

# Leitfaden zum Elektromobilitätsgesetz

Praktische Tipps für die Umsetzung vor Ort



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

**NOW**  
NOW-GMBH.DE

## Vorwort

Elektromobilität attraktiv machen: das ist das Ziel des Elektromobilitätsgesetzes, das seit Sommer 2015 in Kraft ist. Es ermöglicht, E-Fahrzeugen Vorteile einzurichten, vom kostenfreien Parken bis hin zu Sonderspuren und so Unternehmen und Privatleuten weitere Gründe für den Umstieg auf einen umweltfreundlichen E-Antrieb an die Hand zu geben. Es funktioniert – das zeigen die Ergebnisse der Kommunenbefragung, die die NOW GmbH alle drei Jahre im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums durchführt: Kommunen, die die Instrumente des EmoG nutzen, verzeichnen höhere Zulassungsraten von E-Fahrzeugen.

Jedes Fahrzeug, das vor Ort einen Verbrenner ersetzt, leistet einen Beitrag zur Erreichung kommunaler Ziele zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung. Die leisen und lokal emissionsfreien Autos, Transporter, Müllsammler, Roller oder Busse mit dem „E“ im Nummernschild motivieren zum dringend nötigen Umstieg auf alternative Antriebe. Im Vergleich zu 1990 müssen die Emissionen im Verkehr bis 2030 um fast die Hälfte sinken, um die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen – und jede der über 10.000 Kommunen in Deutschland steuert hier ihren Teil bei.

Welche Bevorrechtigungen für E-Fahrzeuge vor Ort die passenden sind, entscheidet jede Kommune selbst. Das Elektromobilitätsgesetz gibt die notwendige Rechtssicherheit. Auf den folgenden Seiten fassen wir zusammen, welche Instrumente das EmoG bietet und wie diese zu nutzen sind.

Viel Erfolg bei der Umsetzung!

In Zusammenarbeit mit e-mobil BW.

[www.e-mobilbw.de](http://www.e-mobilbw.de)

e-mobil  BW

## 01 Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) 6

---

## 02 Vorteile und Nutzen für Kommunen 10

---

2.1 Freihaltung der Stellplätze an öffentlicher Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge	11
2.2 Freihaltung von Parkraum ausschließlich für E-Fahrzeuge	11
2.3 Befreiung/Reduzierung von Parkgebühren für E-Fahrzeuge	12
2.4 Ausnahme von Zufahrts- und Durchfahrtsbeschränkungen	12
2.5 Freigabe von Sonderspuren	12
2.6 E-Kennzeichen	14

## 03 Vorteile für Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrzeugen 16

---

## 04 Praktische Ratschläge zur rechtssicheren Umsetzung 18

---

4.1 E-Kennzeichen	18
4.2 Parkbevorrechtigungen und deren Beschilderung	20
4.3 Fehlbelegungen vermeiden und sanktionieren	24
4.3.1 Stellplätze vor Ladesäulen korrekt beschildern	24
4.3.2 Bodenmarkierungen auf Stellplätzen vor Ladeinfrastruktur	25
4.3.3 Informationskampagnen	26
4.3.4 Überwachung und Umgang mit Falschparkern	26
4.4 Parkgebührenbefreiung	27
4.5 Ausnahmen von Zufahrts- und Durchfahrtsbeschränkungen	28
4.6 Freigabe von Sonderspuren	28

## 05 Zusammenfassung 30

---

# 01 Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG)



Quelle 1

Das „Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge“ (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) ist seit dem 6. Juni 2015 bundesweit in Kraft und zunächst bis zum 31. Dezember 2026 befristet. Zielsetzung des EmoG ist es, Kommunen<sup>1</sup> die Umsetzung von Maßnahmen zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Straßenverkehr zu ermöglichen. Durch die Anwendung der Bevorrechtigungen von E-Fahrzeugen wird die Nutzung lokal emissionsfreier Antriebe gefördert und damit ein Beitrag zur Verringerung klima- und umweltschädlicher Auswirkungen durch den motorisierten Individualverkehr geleistet.

Im Rahmen des Pariser Klimaschutzabkommens hat sich die Bundesrepublik Deutschland dazu verpflichtet, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Elektromobilität kann einen relevanten Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten. Aufbauend auf einer Gesetzesinitiative der Bundesländer hat die Bundesregierung 2015 das Elektromobilitätsgesetz beschlossen. Seitdem das EmoG in Kraft getreten ist, wurde bereits vielfach von den neuen Maßnahmen Gebrauch gemacht und Bevorrechtigungen im Straßenverkehr für E-Fahrzeuge geschaffen.

Zur Bevorrechtigung sind nur jene E-Fahrzeuge zugelassen, die in den Anwendungsbereich des EmoG fallen (§ 1 EmoG), entsprechend als E-Fahrzeug gekennzeichnet und eindeutig identifizierbar sind (§ 4 EmoG, sogenanntes E-Kennzeichen).

Gemäß § 2 EmoG sind folgende Fahrzeuge berechtigt, ein E-Kennzeichen zu erhalten:

- Batterie-Elektrofahrzeuge (BEV)
- Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge (FCEV)
- Plug-In-Hybride (PHEV; von außen aufladbar)

(im Folgenden wird der Einfachheit halber von E-Fahrzeugen gesprochen)

Für PHEV gilt die Berechtigung nur, wenn die Fahrzeuge entweder

- maximal 50 g CO<sub>2</sub> je gefahrenem Kilometer ausstoßen oder
- mehr als 40 km elektrische Mindestreichweite aufweisen, vgl. § 3 Absatz 2 EmoG.<sup>2</sup>



Quelle 2

Auf Kreisebene besteht ein positiver Zusammenhang zwischen der Anwendung des EmoG und dem Pkw-Elektrifizierungsgrad<sup>3</sup>. Des Weiteren weisen aktive Kommunen im Bereich E-Mobilität einen leicht höheren Elektrifizierungsgrad auf<sup>4</sup>.



Quellen  
3, 4



Infos  
A, B

### Elektrische Mindestreichweite

Nach § 5 Absatz 2 EmoG galt bei der Erstzulassung bis zum 31.12.2017 zunächst eine elektrische Mindestreichweite von 30 km. Diese Mindestreichweite ist zum 01.01.2018 auf die jetzt gültigen 40 km angehoben worden. Für Fahrzeuge, die nach dem 31.08.2018 erstmalig zugelassen wurden, sind grundsätzlich die WLTP<sup>A</sup> Werte maßgeblich (CoC<sup>B</sup> 49.4 und 49.5). Eine Ausnahme gilt nur für auslaufende Modelle und Lagerfahrzeuge, die nicht nach WLTP zertifiziert werden müssen. Für die elektrische Mindestreichweite wird der Wert „elektrische Reichweite innerorts“ (EAER city gem. CoC 49.5.2) herangezogen. Für die CO<sub>2</sub> Emissionen gelten die gewichtet kombinierten WLTP Werte (CoC 49.4).



