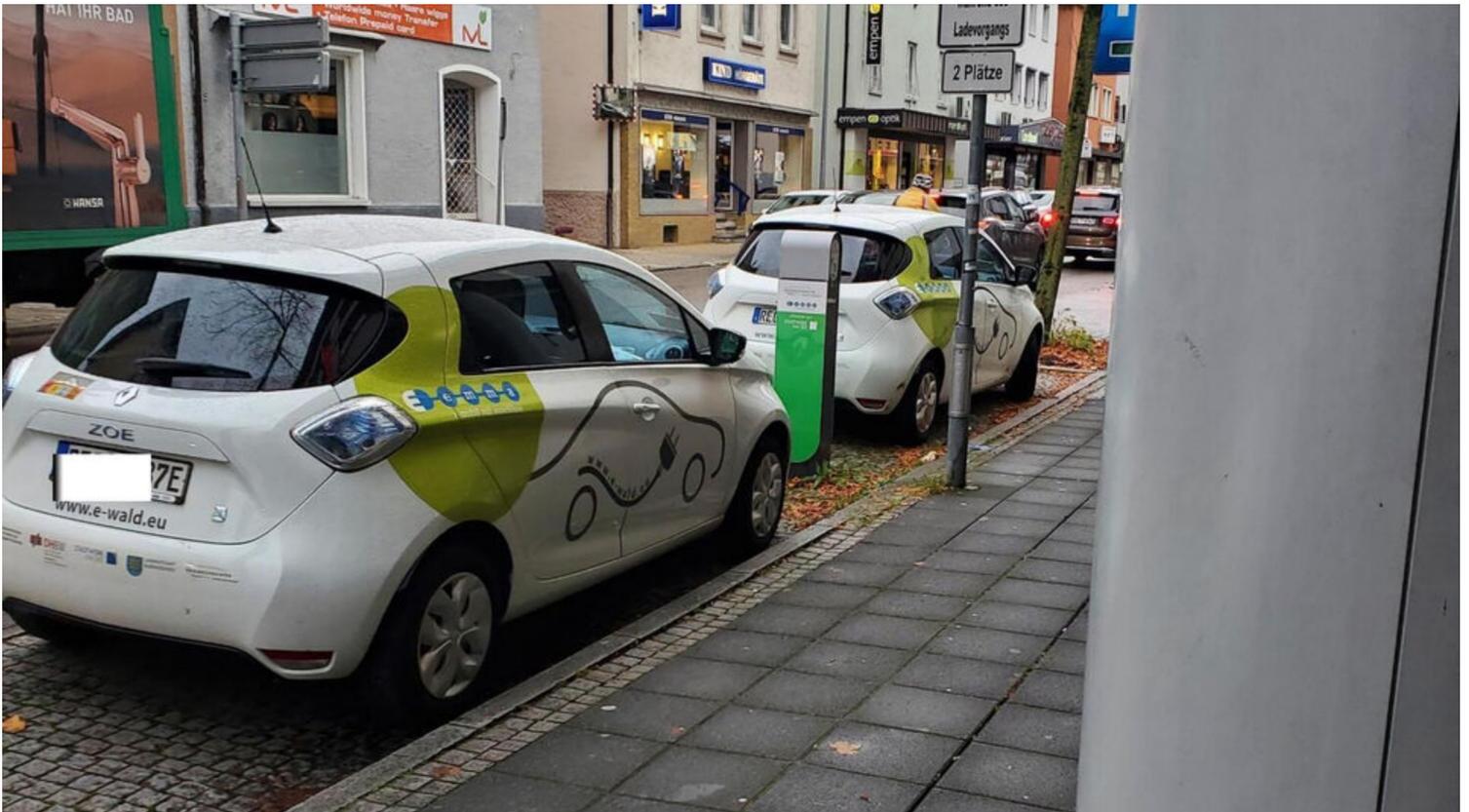


Blockierte Parkplätze: E-Auto-Fahrer ärgern sich über die Stadt Friedrichshafen



LESEDAUER: 9 MIN



Zwei Carsharing-Autos blockieren ohne Strom zu laden zwei Ladeplätze in der Charlottenstraße. Das ist erlaubt, doch ohne eingesteckte Ladekabel erkennt die App nicht, dass die Plätze belegt sind. (Foto: Gernot Rahn)

