

Elektromobilität und Ladeinfrastruktur in Bremen

Vorstellung Beirat Hemelingen

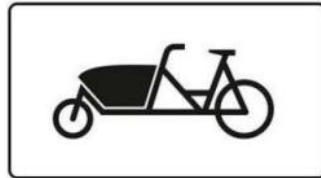
Dr. Anne Schwientek & Michael Glotz-Richter

30.05.2022

info-elektromobilitaet@umwelt.bremen.de

Was hat sich Neues ergeben? (war Thema im Beirat vor einem Jahr)

Beirat Hemelingen 03.06.2021



Lastenrad, Carsharing und Infrastruktur für e-Mobilität



Michael Glotz-Richter
Referent ‚nachhaltige Mobilität‘

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau

 Freie
Hansestadt
Bremen

Status Bestand E-Fahrzeuge und öffentlich zugängliche LIS

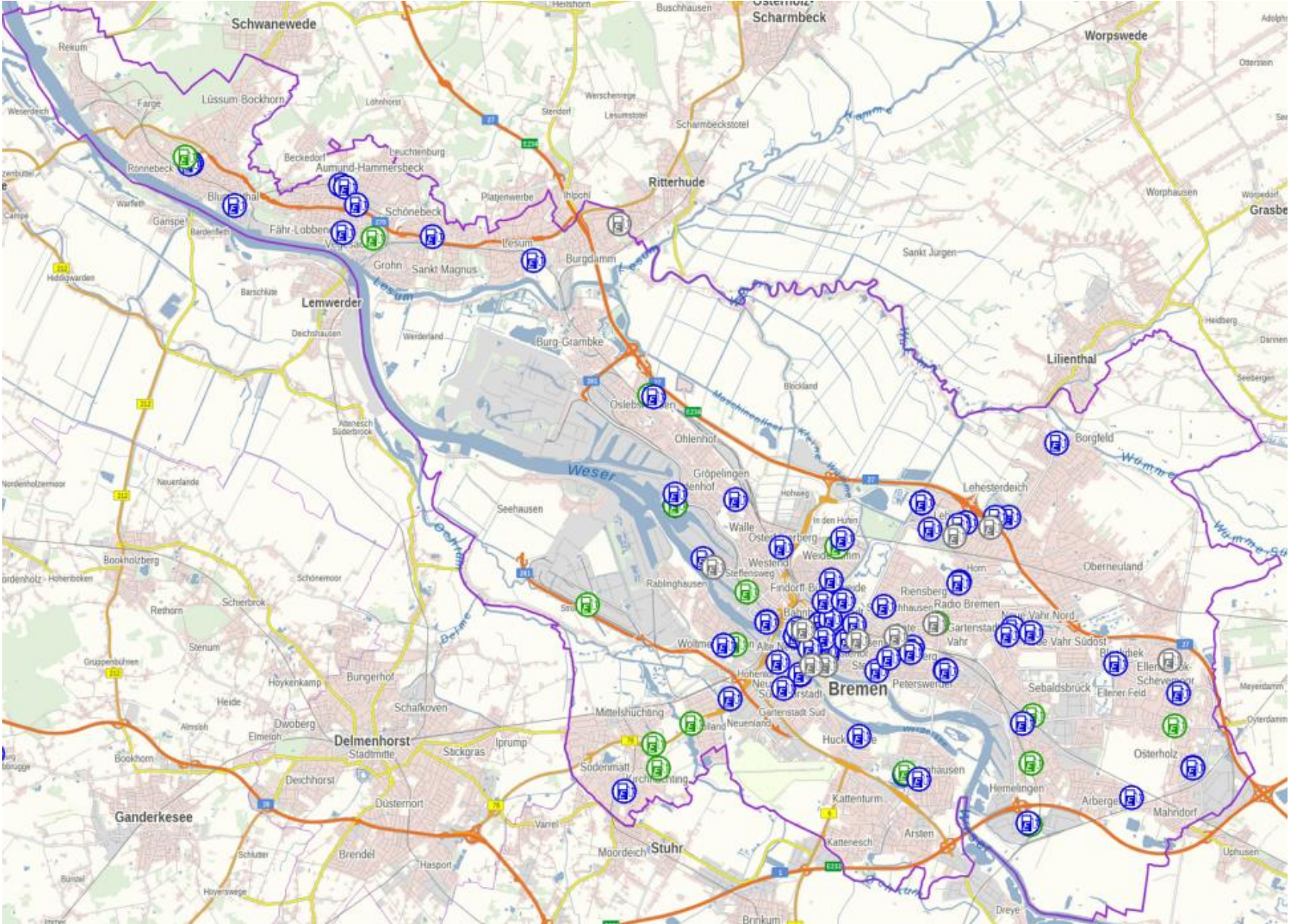
Anzahl Fahrzeuge im Land Bremen

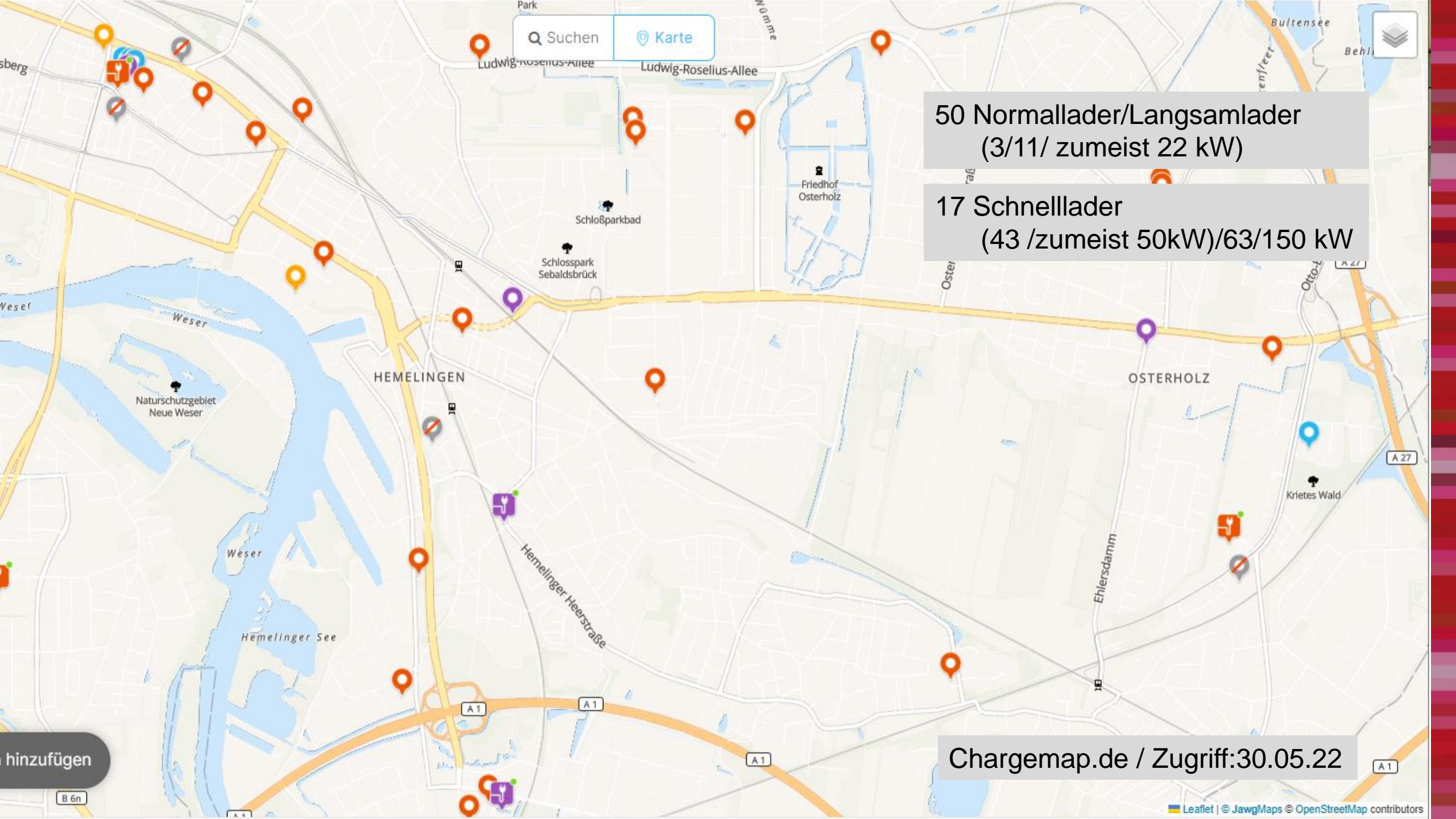
Anzahl öffentlich zugängliche Ladepunkte



