

# Inhaltsverzeichnis

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| <b>Einleitung</b> .....       | 19 |
| A. Problemaufriss .....       | 19 |
| B. Gang der Darstellung ..... | 25 |

## *Teil I*

|  |    |
|--|----|
| <b>Das Fundament eines Konzepts<br/>zur Elektromobilitätsförderung</b> | 27 |
|--|----|

### Kapitel 1

|                      |    |
|----------------------|----|
| <b>Grundlegungen</b> | 27 |
|----------------------|----|

|  |    |
|--|----|
| A. Elektromobilität als Untersuchungsgegenstand .....  | 27 |
| B. Steuerungswissenschaft als Methode für die Analyse .....  | 30 |
| C. Die politischen Steuerungsziele und ihre rechtlichen Bezugspunkte .....                                 | 33 |
| I. Das Potential der Elektromobilität .....  | 33 |
| 1. Umwelt- und Klimaschutz .....   | 34 |
| a) Globaler Klimaschutz .....  | 35 |
| b) Lokaler Umweltschutz .....  | 37 |
| 2. Sicherung (bezahlbarer) Mobilität .....   | 38 |
| 3. Prosperitätsförderung .....   | 40 |
| II. Verfassungsrechtliche Bezugspunkte der Elektromobilitätsförderung ...                                  | 41 |
| 1. Umwelt- und Klimaschutz .....   | 41 |
| a) Grundrechtsschutz der Bevölkerung .....   | 41 |
| b) Die Staatszielbestimmung des Art. 20a GG .....  | 44 |
| 2. Sicherung (bezahlbarer) Mobilität .....   | 47 |
| 3. Prosperitätsförderung – Wohlstandssicherung als Staatsziel .....  | 50 |
| a) Wachstumsvorsorge gemäß Art. 109 Abs. 2 GG .....  | 50 |
| b) Wohlförderung als Staatsziel des Sozialstaatsprinzips ....  | 51 |
| 4. Die Zukunftsgerichtetheit der Elektromobilitätsförderung als verfas-<br>sungsrechtliches Problem? ..... | 53 |
| a) Perspektivische Ausrichtung der Förderung .....   | 53 |
| b) Verfassungsrechtliche Langzeitorientierung der Steuerungsziele .  | 55 |
| aa) „Zukunftsstützende Nahziele“ .....   | 56 |
| bb) Schutz zukünftiger Verfassungsgüter .....  | 57 |

|  |    |
|--|----|
| (1) Schutzwürdigkeit künftiger Rechtsgüter dem Grunde nach               | 57 |
| (2) Geringeres Gewicht der Schutzgüter durch Langzeitorientierung? ..... | 60 |
| III. Elektromobilitätsförderung im Kontext der Europäischen Union .....  | 62 |
| 1. Elektromobilität als Teil europäischer Verkehrs- und Energiepolitik   | 62 |
| a) Elektromobilität im Kontext der europäischen Verkehrspolitik ..       | 63 |
| b) Elektromobilität im Kontext der europäischen Energiepolitik ...       | 65 |
| 2. Europäische Elektromobilitätsförderung im Einzelnen .....             | 66 |