Quelle 5

Die Berichterstattungspflicht in § 7 EmoG sieht vor, dass das Bundesverkehrsministerium und das Bundesumweltministerium alle drei Jahre (erstmalig zum 01.07.2019) einen Bericht zur Umsetzung des Gesetzes vorlegen müssen. Der zweite Bericht 2021<sup>5</sup> zeigt u. a. auf, dass dem EmoG in den Kommunen eine positive Wirkung auf die Bestands- und Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen beigemessen wird. Das EmoG hat hierbei eine flankierende Wirkung zu weiteren Förderinstrumenten.

### Die vier Kernbereiche des EmoG

#### Anwendungsbereich

Das Gesetz schafft die Möglichkeit zur Einräumung von Bevorrechtigungen für E-Fahrzeuge der Klassen M1, N1 und L3e, L 4e, L5e und L7e nach europäischem Recht (vgl. § 1 EmoG).

#### Begriffsbestimmungen

Die Definition von BEV (Batterie-Elektrofahrzeug), PHEV (Plug-In-Hybrid) sowie FCEV (Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge) als förderwürdige, elektrische Fahrzeuge regelt § 2 EmoG.

#### Bevorrechtigungen für E-Fahrzeuge

Die Bevorrechtigung elektrischer Fahrzeuge werden mittels entsprechender Verordnungsermächtigungen geregelt:

- a) Parken auf öffentlichen Straßen und Wegen
- b) Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen bzw. Teilen davon
- c) Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen und Durchfahrtsverboten
- d) Ermäßigung oder Freistellung von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen (vgl. § 3 EmoG)

#### E-Kennzeichen

Jede Privilegierung von E-Fahrzeugen setzt voraus, dass die privilegierten Fahrzeuge rechtssicher und eindeutig gekennzeichnet sind. Daher wurde im Zuge der Umsetzung der 50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften die Fahrzeug-Zulassungsverordnung um einen neuen § 9a FZV zur Kennzeichnung elektrisch betriebener Fahrzeuge ergänzt (vgl. § 4 EmoG).

## 02 Vorteile und Nutzen für Kommunen

Kommunen spielen eine zentrale Rolle im Transformationsprozess der Verkehrswende. Sie besitzen in der Anwendung des EmoG eine Schlüsselposition und setzen viele der auf Bundes- und Landesebene erarbeiteten Beschlüsse und Gesetze zur Elektromobilität vor Ort in der Praxis um. In vielen Kommunen werden auch weitere alternative Mobilitätskonzepte entwickelt und erprobt, die das Ziel eines emissionsarmen Verkehrs unterstützen.

Das EmoG hat seinen Ursprung in der klimapolitischen Strategie der EU und der Bundesregierung. Durch Bevorrechtigungen von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr trägt es zu mehr Elektromobilität bei und damit zur Reduzierung von Lärm und Luftschadstoffen und zum Erreichen der anvisierten Klimaziele. Das EmoG besitzt vor allem einen flankierenden Effekt und entfaltet seine Wirkung am effektivsten durch eine Kombination mit weiteren, z. T. finanziellen, Fördermaßnahmen (vgl. [EmoG-Berichterstattung 2021](#)).

Mit dem EmoG wurden entsprechende Verordnungsermächtigungen geschaffen, um die von den Kommunen gewünschte Rechtssicherheit bei der Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen zu erzielen. Auf Grundlage des § 3 Absatz 4 EmoG dürfen Kommunen verschiedene nicht-monetäre und monetäre Bevorrechtigungen zur Förderung der Elektromobilität umsetzen.

Das Gesetz sieht vor, dass Kommunen selbst über die Einführung einzelner Bevorrechtigungen entscheiden. Gleichzeitig bietet das Gesetz auch die notwendige Sicherheit bei der Durchführung von Sanktionen bei Ordnungswidrigkeiten, z. B. gegenüber Falschparkenden. Das EmoG stellt für Kommunen einen speziellen

Baustein in einem größeren Gesamtkontext dar – durch die konsequente Anwendung kann zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger beigetragen werden, indem sie zum Umstieg auf emissionsfreie Antriebe motiviert werden. Mit dem Gesetz wird jedoch nicht nur die Elektromobilität gefördert, sondern es werden auch jene kommunalen Ziele unterstützt, die mit der Elektromobilität in Verbindung stehen. Damit ermöglicht das EmoG ein verknüpftes Zusammenwirken zwischen verschiedenen kommunalen Themen wie z. B. der Lärm- und Luftschadstoffreduktion, der Einführung nachhaltiger und intelligenter Mobilitätslösungen sowie der Förderung der Elektromobilität.

### 2.1 Freihaltung der Stellplätze an öffentlicher Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

Durch die Umsetzung des EmoG können Stellplätze an öffentlichen Ladesäulen eindeutig und rechtssicher für E-Fahrzeuge (mit E-Kennzeichen) reserviert werden, die Nutzung durch E-Fahrzeuge wird abgesichert. Der Investitionszweck von gewerblichen und ggf. kommunalen Ladesäulen-Betreibern bleibt gewahrt.

### 2.2 Freihaltung von Parkraum ausschließlich für E-Fahrzeuge

Auch allgemeine Parkflächen (ohne Ladesäulen) können für E-Fahrzeuge exklusiv ausgewiesen und reserviert werden. Dies entfaltet die gleiche Wirkung wie z. B. die Kennzeichnung von Behinderten- oder Carsharing-Parkplätzen. Dieser Parkvorteil für E-Fahrzeuge bewirkt bei Fahrzeugnutzerinnen und -nutzern einen besonderen Anreiz, insbesondere in Innenstadtlagen.

## 2.3 Befreiung/Reduzierung von Parkgebühren für E-Fahrzeuge

Eine Parkgebührenbefreiung oder -reduzierung erzielt zwar keine Verkehrsvermeidung, kann jedoch zum schnellen Umstieg auf lokal emissionsfreie E-Fahrzeuge motivieren. Dies umso mehr, je höher die Parkgebühren in der jeweiligen Kommune sind.