Standorte der öffentlich zugänglichen Ladesäulen

(BNetzA, GeoPortal)





50 Normallader/Langsamllader
(3/11/ zumeist 22 kW)

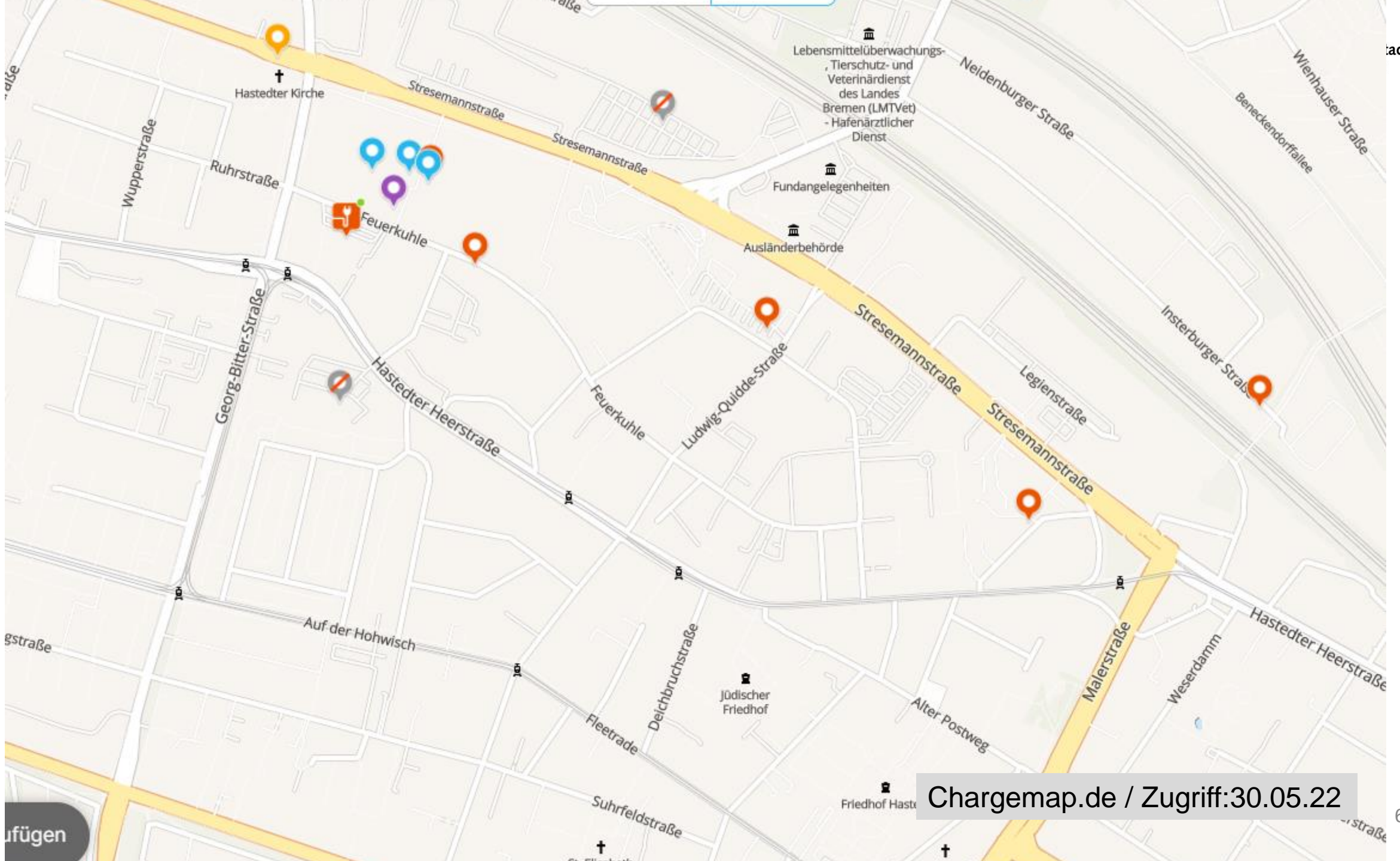
17 Schnelllader
(43 /zumeist 50kW)/63/150 kW

