Elektromobilität

Wildwuchs vorbeugen

[05.04.2024] Im Rahmen ihres Elektromobilitätskonzepts „otto fährt elektrisch“ hat die Stadt Magdeburg eine Gestaltungsrichtlinie für die Lade-Infrastruktur von E-Autos und E-Bikes erstellt. Dabei wurden auch Aspekte der Barrierefreiheit berücksichtigt.

Sachsen-Anhalts Landeshauptstadt Magdeburg hat sich ehrgeizige Klimaziele gesetzt. Die Erstellung eines Elektromobilitätskonzepts ist Teil der gesamtstädtischen Strategie zur Umsetzung des Energie- und Klimakonzepts. Mit der erfolgreichen Bewerbung um die Beteiligung am Exzellenz-Programm „Masterplan 100 % Klimaschutz“ der Nationalen Klimaschutzinitiative hat sich Magdeburg weitergehende ambitionierte Ziele gesetzt. So sollen bis zum Jahr 2050 die CO2-Emissionen auf kommunaler Ebene um 95 Prozent gegenüber 1990 gesenkt und der Energieverbrauch im gleichen Zeitraum halbiert werden. 2018 beschloss der Stadtrat einen Maßnahmenkatalog für die Handlungsfelder Energie, Gebäude, Wirtschaft und klimaverträglicher Alltag und leitete die Umsetzung der Vorhaben ein. Ein Jahr später wurde die Deklaration „Klimaschutz umsetzen – Klimakrise bewältigen“ verabschiedet. CO2-Neutralität wird damit bereits bis zum Jahr 2035 angestrebt. Das bedeutet jedoch nicht nur, den Maßnahmenkatalog des „Masterplans 100% Klimaschutz“ schneller umzusetzen. Vielmehr sind ein Denken in neuen Maßstäben und ein sehr schneller Mentalitätswechsel in allen Bereichen erforderlich.

Erarbeitung eines Konzepts

In diesem Kontext stehen die Aktivitäten zur Förderung der Elektromobilität im Stadtgebiet. Die Erarbeitung eines E-Mobilitätskonzepts wurde früh vom Stadtrat beschlossen, jedoch mussten von der Verwaltung zunächst die personellen und finanziellen Ressourcen abgesichert werden. Von 2020 bis 2022 erarbeitete die Verwaltung unter Einbindung des Planungsbüros SHP Ingenieure aus Hannover ein entsprechendes Konzept, dessen Schwerpunkte ein Standortkonzept für E-Ladesäulen, eine Gestaltungsrichtlinie für E-Ladepunkte sowie Empfehlungen zur Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks, mit Fokus auf den Städtischen Abfallwirtschaftsbetrieb (SAB), umfassen. Das Konzept wurde im Jahr 2023 durch den Stadtrat bestätigt.
Eine Bestandsaufnahme aus den Jahren 2018 und 2019 zeigte, dass zunächst vor allem der lokale Energieversorger einzelne Ladesäulen errichtete, deren Betrieb angesichts der noch niedrigen Nutzung in den Anfangsjahren nur dank umfangreicher Förderung wirtschaftlich zu rechtfertigen war – und nach Aussage des Versorgers auch heute noch von Fördermitteln abhängig ist. Zudem boten einzelne Autohäuser Lademöglichkeiten auf ihrem Firmengelände. Seit ungefähr 2021 erreichen die Stadtverwaltung vermehrt Anfragen von Betreibern, die Interesse am Aufbau und Betrieb ihrer Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum haben. Die Verwaltung steht somit vor dem Zielkonflikt, auf der einen Seite den Betreibern so viele Ladesäulen wie möglich zu gewähren, auf der anderen Seite jedoch einen Wildwuchs zu verhindern und für eine stadtbildverträgliche Einordnung der Ladesäulen zu sorgen.

