



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat  
80313 München

MOR GB1.23

An den Vorsitzenden des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen  
Herrn Florian Ring  
Friedenstraße 40  
81660 München

80313 München  
Telefon:  
Telefax:  
Dienstgebäude:  
Blumenstr. 31  
Zimmer:  
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

31.05.2021

### Anfrage zur bußgeldbewehrten Durchsetzung der Parkscheibenpflicht auf Ladeplätzen für Elektrofahrzeuge

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02328 des Bezirksausschusses 13 - Bogenhausen  
vom 11.05.2021

Sehr geehrter Herr Ring,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen wurde dem Mobilitätsreferat infolge Verantwortlichkeit zur federführenden Bearbeitung zugeordnet.

Die Bürgerin hat Ihren Brief am 23.03.2021 ebenfalls direkt an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gerichtet und erhielt am 26.03.2021 die nachfolgende Antwort per Email.

„Mit der bestehenden Beschilderung der E-Ladesäulen im öffentlichen Raum stellt das Mobilitätsreferat deutlich heraus, dass die Ladepunkte rund um die Uhr ausschließlich für Elektrofahrzeuge reserviert sind:

In der Zeit zwischen 8 und 20 Uhr haben die Parkplätze an E-Ladesäulen ausschließlich "Tankstellencharakter." Sie dürfen maximal vier Stunden lang und lediglich zum Laden des Akkus benutzt werden. Das bedeutet, die Elektrofahrzeuge müssen mittels Ladekabel mit der Elektroladestation verbunden sein und die Parkscheibe muss ausgelegt werden. Ab 20 Uhr können die Ladepunkte auch zum bloßen Über-Nacht-Parken von Elektrofahrzeugen benutzt werden. Die Ladepunkte müssen allerdings am Folgetag ab 8 Uhr für andere Berechtigte freigemacht werden.

Die Kommunale Verkehrsüberwachung, welche für die Überwachung des ruhenden Verkehrs in den parkraumbewirtschafteten Gebieten im Stadtgebiet München zuständig ist, sowie die Überwachungskräfte der Polizei sind in der Regel hinsichtlich der Parküberwachung tolerant, **sofern es sich um ein klar zu erkennendes Elektrofahrzeug mit E-Kennzeichen handelt**, die an E-Ladesäulen abgestellt sind.

**Für die Parküberwachung ist grundsätzlich die vorhandene Beschilderung maßgeblich -**

nicht etwa ein angestecktes Ladekabel oder eine digitale Anzeige an der E-Ladesäule selbst. Im Übrigen sind auch im Stadtgebiet München derzeit Ladesäulen-Modelle verschiedener Hersteller errichtet, welche nicht alle über ein und die selbe technische Ausstattung verfügen, die z. B. Auskunft über den jeweiligen Ladezustand eines Fahrzeugs geben. Eine Einheitlichkeit ist hier nicht gegeben.

Die Beschilderung folgt der Maßgabe, dass möglichst vielen Fahrzeugen eine möglichst umfangreiche Erhöhung des Ladezustands während des Parkvorgangs ermöglicht werden kann. Infolge sehr unterschiedlicher Fahrzeugmodelle und Batteriegrößen wurden die 4 h tagsüber festgelegt, da sie einem breiten Spektrum an Nutzenden einen erhebliche Zugewinn ermöglicht.

Nachfolgende Tabelle stellt dies beispielhaft für gängige Fahrzeugmodelle dar (je nach gewählter Sonderausstattung sind abweichende Ergebnisse möglich):

Fahrzeug	Max. Ladeleistung an AC-Ladesäule/Ladegerät im Fahrzeug	(Netto-)Batteriegröße (in kWh)	Ladedauer von 20 % State of Charge auf 80 % (Erhöhung des Ladezustands um 60 %)
Audi e-tron 55	11 kW	71 kWh	3,9 h
BMW i3	11 kW (jüngere Baujahre)	42 kWh	2,3 h
Hyundai Ioniq	6,6 kW	28 kWh	2,5 h
Hyundai Kona	7,2 kW	64 kWh	5,3 h
Renault Zoe	22 kW	52 kWh	1,4 h
Smart EQ fortwo	4,6 kW (Normalausstattung)	17,6 kWh	2,3 h
Tesla Model S	16 kW	75 bis 100, gewählt 90 kWh	3,4 h
Tesla Model 3	11 kW	bis 75 kWh	4,1 h
VW eGolf	7,2 kW	35,8 kWh	3,0 h

Ein Aufladen von 20 % auf 80 % entspricht einem häufigen Anwendungsfall (da kaum jemand mit 0 % Akkuleistung ankommt) und ein Aufladen über 80 % ist bei den bestehenden Akkugrößen meist nicht zwingend notwendig und schont zudem den State of Health der Batterie. Weiter nimmt – je nach Fahrzeug – die Ladekurve auch beim AC-Laden gegen 100 % ab, so dass die oben unterstellte Linearität der Ladeleistung nicht immer gegeben ist.

Die Beschilderung ermöglicht ein Vollladen des Akkus auch ab 16 h nachmittags über Nacht. Ebenfalls ist zu beachten, dass es auch durchweg unterschiedliche Ladetarife gibt, so dass nicht für jede/n Nutzende/n automatisch nach Ablauf von 2 Stunden ein erhöhter Zeittarif berechnet wird und schon allein aus diesem Grund im Normalfall das Fahrzeug vom Ladepunkt wieder entfernt wird.

Unsere Investition in die Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Raum soll ein Aufladen gut ermöglichen und gleichzeitig sollen möglichst viele Ladevorgänge umsetzbar sein. Die 4h-

Begrenzung hat sich dahingehend bewährt, da sie für eine Vielzahl an Fahrzeugmodellen und Anwendungsfälle eine gute Konstellation darstellt.

Wir hoffen Ihnen mit obigen Auskünften behilflich gewesen zu sein.“

Der Antrag Nr. 20-26 / B 02328 ist damit satzungsgemäß behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.  
GB 1.23