Chargemap.de / Zugriff:30.05.22

hinzufügen

B 6n

A1



Chargemap.de / Zugriff:30.05.22

Lade Use Cases – Übersicht

Standort	Zuhause	Zuhause	Arbeit	Öffentlichkeit	Öffentlichkeit	Öffentlichkeit	Öffentlichkeit
Lade Use Case	1	2	3	4	5	6	7
Beispiele	Eigenheim, Garage, Stellplatz	Parkplätze, Tiefgaragen von Mehr- familien- häusern oder Wohnanlagen	Firmenpark- plätze, kommunales oder Unter- nehmens- gelände	Straßenraum	Öffentliche Parkplätze, Einkaufs- zentren, Parkhäuser, Einzelhandel	Ladestation innerorts	Ladestation außerorts, Raststätte, Autohof, Rastplatz
Grundbesitz	privat	privat	privat	öffentlich	Privat oder öffentlich	privat	Privat oder öffentlich
Ladedauer	Mehrere Stunden	Mehrere Stunden	Mehrere Stunden	Wenige bis mehrere Stunden	Wenige Stunden	Bis zu 30 Minuten	Bis zu 30 Minuten
Ladezeit	Nachts und tagsüber	Nachts und tagsüber	Tagsüber	Tagsüber zwischen- durch und nachts	Tagsüber zwischen- durch und nachts	Zwischen- durch schnellladen	Zwischen- durch schnellladen

Elektromobilitätskonzept – 5 Teilkonzepte

A Kommunaler Fuhrpark

- Konzepterstellung: Umstellung der kommunalen Flotte auf alternative Antriebe und Mobilitätsangebote (bis Q2 2023)
- Zahlreiche Workshops, Umsetzung anschließend

Maßnahmen

B Zuhause laden

- Beratungs- und Informationsangebote, Kooperation mit Wohnungswirtschaft
- Stellplatzanlagen, Stellplätze in Vorgärten

Maßnahmen

C Laden im öffentlichen Raum

- Konzepterstellung: Aufbau einer flächendeckenden, elektrischen Ladeinfrastruktur in Bremen (bis Q2 2023)
- Supermärkte, Parkhäuser, Gewerbegebiete etc.