## 2.4 Ausnahme von Zufahrts- und Durchfahrtsbeschränkungen

Das EmoG ermöglicht E-Fahrzeugen Bevorrechtigungen, etwa exklusive oder zeitlich verlängerte Zufahrtsrechte in Innenstadtzonen. Kommunale Konzepte für die City-Logistik lassen sich rechtssicher in den ausgewiesenen Zonen umsetzen. Vor allem für gewerbliche Fahrzeugnutzer wie z. B. Liefer- und Pflegedienste wird damit ein Anreiz zum Umstieg auf Elektrofahrzeuge geschaffen – dies bringt eine Reduzierung von Schadstoffen mit sich und kann zum Erreichen kommunaler Klimaziele beitragen.

## 2.5 Freigabe von Sonderspuren

Die Freigabe von Sonderspuren (z. B. Busspuren) für E-Fahrzeuge hat bislang nur eine geringe Verbreitung gefunden. Entscheidend ist immer, dass die Belange des Öffentlichen Verkehrs berücksichtigt werden. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass die Freigabe von Sonderspuren eine hohe Anreizwirkung für die Akzeptanz von E-Fahrzeugen entfalten kann.



## 2.6 E-Kennzeichen

Neben den Anreizen und Bevorrechtigungen enthält das EmoG mit dem „E-Kennzeichen“ ein Instrument zur vereinfachten Identifizierung von bevorrechtigten E-Fahrzeugen. Das E-Kennzeichen kann bei den zuständigen Zulassungsstellen bei der An- und Ummeldung eines qualifizierten E-Fahrzeugs beantragt werden. Durch die Verwendung des „E-Kennzeichens“ ist eindeutig und offensichtlich erkennbar, ob ein Fahrzeug zur Nutzung einer Bevorrechtigung qualifiziert ist oder nicht. Damit leistet das Kennzeichen eine notwendige Voraussetzung dahingehend, dass die für Elektrofahrzeuge bereitgestellte Infrastruktur nur von den gewünschten E-Fahrzeugen genutzt wird. Fehlbelegungen können leichter sanktioniert werden und gehen nachweislich zurück. Zugleich schaffen E-Kennzeichen im Straßenverkehr eine Aufmerksamkeit für bislang nicht informierte Bürger, die zu einer verstärkten Beschäftigung mit E-Fahrzeugen führen kann.



### Ergebnisse der vierten Befragung deutscher Kommunen zum Thema Elektromobilität vom Oktober 2021

Alle drei Jahre evaluiert ein Fachgremium im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) den Umsetzungsstand des EmoG in den Kommunen. Der zweite Bericht erschien Ende 2021.

Ein kleiner Einblick in die Ergebnisse:

- 70 % der deutschen Kommunen kennen das Elektromobilitätsgesetz (EmoG). Größere Kommunen wenden das EmoG häufiger und umfassender an als kleinere Kommunen.
- Am häufigsten (rund drei Viertel der im Thema aktiven Kommunen) werden Bevorrechtigungen hinsichtlich Parken umgesetzt. Privilegien bzgl. der Nutzung von Busspuren oder der Ausnahme von Zufahrtsbeschränkungen werden bisher kaum angewandt.
- Auf Kreisebene besteht ein positiver Zusammenhang zwischen der Anwendung des EmoG und dem Pkw-Elektrifizierungsgrad. Desweiteren weisen aktive Kommunen im Bereich E-Mobilität einen leicht höheren Elektrifizierungsgrad auf
- Schwierigkeiten bei der Umsetzung und Gründe für die Nicht-Umsetzung des EmoG sind häufig finanzielle/ personelle Ressourcen sowie mangelnde Umsetzungsmöglichkeiten.

Der Bericht ist [hier](#) abrufbar.



## 03 Vorteile für Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrzeugen



In diesem Leitfaden wird vereinfachend von Nutzerinnen und Nutzern gesprochen – damit sind all jene angesprochen, die ein E-Fahrzeug halten, besitzen, es fahren oder über sich versichert haben.

Neben den Kommunen profitieren auch jene, die E-Fahrzeuge halten und nutzen durch das EmoG – sowohl von monetären als auch von nicht-monetären Bevorrechtungen. Empfinden sie diese Vorteile als Zugewinn, kommunizieren sie dies im sozialen Umfeld und werden somit zu Multiplikatoren beim Umstieg auf E-Fahrzeuge.

Der stärkste Anreiz für Nutzerinnen und Nutzer resultiert aus einem anteiligen oder auch vollständigen Erlass von Parkgebühren in der Kommune.

Lieferdienste, Pflegedienste und sonstige gewerbliche Fahrzeugbetreibende können davon profitieren, wenn Innenstadtbereiche für E-Fahrzeuge geöffnet werden oder die Zeitfenster für die Belieferung in Innenstadtzonen exklusiv für E-Fahrzeuge ausgedehnt werden. Die eventuell höheren Anschaffungskosten der Fahrzeuge können mit solchen betrieblich relevanten Vorteilen teilweise kompensiert werden. Dies gilt umso mehr für Taxi-Unternehmen, wenn elektrische Taxis zur bevorzugten Fahrgastaufnahme an Bahnhöfen und Flughäfen berechtigt werden (sogenannte Fast Lanes für emissionsfreie Taxis).

Wer ein E-Fahrzeug fährt, erzeugt eine erhöhte Aufmerksamkeit für das Thema Elektromobilität. Diese signifikante Wahrnehmung betrifft zum einen das eigene soziale Umfeld, zum anderen die allgemeine Öffentlichkeit. Zufriedenheit mit der Technologie vorausgesetzt, kann auf diesem Weg die größtmögliche Sensibilisierung für das Thema Elektromobilität erfolgen. Für gewerbliche wie private Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen können sie einen Imagegewinn darstellen.

### Wichtig: E-Kennzeichen beantragen!

Für den Zugang zu den Bevorrechtungen spielt das „E-Kennzeichen“ eine zentrale Rolle. Das EmoG sieht vor, dass nur jene Fahrzeuge von den Bevorrechtungen des Gesetzes profitieren können, die einerseits die technischen Anforderungen erfüllen und andererseits durch das sogenannte „E-Kennzeichen“ eindeutig erkennbar sind (§ 4 EmoG). Daher sollten Fahrzeughalterinnen und -halter direkt bei der Erstzulassung oder Ummeldung das „E-Kennzeichen“ beantragen, um Kosten für eine nachträgliche Beantragung und eine neue Kennzeichnung zu vermeiden.