Veröffentlicht: 10.06.2021, 17:00 Uhr



HARALD RUPPERT
Redakteur

Drucken

Gernot Rahn steuert sein E-Auto durch den dichten Verkehr in der Häfler Innenstadt. Er ist unterwegs zu einer Ladesäule. Zuerst fährt er die Säule in der Charlottenstraße an, aber beide Ladeplätze sind belegt. Und auch am Seeparkplatz hinter der Esso-Tankstelle kann er sein Auto deswegen nicht laden. Dabei ist Gernot Rahn nicht aufs Geratewohl unterwegs. „Ohne vorher in die App zu sehen, wo Ladeplätze frei sind, fahre ich gar nicht erst los“,

sagt er. Dass die vier Ladeplätze dennoch belegt sind, hat einen einfachen Grund: Sie werden von E-Autos des Carsharing-Projekts „Campus Mobil“ als Parkplatz benutzt (oft sind sie noch mit dem Schriftzug des 2016 eingestellten „Emma“-Projekts bedruckt). Dass sie dort stehen, kann die App aber nicht erkennen. Denn dazu müssten die Parkenden ihre Ladekabel in die Säule stecken. Weil das nicht der Fall ist, muss Gernot Rahn mit sinkendem Ladestand weiter nach einem Ladeplatz suchen.

Ladestellen werden als Parkplatz genutzt

Aber nicht nur das Problem mit der App stört ihn. „Das kann einfach nicht sein. Ein E-Fahrzeug belegt einen Ladeplatz, ohne zu laden“, sagt Gernot Rahn. Sein Ärger darüber ist nicht neu. Schon vor zwei Jahren hat er das Problem erstmals beim digitalen städtischen Sorgenportal „Sags doch“ gemeldet. Eine zufriedenstellende Antwort der Stadt habe er aber weder darauf noch auf seine späteren Meldungen zum selben Thema bekommen, sagt er.



Gernot Rahn (links) hält das für Zweckentfremdung: Ein Carsharing-Auto nutzt einen Ladepunkt am Stadtbahnhof als Parkplatz. (Foto: Harald Ruppert)

„Ich habe die Stadt darauf hingewiesen, dass die Plätze für E-Fahrzeuge nur während des Ladevorgangs genutzt werden dürfen,“ sagt Rahn. Die Stadt habe darauf aber mit einer Sondergenehmigung reagiert. Das stellte er fest, als er im September 2020 an der Windschutzscheibe eines Carsharing-Auto einen Aufkleber bemerkte, mit der Aufschrift „Darf auch auf Ladeplatz parken, ohne zu laden“. Die Stadt bestätigt das: „Aktuell können die elektrisch betriebenen Carsharing-Fahrzeuge an allen öffentlich zugänglichen Ladesäulen sowohl aufgeladen, als auch unbegrenzt geparkt werden.“

Förderung von elektrischem Carsharing auf Kosten privater Au-

tos

Für Gernot Rahn ist das eine absurde Zweckentfremdung. Er fahre die Ladesäulen ja nicht zum Spaß an, sondern weil er auf sie angewiesen sei. „Ich wohne zur Miete und daheim nicht gegen den Willen der Eigentümergemeinschaft eine eigene Ladebox installieren“, sagt er. Daher irritiert ihn das Denken, das hinter dieser Parkerlaubnis für E-Carsharing-Fahrzeuge steht. „Will die Stadt die E-Mobilität nun fördern oder will sie die Leute damit nur ärgern?“, fragt er.



Gernot Rahn mit seinem Handy, auf dem die Lade-App des Stadtwerks am See aktiv ist. Oft fährt er zu Ladepunkten, die die App als „frei“ meldet. Doch stattdessen steht ein Carsharing-Auto drauf. (Foto: Harald Ruppert)

Die Stadt, Eigentümerin der Ladesäulen, sieht indes gerade in der geltenden Regelung eine Stärkung und Förderung von nachhaltigen Verkehrsmitteln wie zum Beispiel Carsharing, wie auf Anfrage mitteilt. Konkreter wird das Stadtwerk am See, das die Ladesäulen im Auftrag der Stadt betreibt. „Nach unterschiedlichen Studien ersetzt ein Carsharing-Kilometer zirka sieben Individualverkehr-Kilometer“, sagt Stadtwerk-Sprecher **Sebastian Dix**. Er argumentiert mit der Nachhaltigkeit, um die Vorrechte für elektrische Carsharing-Autos zu erklären.