## Kapitel 2

### Grundriss eines Förderungskonzepts 67

|   |    |
|---|----|
| A. Ansatzpunkte für ein Förderungskonzept .....                                     | 67 |
| I. Nutzerbezogene Steuerung .....   | 68 |
| 1. Potentielle Nutzergruppen .....  | 68 |
| a) Privatnutzer .....   | 69 |
| b) Gewerbliche Nutzer .....   | 72 |
| 2. Konsequenzen für die (nutzerbezogene) Steuerung .....                            | 72 |
| a) Monetäre Anreize .....   | 73 |
| aa) Verringerung der Anschaffungskosten .....                                       | 73 |
| bb) Verringerung der Betriebskosten .....   | 74 |
| b) Bereitstellung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur .....                   | 75 |
| c) Nicht-monetäre Anreize .....   | 78 |
| d) Steuerung durch Information .....  | 81 |
| II. Überblick: Anbieterbezogene Instrumente .....                                   | 83 |
| 1. Die Notwendigkeit technischer Innovationen im Bereich der Elektromobilität ..... | 84 |
| 2. Die anbieterbezogenen Förderungsinstrumente im Einzelnen .....                   | 85 |
| a) Monetäre Anreize .....   | 85 |
| b) Förderung durch Koordination .....   | 86 |
| c) Nicht-monetäre (Anreiz-)Steuerung .....  | 89 |
| d) Bildung und Ausbildung .....   | 90 |
| e) Elektrifizierung der staatlichen Fahrzeugflotte .....                            | 90 |
| f) Normung und Standardisierung .....   | 91 |
| B. Maßstäbe „guter“ Förderung .....   | 92 |
| I. Effektivität und Effizienz .....   | 93 |
| 1. Effektivität .....   | 93 |
| 2. Effizienz .....  | 94 |
| 3. Leitmotive effektiver und effizienter Steuerung .....                            | 97 |
| a) Geographische Konzentration der Akzeptanzförderung .....                         | 97 |
| b) Zentrale Förderungsentscheidung bei dezentraler Ausführungszuständigkeit .....   | 98 |

|   |     |
|---|-----|
| Inhaltsverzeichnis  | 11  |
| aa) Wirkungsdefizite der dezentralen Steuerung                                | 99  |
| bb) Weitgehende „Hochzonung“ der Steuerungskompetenz als Vermeidungsstrategie | 100 |
| II. „Innovationsoffenheit“  | 101 |
| 1. Innovationsförderung mithilfe rechtlicher Innovationsräume                 | 102 |
| 2. Innovationsgeneigte Elektromobilitätsförderung                             | 104 |
| III. „Zeitoffenheit“  | 105 |

## *Teil II*

### **Die Förderungsinstrumente im Einzelnen** 107

#### Kapitel 1

#### **Monetäre (Anreiz-)Instrumente** 107

|   |     |
|---|-----|
| A. Ansatzpunkte monetärer Steuerung   | 108 |
| B. Das Effektivitätsdilemma monetärer Förderung   | 108 |
| C. Instrumente zur Senkung der Anschaffungskosten   | 111 |
| I. Kaufpreiszuschuss an den Konsumenten   | 111 |
| 1. Zuständigkeit des Bundes zur Einführung einer „Elektromobilitätsprämie“                            | 113 |
| a) Effektivitätssteigerung durch Regelung auf Bundesebene – Leitmotiv zentraler Steuerung             | 113 |
| b) Keine gesetzefreie Subvention – Vorbehalt des Gesetzes   | 113 |
| c) Gesetzgebungskompetenz des Bundes  | 114 |
| aa) Art. 74 Abs. 1 Nr. 11 GG – Recht der Wirtschaft?  | 115 |
| bb) Art. 74 Abs. 1 Nr. 24 Alt. 2 GG – Recht der Luftreinhaltung                                       | 118 |
| 2. Materiell rechtmäßige Ausgestaltungsmöglichkeiten des Subventionsprogrammes                        | 119 |
| a) Die Vereinbarkeit effektiver Förderung mit Art. 3 Abs. 1 GG  | 119 |
| aa) Ausgangspunkt: Bezuschussung von reinen Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybriden                    | 119 |
| bb) Das „Panamera-Problem“ als Akzeptanzhemmnis   | 122 |
| b) Die Vereinbarkeit mit dem unionalen Beihilfenrecht   | 124 |
| aa) Erste Ebene: Auszahlung an Unternehmen als (verbotene) Beihilfe?                                  | 124 |
| (1) Selektivität der Beihilfe   | 125 |
| (2) Keine Wettbewerbsverfälschung   | 126 |
| bb) Zweite Ebene: Kaufpreiszuschussprogramm als mittelbare Beihilfe zugunsten der Automobilwirtschaft | 127 |
| (1) Der unionale Beihilfenbegriff und mittelbare Beihilfen  | 127 |
| (2) Die Begünstigung bei mittelbaren Beihilfen  | 129 |
| (3) Selektivität und Wettbewerbsverfälschung  | 130 |