E-Fahrzeuge mit diesem Kennzeichen können auch in allen anderen deutschen Kommunen EmoG-Bevorrechtungen in Anspruch nehmen, welche in der jeweiligen Stadt bzw. Gemeinde angewendet werden. Mit dem „E-Kennzeichen“ wird das Elektrofahrzeug auch im europäischen Ausland erkannt und kann von den eventuellen Vorteilen in dem jeweiligen Land profitieren.



## 04 Praktische Ratschläge zur rechtssicheren Umsetzung

Kommunen, die einen schnelleren Wechsel auf emissionsfreie Antriebe erreichen wollen, können die Bevorrechtigungen des EmoG umfassend anwenden. Diese Instrumente können mit weiteren Anreizen zur Förderung, mit kommunikativen Maßnahmen und Öffentlichkeitsaktionen kombiniert werden.

### 4.1 E-Kennzeichen

Das E-Kennzeichen am Fahrzeug ist eine eindeutige und rechtssichere Möglichkeit zur Identifikation von E-Fahrzeugen für die Polizei und das Personal der Ordnungsämter. Sanktionen für nichtberechtigte Fahrzeuge können rechtssicher angewandt werden.

E-Kennzeichen gewähren Rechtssicherheit für all jene, die elektrisch unterwegs sind. Daher sollten Fahrzeuge bei der Erstanmeldung oder späteren Ummeldungen (Halterwechsel) im Regelfall das E-Kennzeichen erhalten – auch, um die Kosten einer nachträglichen Beantragung und Um-Kennzeichnung zu vermeiden. Die Herausforderung: Das E-Kennzeichen ist im Zulassungsverfahren (Fahrzeugzulassungsverordnung, FZV) nicht vorgeschrieben – und kann auch nicht vorgeschrieben werden. Daher sollten die Zulassungsstellen die Fahrzeughalterinnen und -halter dahingehend beraten und sie direkt auf die Vorteile eines E-Kennzeichens hinweisen. Gegebenenfalls müssen auch die Halterinnen und Halter mitwirken, vor allem bei PHEV, bei denen die elektrische Mindestreichweite oder der maximale Ausstoß 50 g CO<sub>2</sub>/km das notwendige Kriterium zur Berechtigung darstellt. Angaben hierzu finden sich in den CoC-

Papieren gemäß Art. 36 und Art. 37 Verordnung (EU) 2018/858 und der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 (s. Kapitel 1).

Im Ausland zugelassene E-Fahrzeuge können auf Antrag bei den deutschen Straßenverkehrsbehörden eine blaue Plakette mit dem Kennbuchstaben „E“ erhalten. Diese Fahrzeuge können alle Bevorrechtigungen in gleicher Weise in Anspruch nehmen. Dies hat vor allem für Zulassungsbehörden und Kommunen in Grenzgebieten Relevanz.



## 4.2 Parkbevorrechtigungen und deren Beschilderung

Info C

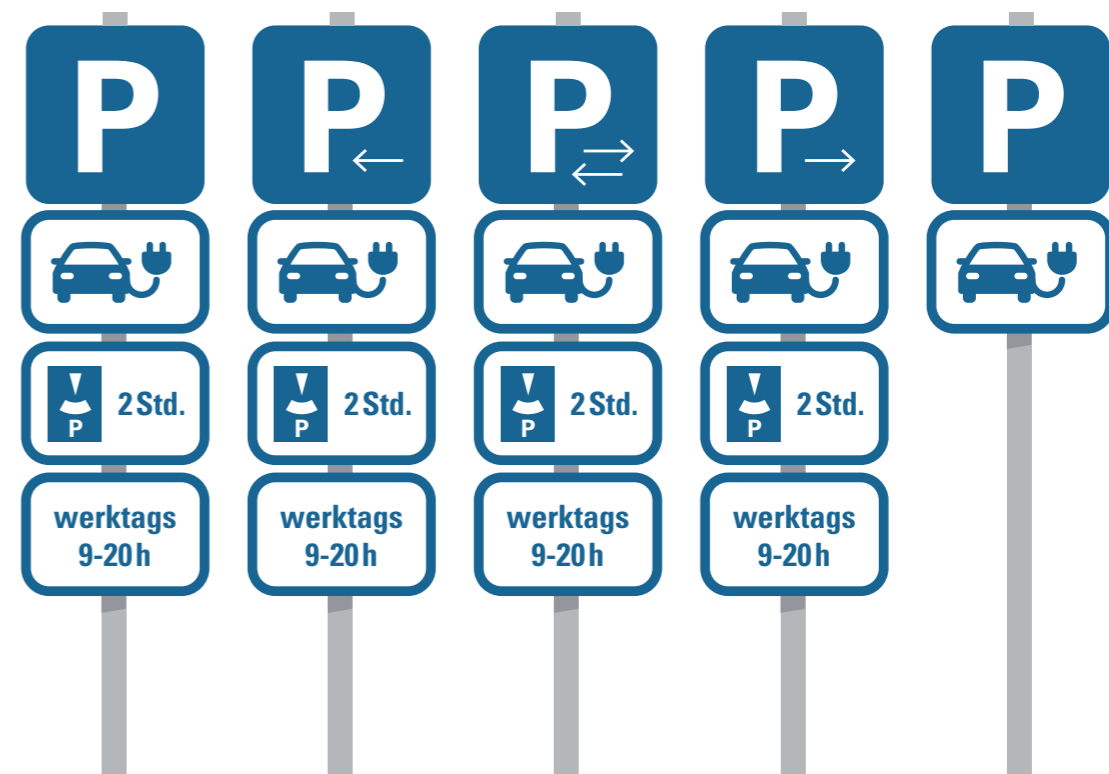
Nach § 3 Absatz 4 Nr. 1 EmoG in Verbindung mit der StVO können Kommunen Halterinnen und Halter qualifizierter und gekennzeichnete Elektrofahrzeuge die Möglichkeit bieten, auf öffentlichen Wegen oder Straßen zu parken<sup>c</sup>. Zum einen werden Parkplätze an Ladesäulen exklusiv ausgewiesen, damit sie für den Ladevorgang sicher freigehalten werden. Zum anderen werden reguläre Parkplätze speziell und ausschließlich für E-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt – ein deutlicher Vorteil für all jene, die ein E-Fahrzeug fahren.

