

» NEUE MOBILITÄT

Das Magazin vom Bundesverband eMobilität

07
APRIL 2012



BEM eMobile Ticker
Jetzt im App Store.



Hannover Messe 23. - 27. April 2012

Österreich Special
Projekte. Initiativen.
Akteure.

Marketing & Medien
eMobilität braucht
strategisches Marketing

Erste Flotten
Die Neue Mobilität
macht Schule

Status Quo
Die Zukunft gehört der
intelligenten Vernetzung

Behörden sollten sich stärker mit eMobilität beschäftigen

Interview mit Stefan Dittrich, Geschäftsführer der stadtraum GmbH

Herr Dittrich, Sie und Ihre Mitarbeiter haben in Berlin Standorte für Ladesäulen im öffentlichen Raum geplant. Was haben Sie dabei gelernt?

Vor allem Geduld. Bei Ladesäulen im öffentlichen Raum geht es außer um Strom auch um Stadt- und Verkehrsplanung. Das bedeutet, dass Sie als Bauträger auf die Zusammenarbeit aller an der Planung beteiligten Fachleute angewiesen sind. Doch die verteilen sich auf Stadtwerke bzw. Stromkonzerne und eine Reihe von Behörden.

Was hieß das für Ihre Arbeit?

Wir mussten die besagte Zusammenarbeit selbst herbeiführen und steuern. Und wir mussten improvisieren: Für zahlreiche Fragen im Bereich der eMobilität gibt es nach wie vor noch keine Verordnungen oder Entscheidungswege.

Wie sah Ihr Vorhaben genau aus?

Wir wollten ein neuartiges Ladesystem in der Wallstraße aufstellen, eine Verbindung aus Parkscheinautomat und Ladesäule, und anschließend selbst bewirtschaften und warten. Die am Automaten eingenommenen Gebühren sollten getrennt abgerechnet und an den Stadtbezirk bzw. das Stromlieferunternehmen weitergegeben werden.

Und die Vorbereitung war aufwendig?

Ja. Neben Grundsätzlichem mussten wir bei der Planung auch städtebauliche Gesichtspunkte berücksichtigen. Da ging es vor allem um die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Unsere integrierte Hardware für »Parken« und »Laden« an einem Gerät ist da schon gut geeignet, da sie keinen zusätzlichen öffentlichen Raum benötigt. Aber sie ist eben doch kein »reiner« Parkscheinautomat. Das war neu und nicht schnell zu genehmigen.

Wie kamen Sie voran?

Zuerst haben wir die geplanten Standorte in einen Plan eingetragen und der Straßenverkehrsbehörde zur Genehmigung vorgelegt. Die hat dann alle »öffentlichen Aufgabenträger« gehört, darunter sogar die Berliner Polizei. Die äußerte so-

gar Vorbehalte, die wir aber ausräumen konnten. Dann haben wir uns mit dem Tiefbauamt und sämtlichen Kabel- und Rohrnetzbetreibern zusammengesetzt, um Erdarbeiten und Stromanschlüsse zu planen sowie Störungen auszuschließen. Und dann war da noch die Parkplatzfrage.

Die Parkplatzfrage?

Wie halten wir die Parkstände unmittelbar vor den Ladesäulen ausschließlich für eFahrzeuge frei? Straßenverkehrsrechtlich war das nicht einfach zu beantworten. Wir haben für Berlin eine Beschilderung entwickelt, die eigentlich überall einsetzbar ist: Ein Halteverbotsschild mit der Ergänzung »eFahrzeuge während des Ladevorgangs frei«. Das hat sich als rechtlich einwandfrei, durchsetzbar und alltagstauglich erwiesen.

Wie lange war der Vorlauf insgesamt?

Der hat alles in allem sechs Wochen gedauert. Ich meine, dass wir aufgrund unserer Erfahrung in Zukunft schneller sein werden. Aber mit vier Wochen Aufwand werden wir wohl weiterhin rechnen - es sei denn, es ändert sich was.

Was sollte sich ändern?

Die Behörden sollten sich stärker mit eMobilität beschäftigen und anfangen, sich als Impulsgeber für den Infrastrukturaufbau zu verstehen. Heute werden meist einzelne Ladeanschlüsse genehmigt, ohne übergreifende Bedarfsplanung oder Abstimmung. Das genügt nicht. Wir brauchen klare Strategien, Zuständigkeiten, Regeln und Abläufe. Jede Stadt sollte eine Koordinationsstelle einrichten, die einen Infrastrukturplan für den ganzen Verkehrsraum entwirft und die notwendigen Genehmigungen erteilen kann. Dann kommt die eMobilität in Deutschland voran.

Stefan Dittrich

stadtraum

Gesellschaft für Raumplanung,

Städtebau & Verkehrstechnik mbH

www.stadtraum.com