitungsphase und Beginn der Markthochlaufphase) bereits 100.000 Elektroautos angestrebt<sup>3</sup>. Die Zahlen machen deutlich, dass Anspruch und Wirklichkeit in Deutschland aktuell weit auseinanderklaffen.

**Vor dem dargestellten Hintergrund sind die im Gesetzesentwurf formulierten Anreize (bis auf die genannten Einschränkungen) zwar grundsätzlich zu begrüßen, aber insgesamt nicht ausreichend und zu wenig ambitioniert, um der Elektromobilität in Deutschland einen entscheidenden Schub zu verleihen.**

**Die Maßnahmen kommen viel zu spät und hätten als ordnungsrechtlicher Rahmen spätestens zu Beginn der Markthochlaufphase im Jahr 2012 verabschiedet werden müssen. Die Inhalte werden bereits seit mehreren Jahren in der Branche diskutiert und werden teilweise (Busspur-Nutzung) seit Langem von Branchenverbänden abgelehnt. Der Gesetzesentwurf ist insgesamt sehr stark auf den Automobilbereich fokussiert.**

**Aktuell wirklich bedeutsame Themen werden in dem Gesetzesentwurf leider überhaupt nicht thematisiert. Dazu gehört u.a. der Aufbau einer flächendeckenden Schnell-Ladeinfrastruktur entlang wichtiger Verkehrsachsen, der Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für Laternenparker und eine Beschaffungsinitiative der öffentlichen Hand. Diese Punkte werden wir nachfolgend erläutern.**

---

<sup>1</sup> Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden Württemberg: Presseinformation 04/2014 - Weltweit über 400.000 Elektroautos unterwegs, S.2.

<sup>2</sup> Kraftfahrt-Bundesamt: Monatliche Neuzulassungen- Neuzulassungsbarometer im Juli 2014.

<sup>3</sup> Nationale Plattform Elektromobilität: Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (Dritter Bericht), 2012, S. 46, Abb. 14

## Was wirklich dringlich ist

### 1. Aufbau einer flächendeckenden Schnell-Ladeinfrastruktur

Der Aufbau einer flächendeckenden und diskriminierungsfreien Schnell-Ladeinfrastruktur ist unserer Ansicht nach ein deutlich wirksamerer Anreiz, und würde für eine größere Nutzerakzeptanz und schnelleren Markthochlauf führen, als die im Gesetzesentwurf formulierten Privilegien.

Der Aufbau muss bedarfsgerecht, geordnet und standardisiert erfolgen. Was momentan - u.a. als Ergebnis der vielen Modell- und Schaufensterregionen - zu beobachten ist, sind Insellösungen, die häufig nicht miteinander kompatibel sind. Im Regierungsprogramm Elektromobilität aus dem Jahr 2011 heißt es zum Thema Ladeinfrastruktur, dass *»die Entwicklung von Parallelinfrastrukturen wie im Mobilfunkbereich vermieden«<sup>4</sup>* werden solle. Genau diese Entwicklung bahnt sich aber momentan an. **Es bedarf daher so schnell wie möglich eines ordnungspolitischen Rahmens, der einen zügigen Ausbau einer öffentlichen Schnell-Ladeinfrastruktur regelt und privatwirtschaftliches Engagement in diesem Bereich unbürokratisch ermöglicht.**

**Ein diskriminierungsfreier Zugang - d.h. zugänglich für alle aktuell auf dem Markt befindlichen Elektrofahrzeuge - zu öffentlichen Schnell-Ladepunkten muss gewährleistet werden. Dies ist z.B. mittels sogenannter Multicharger, die sowohl CCS-, CHAdeMO- und Typ2-Ladung ermöglichen, bereits heute technisch möglich.**

Im Regierungsprogramm Elektromobilität heißt es: *»Die Bundesregierung will, dass alle Nutzer zu den öffentlichen Ladesäulen Zugang erhalten. Für die Akzeptanz der Elektromobilität ist es entscheidend, dass Nutzer nicht über technische Standards, Bezahloptionen oder langfristige Verträge ausgeschlossen werden.«<sup>5</sup>* An diesen selbstformulierten Ansprüchen sollte sich die Bundesregierung auch weiterhin orientieren. Stattdessen werden aber – wie beispielsweise im vom BMWi geförderten Projekt »SLAM - Schnellladenetz für Achsen und Metropolen« – Nutzer von Fahrzeugen mit CHAdeMO-Stecker bewusst ausgeschlossen.