Für Sanktionen, beispielsweise das Auferlegen von Geldbußen oder das Abschleppen von Falschparkern, ist eine verkehrsrechtlich einwandfreie Kennzeichnung der jeweiligen Stellflächen nötig. Hierbei ist auf das korrekte Anwenden und Kombinieren der jeweiligen Zeichen zu achten. Derzeit sind viele verschiedene – zum Teil fehlerhafte oder kreative – Beschilderungen in den Kommunen in Anwendung. Grundsätzlich gibt es laut StVO zwei mögliche Optionen der Beschilderung. Im Folgenden sind die Positiv- bzw. die Negativbeschilderung beispielhaft dargestellt.

In Abbildung 5 ist die Positiv-Beschilderung Zeichen 314 (Parken, blaues P) in Kombination mit dem Zusatzzeichen 1010-66 (Elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des EmoG) sowie der zusätzlich möglichen Beschränkungen durch Zusatzzeichen 1040-32 (Parkscheibe 2 Stunden) und 1042-31 (zeitliche Beschränkung) wiedergegeben. Der Parkplatz ist somit zeitlich für Elektrofahrzeuge reserviert, welche über ein E-Kennzeichen im Sinne des EmoG verfügen. Die Nutzung ist auf zwei Stunden beschränkt, also nicht zum Dauerparken zugelassen. Die zeitliche Beschränkung gilt nur tagsüber, sodass nachts nicht gewechselt werden muss und über Nacht das Elektrofahrzeug

länger geladen werden kann. Diese Tageszeiten können mit den üblichen Kontrollzeiten des Ordnungsamtes koordiniert werden. Ob Beschränkungen nur werktags oder an jedem Wochentag gelten sollen, ist vom Betreiberkonzept und von den örtlichen Bedingungen abhängig. Die Beschilderung ohne Zeitbeschränkung (Abb. 5 rechts) ist auch zulässig, jedoch können E-Fahrzeuge den Platz dauerhaft belegen (auch ohne zu laden).

ABBILDUNG 5: POSITIVBESCHILDERUNGEN



Eine Negativ-Beschilderung Zeichen 286 (eingeschränktes Halteverbot) mit Zusatzzeichen 1024-20 (Elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des EmoG frei), wie in den Abbildungen 6 zu sehen, ist nach der StVO grundsätzlich möglich, darf aber laut VwV-StVO nur in begründeten Einzelfällen angeordnet

werden. Sie ist zudem im Ergebnis auch nicht praktikabel, weil sie viele Möglichkeiten der Fehlnutzung offenlässt. Eine Negativbeschilderung mit Zeichen 283 (absolutes Halteverbot) ist nach der StVO nicht vorgesehen.

ABBILDUNG 6: NEGATIVBESCHILDERUNGEN



In der Praxis bewährt ist die Kombination einer Positiv-Beschilderung mit einem Zeitlimit, z. B. mit Parkscheibe für maximal zwei oder bis zu vier Stunden. Für Schnellladesäulen sind auch kürzere Zeiten von einer Stunde praktikabel. Für diese Kennzeichnung wird das Verkehrszeichen 314 in Kombination mit den Zusatzzeichen 1010-66 und 1040-32 genutzt.<sup>9</sup>

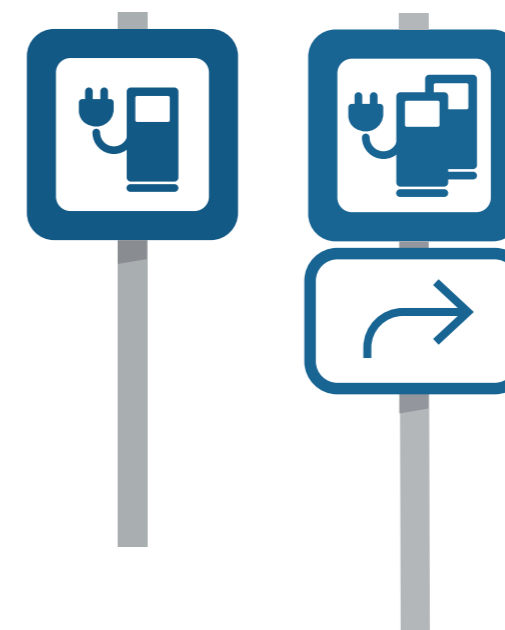
  
Info D

Die Maximalzeit ist mit dem jeweiligen Betreibenden der Ladeinfrastruktur abzustimmen oder im Idealfall bereits vor Errichtung im Rahmen der Vergabe festzulegen. Zweck dieser Regelung ist eine angemessene Zeit für den Ladevorgang, aber auch ein häufiger Fahrzeugwechsel an den Stationen, wobei an Schnellladestationen nur ein recht kurzer Zeitraum für den Ladevorgang erforderlich ist. Die Zeitangabe ist eindeutig überprüfbar und daher

durch das Ordnungspersonal sanktionierbar. Zuletzt etablieren sich auch Betreiberkonzepte, die nach Vollladung der Fahrzeuge eine Zeitkomponente im Tarif erheben, um den jeweiligen Ladepunkt wieder freizubekommen.

Hinweisbeschilderung erleichtert das Auffinden von Ladesäulen. Hierzu kann das Zeichen 365-65 mit ergänzenden Pfeilen zur Wegweisung eingesetzt werden (Abb. 7). Es lässt sich auf Autobahnen auch direkt an der Ladesäule verwenden, um das Auffinden auf einer größeren Stellplatzanlage zu erleichtern. Das Zeichen dient lediglich als Hinweis, regelt aber nicht die Nutzungseinschränkung bzw. Bevorrechtigung der Stellfläche. Außerhalb von Autobahnen können alternativ Hinweisschilder entsprechend dem Stadtmarketing verwendet werden.

ABBILDUNG 7: HINWEISBESCHILDERUNG (MIT UND OHNE WEGWEISER)



## 4.3 Fehlbelegungen vermeiden und sanktionieren

Die Anzahl von Falschparkenden, etwa konventionelle Fahrzeuge oder nicht ladende bzw. vollgeladene Elektrofahrzeuge (Parken statt Laden), kann durch folgende Maßnahmen reduziert werden:

- Eindeutige Beschilderung (auch mit Zeitangaben, siehe Abb. 5)
- Bodenmarkierungen (Piktogramm)
- Informationskampagne/Öffentlichkeitsarbeit
- Durchsetzung von Sanktionen (Geldbuße von 55 Euro<sup>6</sup>) oder ordnungsrechtlichen Maßnahmen (Abschleppen der nichtberechtigten Fahrzeuge) für Falschparkende
- Gewährung zur Erhebung einer Zeitkomponente durch den Ladepunktbetreiber im Rahmen des Gestattungsvertrags



Quelle 6

### 4.3.1 Stellplätze vor Ladesäulen korrekt beschildern

Bundesweit wurde in den EmoG-Berichterstattungen 2018 und 2021 festgestellt, dass eine Positiv-Beschilderung die Anzahl der Fehlbelegungen stärker reduzieren kann, da sie besser erkannt und akzeptiert wird. Mithin ist ein Abschleppen nichtberechtigter Fahrzeuge bei entsprechender Positiv-Beschilderung grundsätzlich rechtssicher möglich. Einzelheiten regelt hier das jeweilige Landesrecht.