|      |   |     |
|------|---|-----|
| cc)  | Genehmigungsfähigkeit gemäß Art. 107 Abs. 3 AEUV .....  | 132 |
| (1)  | Keine Freistellung gemäß AGVO .....   | 133 |
| (2)  | Keine Genehmigungsfähigkeit gemäß der Leitlinien für<br>Umweltschutzbeihilfen .....                               | 134 |
| (3)  | Rückgriff auf das Primärrecht: Genehmigungsfähigkeit<br>gemäß Art. 107 Abs. 3 lit. b), c) AEUV .....              | 136 |
| 3.   | Effektivitäts- und Effizienzmaximierung durch Integration von Kauf-<br>vertrag und Subventionsverhältnis .....    | 138 |
| a)   | Verfahrensmäßige Integration – Einbeziehung der Autoverkäufer<br>in das Bewilligungsverfahren .....               | 139 |
| aa)  | Vereinfachung des Subventionsverfahrens für den Antragstel-<br>ler: Tätigwerden der Verkäufer als Vertreter ..... | 139 |
| bb)  | Beschleunigung des Subventionsverfahrens: Beleihung der<br>Verkäufer? .....                                       | 140 |
| b)   | Materielle Integration – Wirksamkeitszusammenhang zwischen<br>Subvention und Kauf .....                           | 142 |
| aa)  | Privatautonome Vereinbarung der bedingten Wirksamkeit des<br>Kaufvertrages .....                                  | 142 |
| bb)  | Gesetzliche Integration von Kaufvertrag und Subventionsbe-<br>scheid – Wahlmöglichkeit des Käufers .....          | 142 |
| II.  | Anreize durch Privilegierung mithilfe der Umsatzsteuer? .....   | 144 |
| 1.   | Keine Möglichkeit des völligen Verzichts gemäß MwStSystRL ....  | 144 |
| 2.   | Keine Möglichkeit reduzierter Steuersätze .....   | 145 |
| D.   | Instrumente zur Senkung der Betriebskosten .....  | 146 |
| I.   | Privilegierungen bei der Kfz-Steuer .....   | 147 |
| 1.   | Grenzen der Verhaltenssteuerung mithilfe des Steuerrechts .....   | 147 |
| 2.   | Die Funktionsweise der Kfz-Steuer-Privilegierung .....  | 149 |
| 3.   | Die Elektromobilitätsförderung als Folgerichtigkeitsproblem? .....  | 150 |
| 4.   | Gestaltungsoptionen der Effektivitätsmaximierung .....  | 154 |
| a)   | Ausdehnung der Privilegierung in zeitlicher Hinsicht? .....   | 155 |
| b)   | Ausdehnung der Privilegierung in sachlicher Hinsicht – Einbezie-<br>hung von Hybridfahrzeugen? .....              | 157 |
| II.  | Privilegierung von Elektrofahrzeugen im Rahmen der Dienstwagenbe-<br>steuerung .....                              | 158 |
| III. | City Maut .....   | 160 |
| 1.   | Multifunktionalität der City Maut als Steuerungsinstrument .....  | 164 |
| a)   | Ökonomische Anreizwirkung .....   | 164 |
| b)   | Leuchtturmfunktion im Rahmen der Steuerung durch Informa-<br>tion .....   | 166 |
| c)   | Finanzierungsfunktion für sonstige Elektromobilitätsförderung? .  | 166 |
| 2.   | Die Privilegierung von Elektrofahrzeugen als Gleichheits- und Fol-<br>gerichtigkeitsproblem .....                 | 167 |
| a)   | Anlastung von Wegekosten und Stauvermeidung als Zwecke der<br>City Maut .....                                     | 167 |