Maßnahmen

D Quartierslösungen

- Nullemissionshubs im Quartier: Kombination von Ladeinfrastruktur mit anderen Mobilitätsangeboten
- Kombination mit „Parken in Quartieren“

Maßnahmen

E Vernetzung & Kommunikation

- Akteure vernetzen: Workshops / Arbeitskreise in wechselnder Besetzung je nach Thema, Beteiligungsformate
- Regionaler Austausch

Maßnahmen

Herausforderungen

- Wachsender Bedarf an Ladesäulen
- 1/3 aller bremischen Autos parken am Straßenrand
- Wirtschaftlichkeit öffentlicher Ladesäulen
- Reaktive Genehmigung von Standorten
- Geeignete Standorte identifizieren (Netz, Umgebung)

Ziel

- Ausreichend Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum schaffen
- als Ergänzung zu privater und halböffentlicher Ladeinfrastruktur

Maßnahmen

- Erstellung „Konzept für den Aufbau einer flächendeckenden, elektrischen Ladeinfrastruktur in Bremen“ bis Q2 2023
 - Strategiedefinition
 - Bestandsanalyse und Bedarfsprognose
 - Standortanalyse
 - Genehmigungsprozess optimieren und digitalisieren
 - Betreibermodelle, Vergabekonzept
 - Kommunikation und Beteiligung (Erstinformation, Einsammeln von Impulsen, Feedback zu Zwischenständen, Diskussion von Ergebnissen)
- Austausch mit Eigentümer:innen von Parkflächen
- Unterstützung bei halböffentlicher Ladeinfrastruktur

Das Ladeinfrastruktur-Konzept bringt unterschiedliche Anforderungen zusammen

Nutzende

- Preiswertes Laden
- Einfache Integration in aktuelles Mobilitätsverhalten
- Wohnortnahe Übernachtsladen
- Schnelles Unterwegsladen ohne Umwege

Stadt

- Ökologisch nachhaltig: keine Verkehrsinduzierung; Anreize zur Mobilitätswende
- Ökonomisch nachhaltig: attraktive Marktsituation für Betreiber schaffen
- Soziale Dimension: geringe Preisdifferenz zu Hausstrom, Versorgungssicherheit in allen Stadtteilen
- Geringe Investition/ Verwaltungsaufwand
- Attraktive LIS beschleunigt Markthochlauf

Betreibende

- Profitabilität
- Attraktive Standorte besetzen
- Konkurrenz zu „Discounter“-Standorten





Mai 2022

April 2023

Projektbearbeitung

Bedarfsprognose:
Bestandsanalyse, Leitbildprozess,
Darstellung des Markthochlaufs in
Bremen

**Standortkonzept zum Aufbau
von öffentlicher
Ladeinfrastruktur**

**Umsetzung &
Handlungsempfehlungen:**
Betreibermodelle, Dual-Use-
Konzepte und Optimierung des
Genehmigungsprozesses

Homepage mit
Informationen und
Terminen im Projekt

Vorstellung des Leitbildes

Aufnahme von
Standortvorschlägen von
Bürger*innen und Beiräten

Ergebnisvorstellung

1. Wo können im privaten Bereich E-Ladesäulen errichtet werden, sind dazu Planungen und Gespräche mit Supermärkten, Wohnungsgesellschaften oder anderen privaten Stellplatzinhabern geführt worden oder geplant?
2. Sind E-Ladesäulen-Hubs geplant?
3. Wo können im öffentlichen Bereich E-Ladesäulen errichtet werden, sind dazu Planungen und Prüfungen bereits vorgenommen oder geplant?
4. Gibt es Planungen für die dazu notwendige Neuordnung der Parkflächen in Hastedt? (aufgesetztes Parken ist nicht mit Ladesäulen in Einklang zu bringen)
5. Sind Alternativen zu klassischen Ladesäulen wie z.B. die Modelle in England (<https://www.next-mobility.de/london-testet-ladestationen-die-im-boden-versenkt-sind-a-1044771/>) in Planung oder Prüfung?
6. Ist die Infrastruktur der Netzbetreiber ausreichend oder müssen in den Straßen neue Leitungen verlegt werden, um ausreichend Kapazität für das Laden vieler PKW bereitstellen zu können?