### 4.3.2 Bodenmarkierungen auf Stellplätzen vor Ladeinfrastruktur

Feldtests von Kommunen belegen, dass eine flächige Bodenmarkierung bzw. mindestens das weiße Piktogramm eines E-Fahrzeugs die Fehlbelegungsrate an Stellplätzen vor Ladesäulen deutlich reduzieren. Bodenmarkierungen entfalten zwar in diesem Zusammenhang keinen eigenen Regelungsinhalt, können aber zusätzlich zur Beschilderung eingesetzt werden. Auf nicht öffentlichen, aber öffentlich zugänglichen Stellplätzen für Ladeinfrastruktur verlangt die aktuelle Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr eine flächige grüne Markierung, wenn die Investition gefördert werden soll.<sup>E</sup> Auf öffentlichen Stellplätzen wird im Rahmen der Förderrichtlinie eine Bodenmarkierung durch das Aufbringen eines weißen Piktogramms (Darstellung eines Elektrofahrzeuges gemäß § 39 Abs. 10 StVO) mit weißer, durchgezogener Umrandung des Stellplatzes verlangt.



Info E



### 4.3.3 Informationskampagnen

Kommunen können unterschiedlichste Mittel der Öffentlichkeitsarbeit einsetzen, um auf neue Parkregelungen und die Bevorrechtigung von E-Fahrzeugen hinzuweisen. In Hamburg wurde unter dem Label „E-Mobilität in Hamburg. So parken Sie richtig!“<sup>7</sup> bei der Einführung der Parkbevorrechtigung von E-Fahrzeugen eine Informationskampagne gestartet, zudem wurden alle Fahrzeughalter in der Stadt angeschrieben. Falschparkende auf privilegierten Stellplätzen für E-Fahrzeuge in Dortmund wurden vor der Anwendung von Ordnungsmaßnahmen zunächst mit Faltblättern von Angestellten des Ordnungsamtes informiert. Auch finden sich zahlreiche Kommunen, die im Rahmen allgemeiner Informationsflyer zum Thema Parken eine Parkgebührenbefreiung für Elektrofahrzeuge kommunizieren, bspw. Gelsenkirchen<sup>8</sup>, Ettlingen<sup>9</sup> oder Radolfzell<sup>10</sup>.



Quellen  
7, 8, 9, 10

### 4.3.4 Überwachung und Umgang mit Falschparkern

Um sicherzustellen, dass exklusiv für Elektrofahrzeuge vorgehaltene Parkplätze auch nur von diesen genutzt werden, können Bußgelder für falschparkende konventionelle Fahrzeuge oder nicht ladende E-Fahrzeuge erhoben werden. Das Vollzugspersonal ist entsprechend zu schulen. Das unberechtigte Parken auf einem Parkplatz für elektrisch betriebene Fahrzeuge kann mit einem Bußgeld in Höhe von 55 Euro geahndet werden.

Rechtssicher ist das Abschleppen eines nichtberechtigten Fahrzeugs bei einer entsprechenden Positiv-Beschilderung nunmehr grundsätzlich möglich, da hier ein eingeschränkter Nutzerkreis klar definiert ist. Alle anderen Fahrzeuge (ohne E-Kennzeichen) können abgeschleppt werden. Dies gilt auch bei der Überschreitung einer zeitlichen Befristung in Verbindung mit einer Parkscheibe. Einzelheiten sind im Ordnungsrecht des jeweiligen Landes geregelt.

Die in Kommunen genutzte Beschilderung „während des Ladevorgangs“ ist nicht StVO-konform und führt nicht dazu, dass rechtssicher abgeschleppt werden kann. Zudem lässt sich ohne technischen Sachverstand und ohne Kenntnis der Fahrzeugtypen nicht zweifelsfrei erkennen, ob das E-Fahrzeug tatsächlich lädt.

## 4.4 Parkgebührenbefreiung

Kommunen können laut § 3 Absatz 4 Nr. 4 EmoG teilweise oder vollständig auf die Erhebung von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen und Wegen von qualifizierten und gekennzeichneten Elektrofahrzeugen verzichten. Gemäß Anlage 3 Ifd. Nr. 7 Nr. 3b StVO (Zeichen 314) können E-Fahrzeuge von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt werden.

Seit April 2020 enthält die StVO hierzu eine neue Regelung. Nach § 13 Absatz 5 StVO müssen Parkschein oder Parkscheibe bei E-Fahrzeugen nicht betätigt werden, soweit deren Nutzung durch Zusatzzeichen angeordnet ist. Sind Parkscheinautomaten oder Parkuhren aufgestellt, gelten deren Anordnungen, § 13 Absatz 5 S. 2 StVO.

Mit zunehmender Marktdurchdringung sollte die Parkgebührenbefreiung auf kommunaler Ebene bewertet und angepasst werden. Viele Kommunen befristen deswegen ihren Beschluss zur Parkgebührenbefreiung zeitlich (zumeist auf 2 Jahre), um nach Ablauf der Frist den Tatbestand neu bewerten zu können. Weiterhin könnte auch eine zeitliche Befristung (z. B. 4 Stunden) der Parkprivilegierung vorgesehen werden.