In Europa benötigen aber zurzeit etwa zwei Drittel der schnellladefähigen Elektrofahrzeuge den CHAdeMO-Standard. Es ist in keiner Weise nachvollziehbar, gerade diejenigen Autofahrer zu benachteiligen, die sich bereits sehr frühzeitig ein Elektrofahrzeug angeschafft haben, das über den CHAdeMO-Standard schnellgeladen werden muss - in gutem Glauben, dass diese Fahrzeuge zukunftsfähig sind. Eine Diskriminierung von Fahrzeugen mit CHAdeMO-Stecker könnte auch zu einer Verunsicherung potentieller Käufer von Elektrofahrzeugen führen, das Vertrauen der Bürger in die Elektromobilität insgesamt beschädigen und damit den Marktdurchbruch behindern.

---

<sup>4</sup> Die Bundesregierung: Regierungsprogramm Elektromobilität, 2011, S.38.

<sup>5</sup> Die Bundesregierung: Regierungsprogramm Elektromobilität, 2011, S.38f.

Darüber hinaus ist die **Lösung des Laternenparker-Problems** von größter Bedeutung für den erfolgreichen Markthochlauf. Elektroautos spielen ihre Stärken neben dem urbanen Pendelverkehr insbesondere auch im rein innerstädtischen Betrieb aus. Gerade in Großstädten leben die meisten Menschen in Mehrfamilienhäusern ohne festen Stellplatz. **Ohne die Sicherheit, an den Orten laden zu können, an denen das eigene Auto länger steht - also zuhause und am Arbeitsplatz – werden sich viele potentielle Kunden gegen ein Elektroauto entscheiden. Daher muss sichergestellt werden, dass diese Laternenparker sich nicht um die Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten sorgen müssen.**

Geeignete Lösungen gibt es bereits in vielfältigen Varianten, beispielsweise einfach nachzurüstende Ladepunkte für Straßenlaternen, bei denen die notwendige IKT im Kabel enthalten ist. Der Umsetzung stehen allerdings ordnungsrechtliche Lücken im Weg, allen voran die unterschiedlichen behördlichen Zuständigkeiten für Hoch- und Tiefbau, Grünflächen etc, die den Bau einer Ladesäule im öffentlichen Raum sehr stark verzögern können. Hier müssen kurzfristig schnellere und unbürokratischere Lösungen gefunden werden.

Neben den beschriebenen Hardware-Lösungen müssen auch **Bezahl- und Abrechnungssysteme für Lademöglichkeiten** standardisiert und diskriminierungsfrei zugänglich sein. Abhängig vom Anbieter existieren aktuell verschiedene Systeme nebeneinander, die häufig nicht miteinander kompatibel sind. Unterschiedliche Ladekarten werden benötigt. Dies ist ein Hemmnis für die gesellschaftliche Akzeptanz von Elektromobilität, da es für Nutzer oft umständlich ist, den für sie passenden Ladepunkt anzusteuern. **Ein standardisierter Ansatz, der die Kompatibilität verschiedener Systeme ermöglicht und nutzerfreundliches eRoaming gewährleistet, sollte dringend geschaffen werden.** Der gewählte Ansatz sollte dabei so technologieoffen gestaltet sein, dass er nicht zum Hemmnis für Innovationen wird und neue Lösungen zu Gunsten älterer Konzepte ausschließt.