Fragen 1&2

1. Wo können im privaten Bereich E-Ladesäulen errichtet werden, sind dazu Planungen und Gespräche mit Supermärkten, Wohnungsgesellschaften oder anderen privaten Stellplatzinhabern geführt worden oder geplant?
2. Sind E-Ladesäulen-Hubs geplant?

Standort	Zuhause	Zuhause	Arbeit	Öffentlichkeit	Öffentlichkeit	Öffentlichkeit	Öffentlichkeit
Lade Use Case	1	2	3	4	5	6	7
Beispiele	Eigenheim, Garage, Stellplatz	Parkplätze, Tiefgaragen von Mehrfamilienhäusern	kommunales oder Unternehmensgelände	Straßenraum	Parkplätze, Einkaufszentren, Parkhäuser, Einzelhandel	Ladestation innerorts	Ladestation außerorts, Raststätte, Autohof, Rastplatz
Grundbesitz	privat	privat	privat	öffentlich	Privat oder öffentlich	privat	Privat oder öffentlich

→ Teilkonzept B

- Beratungs- und Informationsangebote für private Stellplatzinhaber:innen schaffen (Eigentümer:innen, Vermieter:innen, Eigentümer-Gemeinschaften, Unternehmen)
- Flächentool als bundesweite Vernetzungsplattform zwischen Flächeneigentümer:innen und Ladesäulenanbietern (www.flaechentool.de)
- Gewoba im Gespräch mit einem LIS-Anbieter für Hastedt

Frage 3

3. Wo können im öffentlichen Bereich E-Ladesäulen errichtet werden, sind dazu Planungen und Prüfungen bereits vorgenommen oder geplant?

→ Teilkonzept C

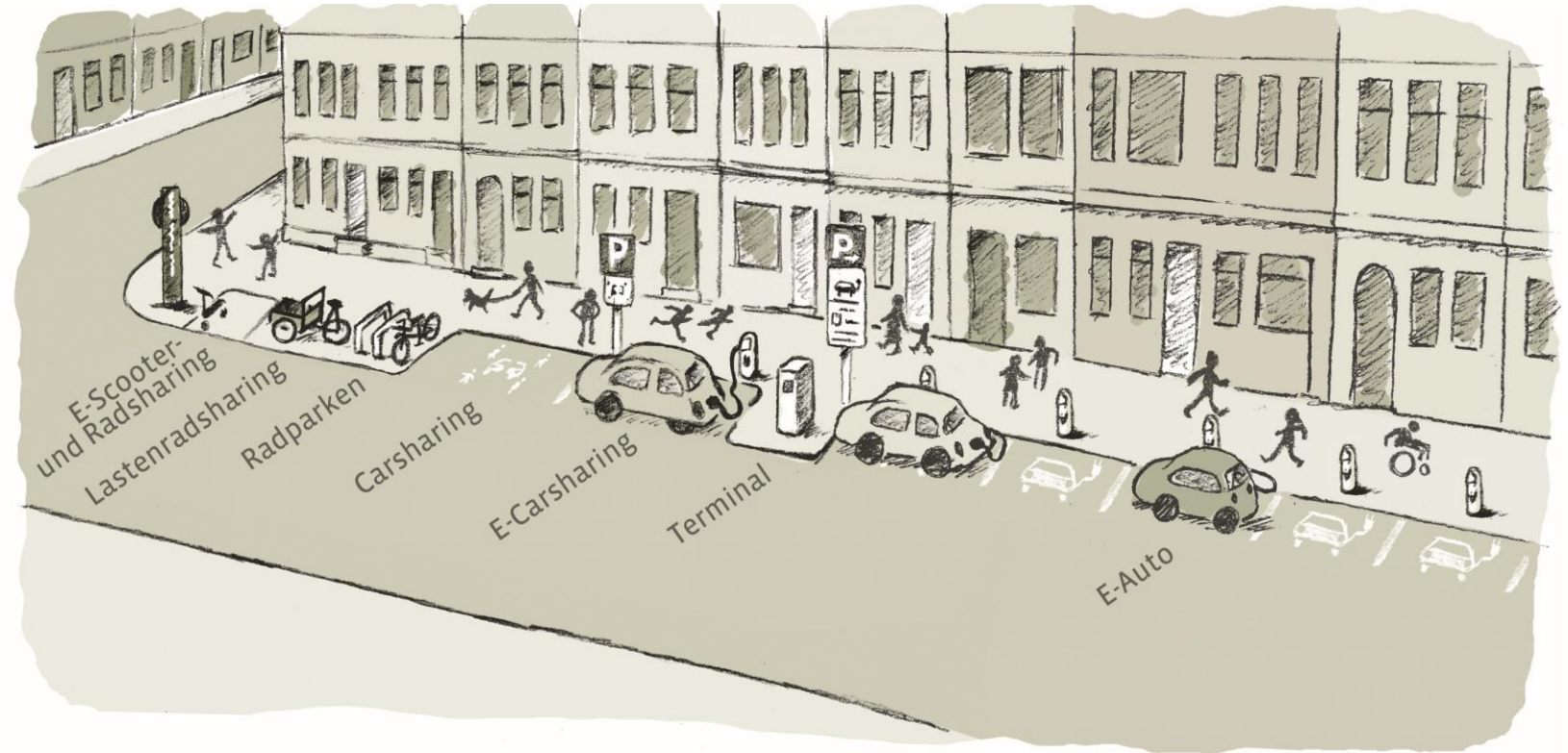
- Konzepterstellung: Aufbau einer flächendeckenden, elektrischen Ladeinfrastruktur in Bremen (bis Q2 2023)
- Bestandsanalyse und Bedarfsprognose
- Beteiligung u.a. bei Standortvorschlägen diesen Sommer
- Entwicklung von „Blaupausen“ für typische Standorte für Genehmigungsprozess
- Ziel: aktive Begleitung des Ausbaus (wir können selbst keine Ladesäulen bauen, aber die Bedingungen für alle Beteiligten gestalten)