Aus der EmoG-Berichterstattung 2021 wissen wir: „So sind mit großem Abstand an erster Stelle die Privilegierungen beim Parken in 74 % der Kommunen umgesetzt. Weitere 7 % geben an, diese Bevorrechtigung derzeit zu planen, häufig mit Zeithorizont 2022. Eine Reduzierung von Parkgebühren für Elektrofahrzeuge wird in 24 % der teilnehmenden Kommunen eingeräumt; für das nächste Jahr planen dies weitere 2 %.“<sup>11</sup>



Quelle 11

## 4.5 Ausnahmen von Zufahrts- und Durchfahrtsbeschränkungen

§ 3 Absatz 4 Nr. 3 sieht vor, dass Ausnahmen bei Zufahrtsbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten von öffentlichen Wegen und Straßen gewährt werden können. Ein Beispiel für die Umsetzung dieser Bevorrechtigung zeigt die Stadt Essen. Dort wurden Zufahrtsrechte in die Innenstadt (Belieferungszeitfenster) für reine E-Lieferfahrzeuge um 2 Stunden verlängert (Lieferende von 11 auf 13 Uhr). Sachlich begründet wird dies mit den geringeren Zulademöglichkeiten der E-Fahrzeuge und damit einer betrieblich notwendigen Verlängerung der Zeiten, um den Lieferumfang bei gleichbleibender Fahrzeuganzahl zu bewältigen. Diese Erweiterung ist ein attraktives Argument, damit u.a. die KEP- und Lieferdienste auf elektrische Antriebe umsteigen. Sinnvoll verstärken lässt sich diese Regelung mit einem monetären Anreiz: der Reduzierung oder dem Erlass der Gebühren für die Sonderzufahrtsgenehmigungen für die gewerblichen E-Fahrzeuge.

## 4.6 Freigabe von Sonderspuren

§ 3 Absatz 4 Nr. 2 ermöglicht es Kommunen, öffentliche Straßen oder Wege, die ansonsten einem besonderen Zweck oder nur bestimmten Fahrzeugarten

vorbehalten sind, zum Teil oder vollständig auch für Elektrofahrzeuge freizugeben. Besonders im Mittelpunkt stehen hier die Busspuren. Die Möglichkeit der Freigabe für E-Fahrzeuge wird jedoch nur in wenigen Kommunen genutzt. Die Beschleunigung des ÖPNV, fahrzeuggesteuerte Lichtsignalanlagen und weitere verkehrliche Ziele oder praktische Erwägungen stehen meist gegen die Freigabe von Busspuren für E-Fahrzeuge.

Angewendet wird diese Möglichkeit nur in wenigen Fällen,

- wenn der ÖPNV durch die Freigabe nicht beeinträchtigt wird,
- wenn keine speziellen Lichtsignalanlagen bei den Spuren gegeben sind,
- wenn durch die Freigabe und Kennzeichnung der Spuren ein öffentliches Interesse ausgelöst wird.

So sind etwa in Dortmund seit 2017 auf der Benninghofer Straße und der Wittbräucker Straße Busspuren außerhalb des Zentrums für Elektrofahrzeuge freigegeben. Da die Erfahrungen hier überwiegend positiv ausfielen und zudem hohe Stickoxidwerte den Handlungsdruck hochhielten, wurde im Jahr 2020 eine deutlich zentraler gelegene Freigabe nach EmoG – und mittels der Einführung einer Umweltzone – umgesetzt:

Auf der Brackeler Straße in Richtung Borsigplatz, einer großen Einfahrtstraße ins Dortmunder Zentrum, teilen sich Elektrofahrzeuge, Busse und Radfahrer eine sogenannte „Umweltspur“. Auf Basis von Verkehrszählungen wurde die Straße so umorganisiert, dass heute zwei Spuren stadteinwärts führen; auf der nördlichen Spur verläuft auf einer Länge von etwa 1.100 Metern die Umweltspur. In diesem Kontext zeigte sich aber auch, dass ein solcher Einschnitt im Nachgang intensiv durch Verkehrskontrollen begleitet werden muss.

---

# 05 Zusammenfassung

---

Mit dem EmoG steht deutschen Kommunen ein spannendes Instrumentarium zur Verfügung, um die Elektromobilität stärker in den öffentlichen Fokus zu rücken und mit praxisgerechten und attraktiven Bevorrechtigungen zu fördern.

Während das Gesetz in den ersten Jahren nach Inkrafttreten half, optimale Rahmenbedingungen für eine kleine Minderheit an Fahrzeugen zu schaffen, lassen sich mit den heutigen Marktanteilen der Elektromobilität durchaus emissionsmindernde Effekte bewirken.

Die mit Abstand am häufigsten umgesetzten Bevorrechtigungen sind im Kontext Parken zu finden. Von der Parkgebührenbefreiung an öffentlichen Ladepunkten über die Bereitstellung von öffentlichem Parkraum ausschließlich für Fahrzeuge mit E-Kennzeichen bis hin zu kostenreduzierten oder -befreiten Parkzeiträumen zeigen sich zahlreiche Varianten in deutschen Städten und Gemeinden. Aber auch die Ausnahme von Zufahrts- oder Durchfahrtsbeschränkungen oder die Freigabe von Sonderspuren wird in vielen Kommunen sinnvoll umgesetzt. Der Leitfaden zeigt hier einige Praxisbeispiele auf.





## Quellenverzeichnis

- 1 Während der Anstoß für die Umsetzung des EmoG zumeist von dem für das Thema Elektromobilität verantwortlichem Bereich ausgeht und durch einen Ratsbeschluss legitimiert wird, ist es die Straßenverkehrsbehörde, die sich für die StVO-konforme Umsetzung der Privilegierungen des EmoG verantwortlich zeichnet.
- 2 Die aktuelle Berichterstattung 2021 benennt eine schrittweise Erhöhung der Mindestreichweite – z. B. analog zum Umweltbonus – als zentrale Handlungsoption zur Anpassung des EmoG. <https://www.now-gmbh.de/aktuelles/pressemitteilungen/vorfahrt-fuer-e-kennzeichen-emog-bericht-2021-veroeffentlicht/>
- 3 Hier wurde die Korrelation zwischen der Umsetzung mind. eines Bestandteils des EmoG und dem Pkw-Elektrifizierungsgrad (BEV und Plug-In kombiniert) auf Land-/Stadtkreisebene berechnet. Die Korrelation beträgt  $r = 0,105^{**}$ .
- 4 Hier wurde die Korrelation zwischen der Aktivität im Thema Elektromobilität und dem Pkw-Elektrifizierungsgrad (BEV und Plug-In kombiniert) auf Land-/Stadtkreisebene berechnet. Die Korrelation beträgt  $r = 0,084^{*}$ .
- 5 [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/emog-Berichterstattung-2021.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/emog-Berichterstattung-2021.pdf?__blob=publicationFile)
- 6 Neuer Tatbestand: Unberechtigtes Parken auf einem Parkplatz für elektrisch betriebene Fahrzeuge und Carsharing-Fahrzeuge hat ein Bußgeld von 55 Euro zur Folge. Bußgeldverordnung vom 9. November 202. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/update-stvo-novelle.html>
- 7 <https://www.hamburg.de/contentblob/5227322/bdbd55be535c239f843982a9c21a637/data/handzettel-e-mobilitaet.pdf>
- 8 [https://www.gelsenkirchen.de/de/Stadtprofil/Stadtthemen/Zukunft\\_Mobilitaet/\\_doc/Flyer\\_GE\\_EmoGE\\_DRUCK.pdf](https://www.gelsenkirchen.de/de/Stadtprofil/Stadtthemen/Zukunft_Mobilitaet/_doc/Flyer_GE_EmoGE_DRUCK.pdf)
- 9 [https://www.ettlingen.de/site/Ettlingen/get/documents\\_E-1653079742/ettlingen/Dokumente/AHG/Abteilung%20Umwelt%20und%20Energie/0.Klimaschutz/Weitere%20Dokumente/Flyer\\_Ettlingen\\_emobil\\_.pdf](https://www.ettlingen.de/site/Ettlingen/get/documents_E-1653079742/ettlingen/Dokumente/AHG/Abteilung%20Umwelt%20und%20Energie/0.Klimaschutz/Weitere%20Dokumente/Flyer_Ettlingen_emobil_.pdf)
- 10 [https://prospektbestellung.toubiz.de/media/prospekt/file/2457490\\_Parkleitflyer\\_Radolfzell\\_gueltig\\_ab\\_01.08.2017.pdf](https://prospektbestellung.toubiz.de/media/prospekt/file/2457490_Parkleitflyer_Radolfzell_gueltig_ab_01.08.2017.pdf)
- 11 [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/emog-Berichterstattung-2021.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/emog-Berichterstattung-2021.pdf?__blob=publicationFile)

