

EVs brauchen Möglichkeiten zum öffentlichen Laden

Thomas Nindl ist Geschäftsführer der Brusa Elektronik GmbH und Vorsitzender des Steuerkreises Elektromobilität im ZVEI.

Bild: ZVEI

Das öffentliche Laden hat so seine Tücken: Geht der Energievorrat des Elektrofahrzeugs zu Neige, beginnt die Suche nach den Möglichkeiten der öffentlich zugänglichen „Interimsladung“. Mittels einer App hat man eigentlich schnell eine „freie“ Ladestation gefunden, die sich vor Ort belegt präsentiert – und zwar von Verkehrsteilnehmern, die die dezidierte Beschilderung mit dem weißen P auf blauem Grund großzügig auslegen und das Kleingedruckte, das an diesen Stellen die erlaubte Verweildauer auf den Ladevorgang beschränkt, selbstbewusst überlesen haben. Steht doch da: Parkplatz! Passt! Da spielt es dann auch keine Rolle mehr, ob der „Boykotteur“ einen Verbrenner sein Eigen nennt oder einen nicht angesteckten Stromer. Vielerorts ist zu beobachten, dass besonders gemietete E-Fahrzeuge von Car-Sharing-Unternehmen abgestellt werden, jedoch ohne einen Ladevorgang zu starten. Das Ergebnis ist in jedem Fall unerfreulich. Der Platz ist okkupiert, dringend erforderliche Laden entfällt. Stellt sich nur die Frage: ist das ein Parkplatz oder eine Ladestation?

Eine Frage der Vernunft

Kein parkplatzsuchender Autofahrer stellt sein Kfz an einer freien Benzintanksäule ab und geht. Eine Tankstelle ist zum Tanken da, nicht zum Parken, basta. Umso wichtiger sollte diese Erkenntnis vor dem Hintergrund sein, dass Elektromobilität einer der Schlüssel für die Mobilitätswende ist. Zu diesem Ergebnis kommt immerhin eine Sonderauswertung für den Ver-

kehrssektor, die auf der im Januar 2018 veröffentlichten Studie „Klimapfade für Deutschland“ basiert.

Die Rechtslage in den Kommunen

Wie begegnen nun die Kommunen diesem neuen Alltagsproblem? Zu beobachten ist, dass diesen zahlreichen Fällen des Falschparkens mit unterschiedlicher Intensität

Damit E-Mobilität langfristig erfolgreich sein kann, ist eine Bewertung aus Nutzer-Sicht nötig

begegnet wird. In München verhängt die Polizei Verwarnungsgelder in Höhe von 10 Euro, was bei Parkhaus-Kosten bis 10 Euro pro Stunde fast schon ein Schnäppchen ist. An den Parkuhren ist es nur unwesentlich günstiger. Wenn der verzweifelte E-Fahrer aufgrund der niedrigen Batterieladung nicht weiterfahren kann, muss er die Polizei anrufen, die je „nach Verkehrslage und Arbeitslast“ eventuell vorbeischaud, um den Falschparker abschleppen zu lassen. Die möglichen Abhilfen: das zuständige Referat muss die Beschilderung ändern, beispielsweise von Elektroladeparkplatz zu Ladestation. Dann darf das Verwarnungsgeld höher ausfallen, während die Polizei dann die akute Situation der E-Fahrer erkennt und das Abschleppen veranlasst. Dies ist infolge entsprechender rechtlicher Regelungen seit einiger Zeit sogar möglich.

Und die Laternenparker?

Damit ist das Thema des öffentlichen Ladens aber nicht erschöpft. Wenden wir nun den Blick auf die Spezies der so Laternenparker, also jener Fahrzeuge, die quasi weder eine Garage noch einen Stellplatz haben. Klar dürfte sein, dass Kabelgirlanden aus Wohnbauten über den Bürgersteig zum Straßenrand nicht die Lösung sind. Also sollte das dort abgestellte Fahrzeug mangels Stellplatzsäule beziehungsweise Garagen-Wallbox vor Ort zu jeder Zeit geladen werden können. Für diese Fälle sind Ladeparkplätze vorzuhalten. Denn nur Laden und dann ein Standortwechsel in die Ruhezone sind aus Platzgründen gar nicht möglich. Im Fall der Laternenparker ist der Straßenrand der finale Stellplatz. Zurzeit wird untersucht, wie viele „Elektro(dauer)parkplätze“ zum Beispiel in Berlin von Nöten wären und wie das zu bewerkstelligen wäre. Eine Idee wäre, die Straßenbeleuchtung nutzbar zu machen. Ein praktikabler Weg, aber insbesondere in Ballungszentren gibt es mehr Laternenparker als Laternen. Und nun? Ein Mix aus Ladesäulen und induktiven Ladestationen?

Neue Bewertung nötig

Fest steht, dass die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrzeugen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen beitragen wird. Damit Elektromobilität jedoch auf lange Sicht erfolgreich sein kann, ist eine Bewertung aus der Sicht der Nutzer erforderlich. Jetzt gilt es, zu überprüfen, wie Elektromobilität in der Praxis gelingen kann, und die Anforderungen entsprechend anzupassen. (av) ■