



Bundesverband Parken e.V., Richartzstraße 10, 50667 Köln

Bundesministerium für
Wirtschaft und Energie
Herr Staatssekretär Andreas Feicht

11019 Berlin

Köln, 19.06.2019

**Rechtsgutachten vom 24.08.2018 zur Anwendung der PAngV auf Ladestrom für Elektromobile -
Vereinbarkeit der am Markt befindlichen Tarifmodelle für Ladestrom mit den Vorgaben der
PAngV**

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Feicht,

über das im Betreff genannte Rechtsgutachten aus Ihrem Hause wurden wir auf eine Diskrepanz im
täglichen Gebrauch der Abrechnung von E-Fahrzeugen aufmerksam.

Die Parkgaragenbetreiber in Deutschland haben sich im Bundesverband Parken e.V.
zusammengeschlossen und organisiert. Unsere Mitgliedsbetriebe bewirtschaften mehr als 1,2 Mio.
Stellplätze in rund 32.000 öffentlichen Parkgaragen. Unser Verband nimmt die Interessen der
gesamten Parken-Branche wahr und ist Mitglied der europäischen Vereinigung der
Parkgaragenbetreiber, der European Parking Association EPA.

Unsere kommunalen und privaten Mitgliedsbetriebe bieten die Abgabe von Strom für
Elektrofahrzeuge als zusätzliche Dienstleistung zusammen mit dem Parkvorgang überwiegend mit
nachfolgenden Abrechnungsmodellen ab.

- 1.) über eine Flatrate und einen Dauerstellplatzmietvertrag
- 2.) nach Verbrauch in Kw/h
- 3.) per Pauschale für eine Einmalladung
- 4.) gemäß Zeiteinheiten und Zeittarif für „Ad-hoc-Ladungen“

In Ihrem Rechtsgutachten werden die Abrechnungsmodelle „Flatrate“ (1) und „Verbrauch“ (2) als
vereinbar mit der PAngV bewertet. Die Modelle „Einmalladung“ (3) und „Zeittarif“ (4) hingegen
werden als unzulässig bewertet.

Das Laden eines E-Fahrzeuges wird während des Parkvorganges vollzogen. In den von uns
vertretenen öffentlichen und gebührenpflichtigen Parkierungsanlagen steht somit primär der
Parkvorgang im Vordergrund. Das Laden des E-Fahrzeuges wird nebenher durchgeführt. Wir
berechnen somit das Laden eines E-Fahrzeuges in Kombination mit dem Parken.

Durch unsere Zeittarife für den Parkvorgang steuern wir sehr effizient die Belegung und Nutzungshäufigkeit aller vorhandenen Stellplätze in unseren Innenstädten. Diese zeitabhängige Bewirtschaftung der off- und on-Street Parkplätze ermöglicht es, den ruhenden und fließenden Verkehr in den Städten bedarfs- und zeitgerecht zu steuern.

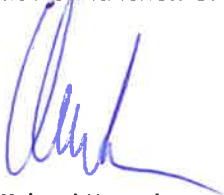
Unabhängig vom Investitionsaufwand zur Errichtung dieser E-Ladepunkte ist die Menge dieser E-Ladepunkte zwangsweise abhängig von den Kapazitätsmöglichkeiten der Stromzulieferung seitens der Energieversorger. In vielen Fällen müssen die Energieversorger die Menge der Stromzulieferung für unsere E-Ladesäulen begrenzen, da die Hardware (Zuleitungen, Trafos, städtisches Energienetz, etc.) diesen zusätzlichen Strombedarf nicht zur Verfügung stellen kann. Trotz der nicht unerheblichen Zuschüsse auch aus Ihrem Hause ist jede Ladesäule mit einem Investitionsaufwand (Neuerrichtung der internen Verkabelung, Ladesäule, etc.) verbunden und wird deshalb durch unsere Mitgliedsbetriebe marktkonform errichtet.

Wie bereits eingangs erwähnt, können wir über zeitabhängige Parktarife die Nutzungshäufigkeit und die Belegung der Parkplätze äußerst effizient bedarfs- und zeitgerecht steuern. Mit einem Zeittarif für E-Ladesäulen können wir analog zum Parktarif, auch die Auslastung und Nutzungshäufigkeit unserer E-Ladesäulen bedarfsgerecht steuern. Mit der Abrechnungsvariante Energie nach Parkzeit an der Ladesäule bereit zu stellen wird ein deutlich höherer Nutzungsgrad und eine spürbar höhere Nutzungshäufigkeit der Ladesäulen sichergestellt. Zugleich können wir das bestehende Energienetz effizienter nutzen und dadurch mehr E-Fahrzeuge mit den vorhandenen Energiekapazitäten laden. Die Kombination der zeitabhängigen Abrechnung zur Nutzung des Stellplatzes in Verbindung mit der zeitabhängigen Nutzung der E-Ladesäule ermöglicht es uns auch die Abrechnung für E-Fahrzeuge barrierefrei zu gestalten, da mit dem Parkticket auch die Nutzung der Ladesäule abgerechnet werden kann.

Unser Verband hat diesbezüglich bereits im Mai 2015 Empfehlungen zur Errichtung von E-Ladesäulen und zur Mobilität und Parken erstellt. Zur Verdeutlichung unseres Anliegens „Einmalladung“ (3) und „Zeittarife (4)“, legen wir diese Broschüren diesem Schreiben bei.

Wir bitten Sie höflich, als Vertreter aller Parkhausbetreiber, bei Fortschreibung der PAngV die E-Ladevarianten „Einmalladung“ (3) und Zeittarif (4) als mögliche Abrechnungsmodelle zu berücksichtigen und zu ermöglichen. Wir bedanken uns recht herzlich für Ihr Entgegenkommen stehen Ihnen selbstverständlich für Gespräche zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Kessler
Präsident Bundesverband Parken e.V.