



Parkregelung an Ladesäulen – Evaluationsbericht zum Elektromobilitätsgesetz thematisiert Vereinheitlichung

Eine ADAC-Befragung hat ergeben, dass die durch Verkehrszeichen angeordnete Parkregelung an Ladesäulen unterschiedlich gehandhabt wird.

Die meisten Kommunen privilegieren nur das Parken von Elektrofahrzeugen mit E-Kennzeichen

Der ADAC hat die 16 deutschen Landeshauptstädte nach ihren aktuellen Parkregelungen an E-Ladestationen und deren Beschilderungen befragt. Korrekt gekennzeichnet sind Parkplätze an E-Ladestationen mit einem viereckigen Schild mit weißem P auf blauem Grund, kombiniert mit einem oder mehreren Zusatzschildern. Diese Zusatzschilder definieren, welche Fahrzeuge genau an der Ladesäule parken dürfen, zu welcher Zeit und wie lange.

Nur fünf der 16 Städte lassen das Parken für Elektrofahrzeuge aller Art zu. Hier dürfen also auch Elektrofahrzeuge ohne E-Kennzeichen stehen. In den restlichen elf Kommunen war ein E-Kennzeichen nötig, um parken zu dürfen. Diese Parkplätze erkennt man an dem Zusatzzeichen, auf dem ein Fahrzeug mit Stecker abgebildet ist. Ein E-Kennzeichen können alle reinen Elektrofahrzeuge, Plug-in-Hybride sowie Brennstoffzellenfahrzeuge beantragen, die eine elektrische Reichweite von mindestens 40 Kilometern oder eine Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm pro Kilometer haben. In zwei Kommunen durften auch Verbrenner an einigen Ladestationen zumindest nachts parken – in Erfurt zwischen 21 und 9 Uhr und in Schwerin zwischen 20 und 8 Uhr.

Parken mit und ohne Ladevorgang

Ob nur während des Ladens oder auch darüber hinaus an Ladesäulen geparkt werden darf, ist von Stadt zu Stadt verschieden. Reines Parken, ohne das E-Fahrzeug dabei auch gleichzeitig zu laden, war in fünf von 16 Städten verboten. In den restlichen Städten gab es dafür unterschiedliche zeitliche Einschränkungen. Das Parken während des Ladevorgangs war an Normalladestationen in 14 Städten zeitlich eingeschränkt, in zweien nicht. In Berlin läuft seit Anfang Januar die sukzessive Einführung des zeitlich uneingeschränkten Parkens während des Ladens. An Schnellladestationen konnte man nur in Stuttgart uneingeschränkt lange laden.

Zusatzzeichen mit textlichen Erläuterungen häufig unklar

Bei der Park-Beschilderung der Ladesäulen findet man häufig textliche Erläuterungen, sogenannte „verbale“ Zusatzzeichen, die das Parken während des Ladevorgangs erlauben. Nach Sicht des ADAC gibt es hierbei in der täglichen Praxis Probleme: Was genau bedeutet „Ladevorgang“? Muss erkennbar Strom fließen oder reicht es, wenn das Kabel gesteckt ist? Kann vom Fahrzeugbesitzer erwartet werden, dass er das Auto permanent überwacht und unmittelbar nach dem Laden wegfährt? Unter Umständen auch nachts? Hier sieht der ADAC Klärungsbedarf.

Gesetzliche Grundlagen

Straßenverkehrsgesetz (StVG)

- Enthält die grundlegenden straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften und Ermächtigungsgrundlagen
- Sieht zwar die Privilegierung von Personengruppen vor, allerdings nicht die von Fahrzeuggruppen mit besonderem Antrieb wie etwa E-Fahrzeuge. Um eine solche Bevorrechtigung trotzdem zu ermöglichen, wurde das EmoG (Elektromobilitätsgesetz) geschaffen
- 2011 Einführung von verbalen Zusatzzeichen wie etwa Z 1026-60 „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs frei“ durch Verkehrsblattverlautbarung. Problem: Die rechtliche Verbindlichkeit in Verbindung mit Zeichen 314 (blaues P-Schild für „Parkplatz“) ist umstritten. Denn dieses verbale Zusatzzeichen hat als Grundlage das StVG, welches die Privilegierung von Fahrzeuggruppen nicht kennt. Dazu kommt, dass „frei“ im juristischen Sinne „ausgenommen“ bedeutet – also in Kombination mit der Parkerlaubnis aus dem Zeichen 314 genau das Gegenteil von dem, was eigentlich beabsichtigt ist

Elektromobilitätsgesetz (EmoG)

- Wurde als Rechtsgrundlage für die Privilegierung des Parkens/Ladens von E-Fahrzeugen an E-Ladestationen im Jahr 2015 eingeführt. Ergebnis: Zum Beispiel das Sinnbild-Zusatzzeichen Z 1010-66 (elektrisch betriebene Fahrzeuge „Fahrzeug mit Stecker“)
- Verbale Zusatzzeichen, um zum Beispiel das Parken nur während des Ladevorgangs zu erlauben, sind nicht vorgesehen