|  |     |
|--|-----|
| b) Internalisierung negativer Umweltexternalitäten .....   | 170 |
| aa) Ökonomischer Hintergrund der Einbeziehung verkehrsbedingter Umweltauswirkungen in die Berechnung der Gebüh-<br>renhöhe ..... | 170 |
| bb) Verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Einbeziehung von ver-<br>kehrsbedingten Umweltauswirkungen .....                      | 171 |
| cc) Zulässigkeit der Privilegierung von Elektrofahrzeugnutzern   | 173 |
| 3. Die City Maut als Teil der Förderungsstrategie des Bundes? .....  | 175 |
| a) Keine Bundeskompetenz für die Einrichtung einer City Maut ..  | 175 |
| b) Kommunale City Maut auf landesgesetzlicher Grundlage .....  | 176 |
| IV. Kostenlose Parkplätze im Innenstadtbereich .....   | 178 |
| 1. Das System der gebührenfinanzierten Parkraumbewirtschaftung....   | 178 |
| 2. Privilegierungsmöglichkeiten nach Einführung des EmoG .....   | 179 |
| 3. Änderung der Zuständigkeitsverteilung wünschenswert .....   | 180 |
| a) Zuständigkeit von Ländern und Kommunen zur Entscheidung<br>über die Umsetzung der Gebührenprivilegierung .....                | 181 |
| b) Die Zuständigkeitsverteilung als Effektivitätshemmnis .....   | 182 |
| c) Lösungsvorschlag: Aufhebung des Entscheidungsspielraums der<br>Agenten .....  | 184 |

## Kapitel 2

### **Öffentlich zugängliche Ladestationen** 185

|   |     |
|---|-----|
| A. Steuerungsbedürftigkeit des Aufbaus öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur .....  | 186 |
| I. Förderung als ökonomische Notwendigkeit .....  | 186 |
| II. Steuerungsbedürftigkeit der räumlichen Verteilung – Leitmotiv urbaner<br>Konzentration .....                                | 188 |
| III. Rechtliche Verantwortung des Staates für das Bestehen öffentlicher<br>Ladeinfrastruktur .....                              | 190 |
| 1. Voraussetzungen einer verfassungsrechtlichen Infrastrukturverant-<br>wortung .....   | 190 |
| 2. Europarechtliche Verpflichtung zum Aufbau öffentlicher Ladeinfra-<br>struktur: Richtlinie 2014/94/EU (InfrastrukturRL) ..... | 193 |
| B. Ansätze zur Steuerung der räumlichen Verteilung der öffentlich zugängli-<br>chen Ladeinfrastruktur .....                     | 194 |
| I. Bauplanungsrecht als Steuerungsressource .....   | 194 |
| 1. Die Standortplanung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur als<br>Teil kommunaler Selbstverwaltung .....                  | 195 |
| a) Die Steuerung durch Bebauungsplan .....  | 195 |
| aa) Elektromobilitätsförderung als Gegenstand der Bauleitpla-<br>nung .....   | 195 |
| bb) Festsetzungsfähigkeit gemäß § 9 BauGB .....   | 196 |
| b) Vertragliche Vereinbarung mit privaten Betreibern .....  | 197 |