## Info

- a Die Abkürzung CoC steht für "Certificate of Conformity". Mit der Übereinstimmungsbescheinigung wird belegt, dass eine Typengenehmigung der Europäischen Union vorliegt und das Fahrzeug die EU-Umwelt- und Sicherheitsbestimmungen erfüllt. Für die Ausstellung eines E-Kennzeichens sind die Ziffer CoC 49.5.2 (elektrische Mindestreichweite) bzw. CoC 49.2 (CO<sub>2</sub> Emissionen) relevant.
- b WLTP: im Auftrag der EU-Kommission wurde 2017 das verpflichtende Messverfahren namens Worldwide harmonized Light Duty Test Procedure (WLTP) eingeführt. Das WLTP-Messverfahren misst realistischere Verbrauchsangaben für die Käuferinnen und Käufer als das vorherige Messverfahren „Neuer Europäischer Fahrzyklus“ (NEFZ) und bildet seitdem die Grundlage der offiziellen Typgenehmigung neuer Pkw-Modelle in der EU.
- c Die Verkehrsblattverlautbarung von 2011 enthielt bereits die Zeichen 1050-33 „Elektrofahrzeuge“, 1050-32 „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs“ und 1026-60 „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs frei“. Der Anwendungsbereich des EmoG ist enger als der der Verkehrsblatt-Verlautbarung. „Elektrisch betriebene Fahrzeuge“ im Sinne des § 2 Nr. 1 EmoG sind reine Batterieelektrofahrzeuge, PHEV oder Brennstoffzellenfahrzeuge, also allein Kraftfahrzeuge bestimmter Fahrzeugklassen mit entsprechender Kennzeichnung. Elektrofahrzeuge im Sinne der Verlautbarung sind Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb, mit extern aufladbarem Hybrid-Elektro-Antrieb oder mit Brennstoffzellenantrieb, also auch Pedelecs und E-Scooter.
- d Eine Kombination des Zusatzzeichens 1010-66 („Elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des EmoG“) mit dem Zusatz „während des Ladevorgangs frei“ ist nicht in der StVO vorgesehen. § 45 I g StVO lautet: „zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge ordnet die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der Anforderungen des § 3 Absatz 1 EmoG die dafür erforderlichen Zeichen 314, 314.1 und 315 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen an“.
  - a) Durch Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis zugunsten elektrisch betriebener Fahrzeuge beschränkt sein.
  - b) Durch Zusatzzeichen können elektrisch betriebene Fahrzeuge von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt sein. Sind Parkscheinautomaten aufgestellt, kann die Freistellung auch allein am Automaten angegeben sein.
  - c) Durch Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis für elektrisch betriebene Fahrzeuge nach der Dauer beschränkt sein. Der Nachweis zur Einhaltung der zeitlichen Dauer erfolgt durch Auslegen der Parkscheibe. Die Parkerlaubnis gilt nur, wenn die Parkscheibe gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.
- e Nur in begründeten Ausnahmefällen kann auf Antrag auf die Bodenmarkierung verzichtet werden – etwa wenn das Aufbringen der Bodenmarkierung aus rechtlichen Gründen (z. B. bei denkmalgeschützten Flächen) oder aufgrund der Bodenbeschaffenheit vor Ort (z. B. bei Schotter oder Rasengittersteinen) ausgeschlossen ist. Auf die Bodenmarkierung kann insbesondere auch dann verzichtet werden, wenn das Aufbringen der Markierung im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde von dieser abgelehnt wird oder, wenn die beantragte Zuwendung den Betrag von 500,00 Euro pro Ladepunkt nicht überschreitet.  
Weitere Informationen finden sich auf den Seiten der [BAV](#) und den [Förderaufrufen](#) zu öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur und zur [Förderrichtlinie](#).

## IMPRESSUM

Der vorliegende Leitfaden basiert auf dem „Leitfaden zum Elektromobilitätsgesetz“ der e-mobil BW und dem Deutschen Dialog Institut aus dem November 2018. Herzlichen Dank für die Kooperation.

### Herausgeber

NOW GmbH  
Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie,  
Fasanenstraße 5, 10623 Berlin

### Redaktion

Stefanie Wolff, NOW GmbH

### Beauftragt durch

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)  
Invalidenstraße 44, 10115 Berlin

### Autoren

Institut Stadt | Mobilität | Energie (ISME) GmbH:  
Manfred Schmid, Alexandra Graf, Karsten Hager

Noerr Partnerschaftsgesellschaft mbB oder Noerr PartGmbH :  
Christian A. Mayer, Elena Marks

### Gestaltung und Realisation

waf.berlin

### Fotos

carolinweinkopf.de

### Erscheinungsjahr

03.2022

### Copyright

Die Nutzungsrechte liegen – soweit nicht explizit genannt – bei der NOW GmbH und den Autoren