Flächenbedarf und -konflikt

Bei Detailabstimmungen zu den ersten Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum zeigte sich relativ schnell, welche Herausforderungen bestehen: Das ist zum einen der Flächenbedarf – auf welchen Flächen sollen Ladesäulen stehen dürfen? Zum anderen existiert ein Flächenkonflikt – welche Abstände zu anderen

Nutzungen sind einzuhalten, insbesondere zu Hochbordradwegen, die neben den mit Ladesäulen auszurüstenden Pkw-Stellplätzen verlaufen?
Und auch wenn dem Thema Elektromobilität nicht die gleiche Bedeutung der Daseinsvorsorge wie dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zufällt, lag es nahe, das Thema Barrierefreiheit auf die Gestaltung von E-Ladesäulen zu übertragen. Während der Bearbeitung stellte sich schnell heraus, dass der beschriebene Flächenkonflikt nur gelöst werden kann, indem Infrastruktur für den (elektrischen) motorisierten Individualverkehr (MIV) auch auf Flächen, die bereits für den MIV vorgesehen sind, positioniert wird. Das hat den willkommenen Nebeneffekt, dass Menschen im Rollstuhl, die ihr Fahrzeug laden wollen, zwischen Fahrzeug und Ladesäule keinen Bordstein überwinden müssen, da sich die Flächen für den MIV und somit zukünftig auch die Ladesäulen unterhalb des Bordsteins befinden. Gleichwohl gehen mit einer solchen Anordnung erhöhte Anforderungen an einen Anprallschutz für die Ladesäulen einher, wenngleich die hierfür einzusetzenden Poller die Nutzbarkeit und Barrierefreiheit der Ladesäulen nicht beeinträchtigen dürfen.

Reduzierung der Stellplätze

Offensichtlich ist, dass der Flächenbedarf der Ladesäulen zu einer Reduzierung der auf der gleichen Fläche angebotenen Stellplätze führt. Diese kann bis zu 20 Prozent betragen. Positiv hierbei ist jedoch, dass die damit einhergehende Verknappung des Stellplatzangebots neben der durch die Ladesäulen angeregten Antriebswende auch Anreize zu einer Änderung des Mobilitätsverhaltens im Sinne einer Verkehrswende anregen kann.
Zur Abstimmung der weiteren Belange der Barrierefreiheit, wie etwa der notwendigen Abstandsmaße, wurde mit allen Beteiligten ein Vor-Ort-Termin an einer Ladesäule auf dem Parkplatz eines Baumarkts durchgeführt, die bereits viele Merkmale der Barrierefreiheit aufweist. Von großem Wert war, dass die anwesende Behindertenbeauftragte der Landeshauptstadt Magdeburg selbst als Rollstuhlnutzerin Auto fährt. Insbesondere die Erreichbarkeit der einzelnen Bedienelemente, die Unterfahrbarkeit der Ladesäule und die Kabelführung stellten sich hierbei als wesentliche Knackpunkte heraus.

Unterschiedliche Qualitäten

Die bislang eingegangenen Anträge für Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum wiesen bisher sehr unterschiedliche Qualitäten auf. Daher wurden nach Beschluss des Elektromobilitätskonzepts die wesentlichen Inhalte der Gestaltungsrichtlinie in einer Broschüre zusammengefasst, die neben verschiedenen Detailbestimmungen auch Lageplanskizzen und Bilder positiver Beispiele bereits vorhandener Ladesäulen enthält. Mit einer ebenfalls enthaltenen Liste an einzureichenden Antragsunterlagen soll eine zügige Bearbeitung der Anträge ermöglicht werden.
Ziel ist, das öffentlich zugängliche Ladesäulennetz in den nächsten Jahren erheblich zu verdichten, sodass dieses einen maßgeblichen Anteil an der Antriebswende in Richtung eines klimaverträglicheren Straßenverkehrs leisten kann.

()

Dieser Beitrag ist im Schwerpunkt Elektromobilität der Ausgabe März/April 2024 von stadt+werk erschienen. Hier können Sie ein Exemplar bestellen oder die Zeitschrift abonnieren.

Stichwörter: Elektromobilität, Magdeburg