|   |     |
|---|-----|
| 2. Steuerungsmöglichkeiten des Bundes .....                                 | 198 |
| a) Steuerung mithilfe der Gebietstypen der BauNVO.....                      | 198 |
| b) Vorgabe eines Verteilungsschlüssels für die kommunale Planung            | 202 |
| II. Steuerungsfähigkeit des Straßenrechts? .....                            | 203 |
| C. Die gesetzliche Regulierung des öffentlich zugänglichen Fahrstromangebo- |     |
| tes und ihre Auswirkungen auf den Fahrstrommarkt .....                      | 205 |
| I. Fahrstromangebote im öffentlichen Raum .....                             | 205 |
| 1. Modell „Stromtankstelle“ .....   | 205 |
| 2. Modell „Umfassendes Mobilitätspaket“ .....                               | 207 |
| 3. Modell „Service-/Werbe-Angebot“ .....                                    | 208 |
| II. Die Anforderungen des Unionsrechts an das Angebot von Fahrstrom an      |     |
| öffentlich zugänglichen Ladestationen .....                                 | 208 |
| 1. Grundentscheidung für den vertikal integrierten Betrieb von öffent-      |     |
| lich zugänglichen Ladestationen .....                                       | 208 |
| a) Keine unionsrechtliche Entflechtung von Ladeinfrastruktur und            |     |
| Fahrstromvertrieb .....   | 209 |
| b) Eingeschränkter Zugang für Energieversorgungsunternehmen ...             | 210 |
| aa) Kein Anspruch der Energieversorgungsunternehmen auf Zu-                 |     |
| gangsgewährung .....  | 210 |
| (1) Energieversorgungsunternehmen sind keine „Nutzer“ im                    |     |
| Sinne der InfrastrukturRL .....   | 211 |
| (2) Kumulative Anwendung von EltRL und Infrastruk-                          |     |
| turRL – Zugangsrecht der Energieversorgungsunterneh-                        |     |
| men aus der EltRL? .....  | 212 |
| bb) Freiwillige Zugangsgewährung durch den Betreiber .....                  | 213 |
| c) Recht des Betreibers auf Auswahl des Stromlieferanten .....              | 213 |
| d) Recht auf Netzanschluss und Netznutzung des vorgelagerten Ver-           |     |
| teilernetzes .....  | 214 |
| 2. Wettbewerbssicherung und Verbraucherschutz durch Betreiberpflichten      | 215 |
| a) Zugangsanspruch für Verbraucher? .....                                   | 216 |
| b) Möglichkeit zu punktuellm Laden .....                                    | 217 |
| c) Preiskontrolle .....   | 219 |
| aa) Bezugsobjekt „Preise“ .....   | 219 |
| (1) Preise gegenüber Nutzern .....  | 219 |
| (a) Das Problem des persönlichen Anwendungsberei-                           |     |
| ches .....  | 219 |
| (b) Das Problem des sachlichen Anwendungsbereiches                          | 220 |
| (2) Preise gegenüber Elektrizitätsversorgungsunternehmen?                   | 221 |
| bb) Angemessenheit der Preise .....   | 222 |
| d) Technische (Mindest-)Anforderungen .....                                 | 223 |
| III. Die Regelung des Fahrstromangebots im nationalen Recht .....           | 225 |
| 1. Anwendbarkeit des EnWG – keine Bereichsausnahme für mobile               |     |
| Sachverhalte .....  | 225 |

|   |     |
|---|-----|
| 2. Die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur als unregulierte Energieanlage <i>sui generis</i> .....   | 228 |
| a) Umfassender Regelungsanspruch des EnWG – grundsätzlich kein Raum für Anlagen <i>sui generis</i> .....  | 229 |
| b) Ungeeignetheit des EnWG <i>de lege lata</i> zur Regulierung der Fahrstromversorgung an öffentlich zugänglichen Ladestationen .....                         | 232 |
| aa) Die einzelne Ladestation als Netz? .....  | 232 |
| bb) Ausrichtung der Rechtsfolgen der Netzregulierung auf stationäre Sachverhalte der Energieversorgung .....  | 233 |
| (1) Dauerhaftigkeit des Anschlusses gemäß § 18 EnWG in Verbindung mit der NAV .....   | 234 |
| (2) Dauerhaftigkeit des Grundversorgungsanspruchs gemäß § 36 EnWG in Verbindung mit der StromGKV .....  | 235 |
| (3) Bruch mit dem Bilanzkreissystem .....   | 237 |
| cc) Verminderter ökologischer Ertrag der Elektromobilität bei Anwendung der Netzregulierung .....   | 240 |
| dd) Öffentlich zugängliche Ladestationen als Kundenanlagen? ..  | 241 |
| c) Europarechtskonforme Auslegung des EnWG: Umsetzungsverstoß bei Anwendung der normierten Anlagenkategorien .....  | 243 |
| aa) Entgeltlich betriebene öffentlich zugängliche Ladestationen im Sinne der InfrastrukturRL können keine Kundenanlagen sein .....                            | 243 |
| bb) Öffentlich zugängliche Ladestationen im Sinne der InfrastrukturRL können keine Versorgungsnetze im Sinne des EnWG sein .....                              | 244 |
| d) Ausblick: Neuregelung im Strommarktgesetz 2016 .....   | 245 |
| 3. Der einfachrechtliche Rahmen des Betriebs öffentlich zugänglicher Ladestationen – Handlungsbedarf des Gesetzgebers zur Umsetzung der InfrastrukturRL ..... | 246 |
| a) Der Begriff des öffentlich zugänglichen Ladepunkts im nationalen Recht .....   | 247 |
| aa) Legaldefinition in § 2 Nr. 9 LSV-E .....  | 247 |
| bb) Die Legaldefinition des § 2 Nr. 9 LSV-E als Grundlage für die Umsetzung der InfrastrukturRL .....   | 247 |
| b) Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladestationen als vertikal integriertes Unternehmen .....  | 251 |
| aa) Kein Unbundling .....   | 251 |
| bb) Sicherung der Stromversorgung öffentlich zugänglicher Ladestationen .....   | 251 |
| cc) Grundsätzlich keine Zugangsrechte für Energieversorgungsunternehmen .....   | 253 |
| c) Technische Anforderungen an die Ladeinfrastruktur .....  | 255 |
| aa) Interoperabilität durch einheitliche Steckerstandards .....   | 255 |
| bb) Integration in das <i>smart grid</i> – intelligente Verbrauchserfassungssysteme .....   | 256 |