Straßenverkehrsordnung (StVO)

- Enthält die allgemeinen Verkehrsregeln, Zeichen und Verkehrseinrichtungen
- Enthält die Durchführungs-, Bußgeld- und Schlussvorschriften

Katalog der Verkehrszeichen VzKat

- Beinhaltet alle amtlichen Verkehrszeichen nach StVO samt zulässiger Varianten bzw. Ausführungen
- Auch das Zeichen Z 365-65 (schwarze Ladesäulen auf blauem Grund) ist hier hinterlegt. Problem: Diesem Zeichen ist in der StVO keine Ge- oder Verbotsregelung zugeordnet, weshalb mit diesem Schild keine Beschränkung zu Gunsten von Elektrofahrzeugen erwirkt werden kann. Es weist lediglich auf eine Lademöglichkeit hin

Evaluationsbericht zum EmoG erschienen

Mit Privilegien für Elektrofahrzeuge im Verkehr setzt das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) Anreize für den Umstieg auf eine nachhaltige, umwelt- und klimafreundliche Mobilität. Das Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge ist am 12.06.2015 in Kraft getreten. Ziel ist, die Nutzung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu

fördern. Das EmoG dient als Grundlage, um elektrisch betriebenen Fahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum besondere Privilegien wie eigene, gebührenfreie Parkplätze einzuräumen, und ermöglicht die dafür erforderliche Kennzeichnung der Fahrzeuge mit dem E-Kennzeichen.

Das Elektromobilitätsgesetz sieht alle drei Jahre einen Bericht vor, um Erkenntnisse insbesondere zur Fortschreibung der Umweltkriterien zu gewinnen. Inhalte des aktuellen Berichts von Dezember 2021 sind unter anderem die Auswirkungen elektrisch betriebener Fahrzeuge im Hinblick auf Umwelt und Klima, das Ladeverhalten dieser Fahrzeuge und die Entwicklung der Ladeinfrastruktur. Thematisiert werden auch mögliche Vereinheitlichungen bei der Beschilderung von Ladesäulen und die Handhabung hierzu im europäischen Ausland.

Anmerkungen:

Mit Stand Januar 2022 sind über 1,2 Mio. Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen (davon 646.000 Elektroautos und 588.000 Plug-in-Hybride). Der aktuelle Hochlauf erhöht den Druck auf vorhandene Landemöglichkeiten im öffentlichen Raum, weswegen die zeitliche Beschränkung der Belegung ausgewiesener Ladeparkplätze noch bedeutender wird. Das EmoG ermöglicht richtigerweise einen breiten Handlungsspielraums für die Kommunen, um das Parken und Laden von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum zu incentivieren. Seit Inkrafttreten des Gesetzes am 12.06.2015 haben sich zahlreiche Kommunen in Deutschland entschieden, Elektrofahrzeuge gemäß des EmoG zu bevorzugen.

Der ADAC spricht sich angesichts der unterschiedlichen Beschilderungen in den Kommunen für mehr Einheitlichkeit aus. Dies ist auch aus Sicht der Nutzenden geboten. Gewährleistet werden muss jedoch, dass unterschiedliche Rahmenbedingungen in den Kommunen weiterhin einen gewissen Spielraum bei der Beschränkung und Freigabe der Parkflächen ermöglichen.

Klarstellungen bedarf es zudem bei der Definition des Ladevorgangs. Auch der ADAC kritisiert, dass an Ladestationen nicht immer auf Anhieb erkennbar sei, ob ein Fahrzeug gerade geladen wird oder nicht. Das EmoG schafft den nach Landesrecht zuständigen Behörden (zumeist den kommunalen Straßenverkehrsbehörden) Anordnungsmöglichkeiten. Grundlage sind die aufgrund des EmoG angepasste StVO und die angepasste Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV). Das Zeichen 1010-66 „Elektrisch betriebene Fahrzeuge“ sieht derzeit keine Verknüpfung zum Ladevorgang vor, sondern enthält eine reine Parkbevorzugung. Demnach können auch Fahrzeuge außerhalb des Ladevorgangs auf den ausgewiesenen Parkflächen abgestellt werden. Aus diesem Grund wird i.d.R. das Zusatzzeichen 1053-54 „während des Ladevorgangs“ angewendet. Doch auch hierbei stellen sich Fragen wie dem Bezug zur „Ladedauer“ oder zur „Anschlussdauer“. Sinnvoll im Sinne einer nutzerfreundlichen Förderung der Elektromobilität wäre eine gewisse zeitliche Flexibilität, um nicht direkt nach dem Ladevorgang das Fahrzeug umparken zu müssen. Denkbar wäre auch, die Zeit nach dem eigentlichen Ladevorgang mit Parkgebühren zu versehen. Dies wäre technisch grundsätzlich lösbar.

Die Ergebnisse der ADAC-Analyse sowie die dargestellten gesetzlichen Grundlagen sind verfügbar unter: www.adac.de