## 2. Öffentliche Beschaffungsinitiative zur Marktaktivierung

Es bedarf zudem dringend einer öffentlichen Beschaffungsinitiative zur Marktaktivierung. Gegenwärtig sind in Deutschland etwa drei Millionen Fahrzeuge in öffentlichen Flotten und Fuhrparks unterwegs. Die öffentliche Hand kann durch die Umstellung ihrer Fuhrparks auf Elektromobilität wichtige Nachfrageimpulse setzen und gleichzeitig ein sichtbares Zeichen für eine nachhaltige, bereits heute alltagstaugliche Neue Mobilität setzen. Die Verbreitung der Elektromobilität ist politisch ausdrücklich gewollt. Bund, Länder und Kommunen sollten hier mit gutem Beispiel voran gehen. Die Politik ist aufgefordert, hier übergeordnet anzusetzen und für öffentliche Verwaltungen Anreize zu schaffen, ihre Flotten auf saubere Antriebe umzustellen.

**Bei der öffentlichen Ausschreibung von Fahrzeugen sollten deshalb Umweltaspekte und Gesamtbetriebskosten (Total Cost of Ownership, TCO) künftig stärkere Berücksichtigung finden, um öffentlichen Einrichtungen die Anschaffung umweltschonender Fahrzeuge zu erleichtern.** In der Beschaffungspraxis wird das Gebot des wirtschaftlich günstigsten Angebots häufig zu einseitig auf den Anschaffungspreis eines Fahrzeugs angewendet. Die Betrachtung der Gesamtkosten über den kompletten Lebenszyklus (d.h. inkl. Betriebs- und Wartungskosten) eines Fahrzeuges wird häufig schlicht ignoriert. Da Elektrofahrzeuge im Betrieb aber deutlich günstiger sind als konventionelle Fahrzeuge, kann die TCO-Analyse bereits heute zu Gunsten eines Elektrofahrzeugs ausfallen. Bei den zuständigen Stellen muss dafür ein stärkeres Bewusstsein geschaffen werden. Wenn auf diese Weise die Gesamtausgaben für öffentliche Fuhrparks gesenkt werden können, profitiert davon nicht zuletzt auch der Steuerzahler.

Einen positives Beispiel für eine innovative Beschaffungspolitik liefert die Stadt Hamburg, die in ihre Beschaffungsrichtlinien eine Begründungsklausel aufgenommen hat, die die „Beweisführung“ umkehrt. So muss ein Hamburger Beschaffungsmanager zukünftig darlegen, warum statt eines emissionsarmen Fahrzeugs mit alternativem Antrieb ein herkömmlich motorisiertes Fahrzeug angeschafft werden soll. Die Bundesregierung sollte dieses Modell für Fahrzeugbeschaffungen für alle Bundesbehörden übernehmen und sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch bei Ländern und Kommunen für eine weitreichende Adaption dieser Beschaffungsrichtlinien einsetzen.

## Abschließende Bewertung

Die im Rahmen des EmoG geplanten Privilegien für Elektrofahrzeuge sind unter Berücksichtigung der o.g. kritischen Anmerkungen grundsätzlich zu begrüßen, kommen jedoch mindestens zwei Jahre zu spät. Bei den dargestellten Maßnahmen handelt es sich um ordnungsrechtliche Grundlagen, die wesentlicher Bestandteil der Marktvorbereitungsphase hätten sein müssen, welche entsprechend den Plänen der Bundesregierung bis 2014 hätten abgeschlossen sein sollen. Die geplanten Privilegien greifen zu kurz und werden aus unserer Sicht keinen entscheidenden Einfluss auf die Absatzzahlen von Elektrofahrzeugen erwirken. Außerdem liegt dem Gesetzesentwurf ein wenig zeitgemäßes Mobilitätsverständnis zu Grunde. Der Fokus liegt auf der Förderung von Elektroautos, relativ neue Verkehrsmittel wie elektrische Zweiräder und Leichtkraftfahrzeuge sowie CarSharing-Konzepte bleiben unberücksichtigt.