|  |     |
|--|-----|
| d) Preiskontrolle .....  | 257 |
| aa) Begrenzter Anwendungsbereich von § 315 Abs. 3 BGB für Fahrstrompreise .....                                      | 258 |
| (1) Regelungslücke: Keine Anwendung auf anfängliche Preise .....   | 258 |
| (2) Entsprechende Anwendung auf anfängliche Preise an öffentlich zugänglichen Ladestationen? .....                   | 259 |
| bb) Preiskontrolle mithilfe § 29 GWB .....   | 260 |
| (1) Die Ladestationsbetreiber als „Energieversorger“ i. S. d. § 29 GWB .....   | 260 |
| (2) Die Voraussetzung der Marktbeherrschung .....  | 262 |
| (a) Fahrstrommarkt an öffentlich zugänglichen Ladestationen als sachlich relevanter Markt .....                      | 262 |
| (b) Erreichbarkeitsmodell zur Bestimmung des räumlich relevanten Marktes .....                                       | 263 |
| (c) Marktmacht der Ladestationsbetreiber .....   | 266 |
| (3) Der Prüfungsmaßstab von § 29 GWB als Angemessenheitskontrolle im Sinne des Art. 4 Abs. 10 InfrastrukturRL .....  | 267 |
| e) Möglichkeit zum punktuellen Aufladen .....  | 268 |
| 4. Potentielle Konsequenzen der Regelungen für das privatwirtschaftliche Fahrstromangebot im öffentlichen Raum ..... | 268 |
| D. Staatliche Förderung der Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur .....                               | 270 |
| I. Die Beauftragung Privater als Dienstleistungsauftrag .....  | 271 |
| II. Steuerungskraft der Ausschreibung zur weitergehenden Verwirklichung der Steuerungsziele .....                    | 274 |
| 1. Innovationsförderung mithilfe des Vergaberechts .....   | 275 |
| a) Innovationsanreiz durch gebündelte Nachfragemacht: Zentralisierte Beschaffung .....                               | 275 |
| b) Innovationsanreize durch flexible Leistungsbeschreibung .....   | 277 |
| 2. Verknüpfung der Elektromobilität mit „grünem“ Strom .....   | 279 |
| a) Vergaberechtliche Zulässigkeit .....  | 279 |
| b) Vereinbarkeit mit der InfrastrukturRL .....   | 280 |
| III. Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern .....   | 281 |
| 1. Leitmotiv urbaner Konzentration – aufgeteilte Zuständigkeit zwischen Bund und Ländern wünschenswert .....         | 282 |
| 2. Konkurrierende Gesetzgebungskompetenz von Bund und Ländern ..   | 283 |
| a) Keine Bundeszuständigkeit nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG .....   | 283 |
| b) Keine Bundeszuständigkeit nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 7 GG .....  | 284 |
| c) Keine Bundeszuständigkeit nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 11 GG .....   | 284 |
| d) Konkurrierende Bundeskompetenz nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 24 Alt. 2 GG – Recht der Luftreinhaltung .....             | 285 |