Carsharer dürfen an allen Ladestellen parken

Insgesamt gibt es in der Stadt 68 Ladepunkte, die vom Stadtwerk am See im Auftrag der Stadt betrieben werden. Davon sind 62 für Nutzer privater E-Autos zugänglich: 28 befinden sich an öffentlichen Straßen und Plätzen, 34 weitere in den Parkhäusern der Stadt. Wenn er sein Auto im Parkhaus laden will, zahlt Gernot Rahn die Parkgebühren, den Strom bekommt er dafür kostenlos.

Insgesamt sei das Ladepunkt-Angebot für private Fahrer sehr gut, betont die Stadt. Sebastian Dix vom Stadtwerk ergänzt, dass zu den vom Stadtwerk betriebenen Ladepunkten ja noch weitere von anderen Anbietern hinzukämen, wodurch sich die Lademöglichkeiten noch erweiterten.

Sechs Ladepunkte des Stadtwerks am See sind allerdings ausschließlich für Carsharing-Fahrer gedacht. Wenn Gernot Rahn darauf mit seinem Privatwagen erwischt wird, zahlt er Strafe. Umgekehrt gilt das aber nicht, denn die Ladepunkte für Fahrer von privaten E-Autos dürfen laut städtischer Parkordnung auch von den Carsharern genutzt werden – ob sie ihr Auto nun laden oder nicht.

Ohne eingestecktes Ladekabel funktioniert die App nicht

Und damit herrscht für Privatfahrer wie Gernot Rahn jene schon genannte unübersichtliche Situation: Nie weiß er im Voraus, wo er sein Auto laden kann, weil auf einem Ladeplatz womöglich ein geparktes Carsharing-Auto ohne eingestecktes Ladekabel steht – wodurch die App den Ladepunkt als „frei“ ausweist. Sebastian Dix vom Stadtwerk am See versteht durchaus, dass Gernot Rahn dieser Missstand verärgert. Dix appelliert deshalb an die Carsharer, stets das Ladekabel anzuschließen.

→

Mehr entdecken: Baerbock will Kleinverdiener bei E-Autokauf unterstützen

Ein weiteres Problem ist, dass die App nicht zwischen den allgemein zugänglichen Ladeplätze und den Carsharing-Plätzen unterscheidet. Deshalb kann es sein, dass ein Fahrer im Privatauto zu einem als „frei“ gemeldeten Ladeplatz fährt, den aber nur Carsharer nutzen dürfen. Zur Nachhaltigkeit trägt das nicht bei.

Öffentliche Ladepunkte in Parkplätze für Carsharing umgewandelt

Es gibt aus Sicht von Gernot Rahn noch einen weiteren Mangel. Er betrifft jene zehn Park- und Ladepunkte, die seit 1. Mai 2021 ausschließlich von Carsharern benutzt werden dürfen. Denn nur fünf davon wurden neu angelegt. Die anderen fünf hingegen hat die Stadt von den Ladepunkten abgezwickelt, auf denen zuvor die Privatautos geladen werden konnten. „Die Stadt hat mir gegenüber argumentiert, dass sich die Ladesituation entspannen würde, wenn erst die Park- und Ladeplätze speziell für Carsharer geschaffen werden“, sagt Rahn. Davon kann aber keine Rede sein, wenn sich die Zahl der Ladepunkte für Privatautos durch eben diese Parkplätze reduziert.

Die Stadt will die Situation im Auge behalten. Sie teilt mit: „Derzeit beobachten wir die neuen Parkplätze und das Parkverhalten, um aus den gewonnenen Erkenntnissen weitere Handlungsschritte abzuleiten. Zum Beispiel, wo es neue, zusätzliche Ladesäulen braucht oder wo bestehende Ladeplätze erweitert werden sollten.“