Laut eines dem BEM vorliegenden Eckpunkteapiers aus Bundesverkehrsministerium von März 2014 sollen die oben als dringlich dargestellten Punkte (d.h. Aufbau Ladeinfrastruktur und Beschaffungs-initiative/Vorgaben zu Beschaffungsregeln) in einem zweiten Teil des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG II) im Jahr 2016 implementiert werden. Auch die dort weiter aufgeführten Maßnahmen wie Berücksichtigung der Elektromobilität im Baurecht und in der Energiesparverordnung, Regelungen zum Aufbau von Ladeinfrastruktur in Eigentümergemeinschaften und Mietwohnungen, Ermächtigung zur Ausweisung von Parkplätzen für CarSharing-Fahrzeuge bedürfen umgehend einer gesetzlichen Grundlage. Der erfolgreiche Start der Markthochlaufphase, die mit dem Jahr 2014 eingeleitet werden sollte (wohlgemerkt wurde hier seitens der Bundesregierung bereits von einem Bestand von 100.000 Elektroautos ausgegangen), ist wesentlich abhängig von der Beantwortung dieser offenen Fragen. Dass diese Fragen nun frühestens im Jahr 2016 im Rahmen des EmoG II adressiert werden sollen, bedeutet einen weiteren unnötigen Zeitverlust und wird Deutschland im internationalen Vergleich weiter zurückwerfen. Im Hinblick auf die Bundestagswahl 2017 sehen wir bereits heute die Gefahr einer weiteren Verzögerung des EmoG II, da erfahrungsgemäß aus einem Gesetzgebungsverfahren 2016 schnell 2017 werden kann und im Vorfeld von Wahlen nicht mit der zielstrebigem Verfolgung der Verabschiedung gerechnet werden kann.

**Die im Rahmen des EmoG II geplanten Maßnahmen sind bereits jetzt - in der Markthochlaufphase - von großer Relevanz und müssen umgehend angepackt werden. Jede weitere Verzögerung bedroht den Markthochlauf und damit auch die anvisierten Ziele der Bundesregierung, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu haben und darüber hinaus internationaler Leitmarkt und Leitanbieter im Bereich Elektromobilität zu werden.**

## Über den Bundesverband eMobilität

Der Bundesverband eMobilität e.V. (BEM) setzt sich langfristig dafür ein, die Mobilität in Deutschland mit dem Einsatz Erneuerbarer Energien auf emissionsarme Antriebsarten umzustellen. Diese Zielsetzung orientiert sich an dem Vorhaben der Bundesregierung, bis 2020 zum Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität zu werden.

Zu den Aufgaben des BEM gehört die Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau der Neuen Mobilität als nachhaltiges und zukunftsweisendes Mobilitätskonzept und die Durchsetzung einer Chancengleichheit bei der Umstellung auf nachhaltige Antriebskonzepte.

Um diese Ziele zu erreichen, vernetzt der BEM die Akteure aus Wirtschaft, Politik und Medien miteinander, fördert die öffentliche Wahrnehmung für Elektromobilität und setzt sich für die notwendigen infrastrukturellen Veränderungen ein.

Der BEM repräsentiert über 200 Unternehmen aus der Elektromobilitätsbranche mit circa 520.000 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von mehr als 56 Mrd. Euro.



# Bundesverband eMobilität

## Kontakt

Kurt Sigl  
BEM-Präsident

Bundesverband eMobilität e.V.  
Oranienplatz 5  
10999 Berlin

Fon 030 8638 1874  
kurt.sigl@bem-ev.de

www.bem-ev.de



BEM eMobile Ticker  
Jetzt im App Store.

**» NEUE MOBILITÄT**  
Das Magazin vom Bundesverband eMobilität

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