Frage 4

4. Gibt es Planungen für die dazu notwendige Neuordnung der Parkflächen in Hastedt? (aufgesetztes Parken ist nicht mit Ladesäulen in Einklang zu bringen)



→ Teilkonzept D

- Nullemissionshubs: Fördergelder beantragt, weitere in Planung
- Fokus beim systematischen Vorgehen auf die stärker belasteten Innenstadtquartiere
- Einzelmaßnahmen möglich, um Platz für Ladesäulen zu schaffen; ggf. Einbindung in Projekt ELLI

Frage 5

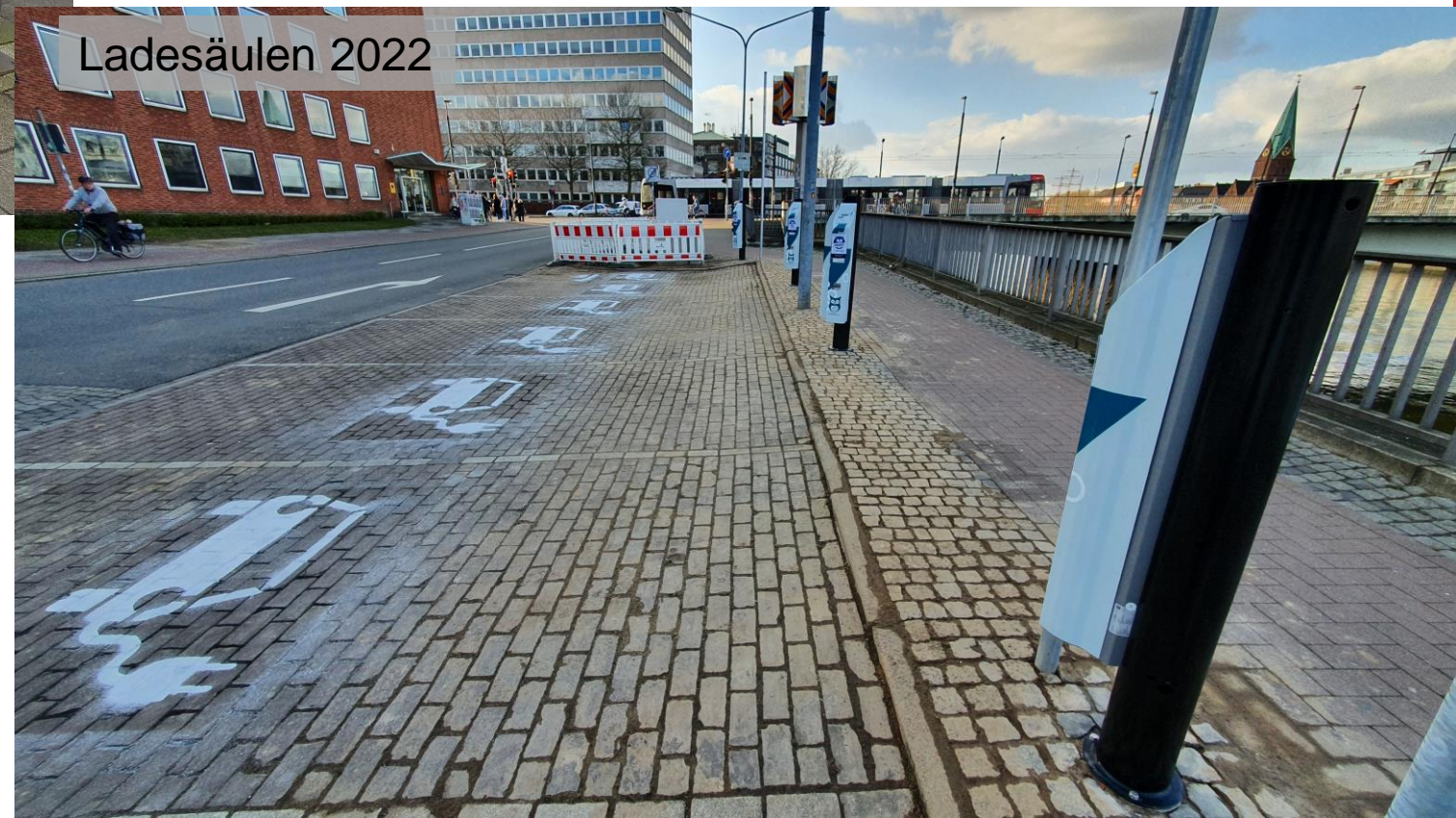
5. Sind Alternativen zu klassischen Ladesäulen wie z.B. die Modelle in England (<https://www.next-mobility.de/london-testet-ladestationen-die-im-boden-versenkt-sind-a-1044771/>) in Planung oder Prüfung?

- Wir bauen keine Ladesäulen, prinzipiell keine Vorgabe, welche Ladesäule verwendet werden soll.
- Grundsätzliche Vorgaben durch Ladesäulenverordnung des Bundes:
keine proprietären Lösungen im öffentlichen Raum oder mit öffentlicher Förderung!
- Herausforderungen:
 - Bindung an System
 - Barrierefreiheit?

„Die Lanze ist ein Aluminiumzylinder, der E-Auto-Fahrer allerdings bis zu 400 Pfund kosten kann.“



Ladesäulen 2017-2019



Ladesäulen 2022

Findorff Bamberger Str. (05/2022)



Frage 6

6. Ist die Infrastruktur der Netzbetreiber ausreichend oder müssen in den Straßen neue Leitungen verlegt werden, um ausreichend Kapazität für das Laden vieler PKW bereitstellen zu können?

→ Aufgabe von Wesernetz

→ Gespräche, Austausch im Rahmen der Konzepterstellung