## Kapitel 3

**Nicht unmittelbar ökonomische Anreize** 286

|  |     |
|--|-----|
| A. Adressatenkreis nicht unmittelbar ökonomischer Anreize .....  | 286 |
| B. Mitbenutzungsrechte an Bussonderfahrstreifen .....  | 287 |
| I. Umsetzung im EmoG .....   | 288 |
| II. Problemkreise des EmoG aus Steuerungsperspektive .....   | 289 |
| 1. Nutzungsrecht für Plug-in-Hybride .....   | 289 |
| 2. Die Zuständigkeitsverteilung als Effektivitätshemmnis .....   | 291 |
| a) Interessenkonflikt als Steuerungshemmnis – Prinzipal-Agenten-Theorie .....                                  | 291 |
| b) Lösungsansatz: „Hochzonung“ der Steuerungsentscheidung auf Ebene des Prinzipals .....                       | 293 |
| aa) „Große Lösung“: Weitgehende Aufhebung der Prinzipal-Agenten-Beziehung .....                                | 293 |
| (1) Rechtstechnische Möglichkeiten der Umsetzung .....   | 293 |
| (2) Keine durchschlagenden verfassungsrechtlichen Einwände .....   | 294 |
| (3) Vorzugswürdigkeit gegenüber alternativen Steuerungsoptionen? .....   | 296 |
| bb) „Kleine Lösung“ – Reduzierung der Entscheidungsspielräume der Agenten .....                                | 297 |
| C. Einrichtung von Sonderparkzonen für Elektrofahrzeuge .....  | 298 |
| I. Die Regelung des § 3 Abs. 4 Nr. 1 EmoG .....  | 298 |
| II. Die Zuständigkeitsverteilung des EmoG als Effektivitätshemmnis ....  | 301 |
| 1. Keine rein straßenverkehrsrechtliche Lösung möglich .....   | 302 |
| 2. Verzahnung von Planungs- und Straßenverkehrsrecht – bundesgesetzliche Zielvorgabe in § 1 Abs. 6 BauGB ..... | 303 |
| a) Die Einrichtung von Sonderparkplätzen als Planungsaufgabe ...   | 304 |
| b) Das Bauplanungsrecht als Steuerungsressource .....  | 306 |

## Kapitel 4

**Förderung durch Information** 307

|  |     |
|--|-----|
| A. „Schaufenster der Elektromobilität“ .....   | 307 |
| B. Steigerung der Sichtbarkeit im Stadtverkehr .....                                   | 308 |
| I. Multifunktionalität einer (teil-)elektrifizierten Fahrzeugflotte in der Stadt ..... | 308 |
| II. Elektrifizierung der Taxiflotte .....  | 309 |
| 1. Ansatzpunkte zur Elektrifizierung des Taxiverkehrs .....                            | 309 |
| a) „Hybridisierung“ des Taxiverkehrs .....   | 311 |
| b) Konzessionspool nach dem Vorbild des § 13 Abs. 5 S. 1 PbefG .....                   | 313 |
| 2. Erhöhung der Beförderungsentgelte notwendig .....                                   | 315 |

|  |     |
|--|-----|
| III. (Teil-)Elektrifizierung der Car Sharing-Flotten ..... | 316 |
| 1. Verhältnismäßigkeit der Berufsausübungsregel .....      | 317 |
| 2. Das Problem der Ladeinfrastruktur .....                 | 318 |
| <i>Teil III</i>  |     |
| <b>Zusammenfassung der Ergebnisse</b> .....                | 320 |
| <b>Literaturverzeichnis</b> .....                          | 326 |
| <b>Sachregister</b> .....                                  | 365 |