

Schwerzenbach, Juli 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,  
Liebe Kunden und Partner von Park & Charge

Das System Park & Charge gibt es bereits seit dem Jahr 1992, also mehr als 25 Jahre. In letzter Zeit hat der Vorstand von Park & Charge unter anderem eine Verstärkung und Ablösung der Führungsstrukturen angestrebt. Dazu gab es Besprechungen mit interessierten Personen und den Vereinen welche Park & Charge seit Jahren nahestehen. Bedauerlicherweise ist vor kurzem auch noch Wilfried Blum verstorben, der langjährige Präsident von Park & Charge. Der verbleibende Vorstand hat die Situation und die Resultate der Gespräche intern diskutiert und beschlossen, dass der Verein den Betrieb und Unterhalt von Infrastruktur für Elektrofahrzeuge per 31. Januar 2019 aufgibt, aus folgenden Gründen:

- Es gibt nicht genügend Freiwillige, die sich mit ausreichendem Engagement für einen sinnvollen Weiterbetrieb engagieren können.
- Park & Charge kann nicht weiter wirksam gegen die Millionen-Budgets der Mitbewerber antreten. Es gibt immer neue Player im diesem Verdrängungsmarkt, die offenbar nicht an eine kostendeckende Betriebsrechnung gebunden sind. Die Betriebs- und Unterhaltskosten werden nicht vollständig auf die Kunden umgelegt, was eine massive Wettbewerbsverzerrung mit sich bringt. Einige dieser Mitbewerber sind halb- oder quasi-staatlich, z.B. Elektrizitätsversorger mit (Mehrheits-) Beteiligung von Bund, Kanton, Stadt oder Gemeinde. Die investierten Gelder stehen somit nicht mehr zur Gewinnausschüttung an die Staatskasse zur Verfügung. Die Stromkosten steigen im Allgemeinen durch die nicht transparente Anschaffung von technisch fragwürdiger Ladeinfrastruktur, die mehr verspricht als sie halten kann.
- Der Druck auf die Standorte von Park & Charge ist so gross geworden, dass den Kunden mit der Zeit kein vertretbares Park & Charge Netz mehr zur Verfügung steht. Bedauerlicherweise haben unter anderem die EKZ (Elektrizitätswerke des Kantons Zürich) ohne vorherige Gespräche oder eine Kündigung die Standorte aufgehoben und durch eigene "Type 2 Säulen" ersetzt, die mit dem Park & Charge Schlüssel nicht zugänglich sind. Die ewb (Energie Wasser Bern) und die Stadt Bern haben das Gespräch gesucht, wollen aber ebenfalls eine eigene "Type 2 Säulen" Lösung, welche keine Interoperabilität garantiert.

Die "Type 2 Säulen" laufen in Bezug auf Investitions- und Betriebskosten auf einer anderen Ebene als die günstigen Säulen von Park & Charge und fordern in der Regel einen Zugang mit Karten oder anderen elektronischen Mitteln, gleichbedeutend mit einem konstanten Eigen-Energieverbrauch, der bei geringer Auslastung (Normalfall) höher sein kann als der durch die Nutzer konsumierte Energieverbrauch des Elektrofahrzeugs. Hinzu kommen zusätzlich noch die "Abrechnungskosten", an denen dann bis zu sieben Parteien auch noch ihren Anteil haben wollen. Der reale Energie-Preis solcher Systeme wird über 5 €/kWh liegen. Zudem werden viele dieser Säulen als reine Marketingobjekte ("Bürgermeister-Säule") an für den normalen Nutzer schlecht zugänglichen und wenig sinnvollen Stellen platziert.

Auch wenn diese aus unserer Sicht unethisch finanzierten und zudem unsicheren Systeme zur Zeit umfassend Fuss zu fassen scheinen, bezweifeln wir ihre lange Lebensdauer unter anderem aus den unten aufgeführten technischen Gründen.

An derselben Säule auch noch DC Schnell-Ladung anzubieten verstärkt die Unwirtschaftlichkeit noch einmal, ganz abgesehen von den technischen Mängeln die dem ganzen zugrunde liegen.

Noch ein paar technische Hintergründe:

- Der IEC Standard (IEC 61851-1:2017 Ed. 3) welchem die "Type 2 Säulen" zugrunde liegen ist zwar publiziert, wird aber mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht in die „LVD“ (Low Voltage Directive) übernommen. Das bedeutet, dass der Standard nach europäischem Recht nicht verbindlich ist. Was wiederum bedeutet, dass die "Alternative Fuel Directive", welche unter anderem die Infrastruktur für Elektrofahrzeuge regeln sollte, etwas in der Luft hängt, bzw. auf die Ed. 2 zurückgreifen muss, welche noch wesentlich mehr Fehler aufweist als die Ed. 3.
- Die "Type 2" Stecker, Steckdosen und Fahrzeugkupplungen neigen dazu, die gewünschte Performance (63 A) nicht zu erreichen, solange nicht die zwei gesteckten Teile vom selben Hersteller sind. Aus unserer Sicht ist eine Belastung der Type 2 Verbinder mit 63 A sehr fragwürdig, und bei gewissen Produkten sollte man auch nicht unbedingt die 32 A voll ausschöpfen.
- Die überwiegende Anzahl der Elektrofahrzeug-Halter verwendet zwar einen "Type 2" Stecker und glaubt, dass das viel Leistung (22 kW) ins Fahrzeug bringt, hat jedoch beim Kauf darauf verzichtet, hat den Mehrpreis für das stärkere Ladegerät auszugeben, was dann natürlich im Normalfall nur 230 V 16 A (3.6 kW) ins Fahrzeug bringt, also genau das was Park & Charge anbietet.

#### **Weiteres Vorgehen:**

**Als Nutzer** von Park & Charge werden Sie für das Jahr 2019 keine Rechnung mehr erhalten, es erfolgt somit keine Zahlung und damit endet der Vertrag laut Nutzungsbedingungen automatisch. Als Nutzer schicken Sie bitte den Schlüssel bis spätestens zum 28.2.2019 aufgeklebt auf ein Papier in einem NICHT eingeschriebenen Brief oder [A-Post Plus](#) (für bessere Nachverfolgung) zusammen mit einem Einzahlungsschein für das Schlüsseldepot an die für Sie zuständige Kontaktadresse bei Park & Charge zurück, um Ihre Depotgebühr zurück zu erhalten. Über zukünftige Zugangsberechtigungen ab dem 31.1.2019 Ihrer favorisierten Park & Charge Säulen informieren Sie sich bitte auf [www.lemnet.org](http://www.lemnet.org) oder direkt beim Standort-Betreiber.

**Als Betreiber** eines Standorts von Park & Charge schicken Sie bitte die Schlussabrechnung per 31.1.2019 bis zum 28.2.2019 an die für Sie zuständige Kontaktadresse bei Park & Charge. Wir möchten Ihnen weiterhin ans Herz legen, sich über die zukünftige Verwendung und Zugangsberechtigung Ihrer Ladeinfrastruktur Gedanken zu machen und den Eintrag betreffend Ihres Standorts im LEMnet auf [www.lemnet.org](http://www.lemnet.org) entsprechend anzupassen oder zu löschen.

Wir danken Ihnen, dass wir Sie in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten des elektrischen Fahrens begleiten durften.

Freundliche Grüsse und jederzeit gute Fahrt

Peter Zeller, Eduard Stolz  
Vorstand Park & Charge