

Elektrisch wie Wiesbaden!

Genehmigungsprozesse und die Einbeziehung von Stakeholdern bei der Ladeinfrastrukturplanung in der Landeshauptstadt

21.Hessischer Mobilitätskongress
27.09.2023 in Marburg

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



DREES &
SOMMER



Agenda

1. Überblick zum Thema Elektromobilität in der Landeshauptstadt Wiesbaden
2. Vorstellung Förderprojekt E-Mobility-Hub
3. Dialogprozess mit den Stakeholdern im Bereich Elektromobilität
4. Genehmigungsprozess zum Aufbau von LIS im öffentlichen Raum

Bestand E-PKW in Wiesbaden (2022): 12.337 E-Pkw = 8,7 % (2890 BEV / 9447 PHEV) Quelle: Amt für Statistik
Aktuelle Anzahl Ladepunkte in Wiesbaden: ca. 500

➤ Für das Jahr 2030 werden ca. 49.700 in Wiesbaden zugelassene Elektrofahrzeuge prognostiziert.
Dies entspricht einem Anteil von etwa 35% der zugelassenen Pkw.

➤ Um eine Grundversorgung an öffentlicher Ladeinfrastruktur für die Bürger:innen der Stadt Wiesbaden aufzubauen, sind bis zum Jahr 2025 etwa 1.280 Ladepunkte und bis zum Jahr 2030 etwa 1.680 Ladepunkte zu errichten.

➤ Die Planungsräume mit dem höchsten spezifischen Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur im Jahr 2025 liegen fast ausschließlich im Innenstadtbereich. Dies ist überwiegend dem Umstand geschuldet, dass die Bürger:innen nur sehr eingeschränkt Zugang zu privater LIS haben.

Förderprojekt E-Mobility

- Sofortprogramm Saubere Luft des BMWK
- Projektpartner: DLR Projektträger, Fraunhofer IML, Drees & Sommer, DIALOG BASIS
- Anlass: Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur
- Projektziel 1:
 - Umsetzungskonzept zum Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur
 - Prognose und valide Planungsgrundlage zur Entwicklung der Elektromobilität und zum Ladebedarf
 - Musterstandorte mit technischem Leitfaden
 - Vorbereitung der Konzessionsausschreibung zum Aufbau der LIS im öffentlichen Raum
 - Roll-out Planung: Vorplanung von 10 Standorten für größere Anzahl an LIS
 - Dialogprozess und Kommunikationskampagne
 - Leitfaden zum Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur
- Projektziel 2:
 - Errichtung eines E-Mobility-Hubs im Parkhaus Klarenthaler Straße
 - Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur im Rahmen der Konzession



Dialogprozess mit Stakeholdern aus dem Bereich Elektromobilität

Auftaktveranstaltung

- Städtische und private Akteure sowie Vertreter aus der Forschung
- Best-Practice Beispiele – verschiedene Herangehensweisen von Kommunen
- Überblick über Bestand, Planungen und Rahmenbedingungen bekommen

Werkstattgespräche

- Vertiefende Gesprächsrunden mit einzelnen Stakeholdern zu ausgewählten Themen

Abschlussveranstaltung

- zur Konzeptphase und Projektziel 1
- Vorstellung Umsetzungskonzept, Roll-out Planung und Leitfaden
- Podiumsdiskussionen zum Thema Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur mit verschiedenen Stakeholdern
- Ausblick und weitere Schritte



WERKSTATTGESPRÄCHE

↩ Einstieg über Best-Practice Beispiele



mit ...

- Vertretern von Einzelhandel, Arbeitgebern, Parkhäusern, Wohnungsbau
- den Ortsbeiräten
- Vertretern der städtischen Ämter und dem Netzversorger

FRAGESTELLUNGEN FÜR DIE VERTRETER VON EINZELHANDEL, ARBEITGEBERN, PARKHÄUSERN UND WOHNUNGSBAU

Wie sieht der Bestand aus und welche Planungen gibt es zum Aufbau von Ladeinfrastruktur?

Wie kann die Kommune beim Aufbau von Ladeinfrastruktur unterstützen?

Verortung von Bestand und Planung im Geoportal?

Wie sehen Betriebskonzept und Tarifgestaltung aus?

Wie werden die Planungen umgesetzt?

Kann bestehende oder geplante Ladeinfrastruktur für Anwohner nutzbar/zugänglich gemacht werden?

EXTERNE STAKEHOLDER

Allgemein:

1. Erfahrungsnetzwerke organisieren
2. Kenntnis von Bestand und Planung als Entscheidungsbasis
3. Akteursspezifische Lösungen sind notwendig
4. Genehmigungsprozess optimieren und Zuständigkeiten klar benennen
5. Investitionsförderung unterstützen

Wohnungsbaugesellschaften:

- Pilotprojekte um LIS für Mieter auch öffentlich nutzen zu können

Unternehmen:

- Halböffentliche Zufahrtsbereiche für den Aufbau von LIS in den Blick nehmen

Parkhausbetreiber:

- Infokampagne zu den Angeboten der Parkhäuser
- Kooperationsmöglichkeit mit Sharing-Anbietern prüfen

Handel und Gewerbe:

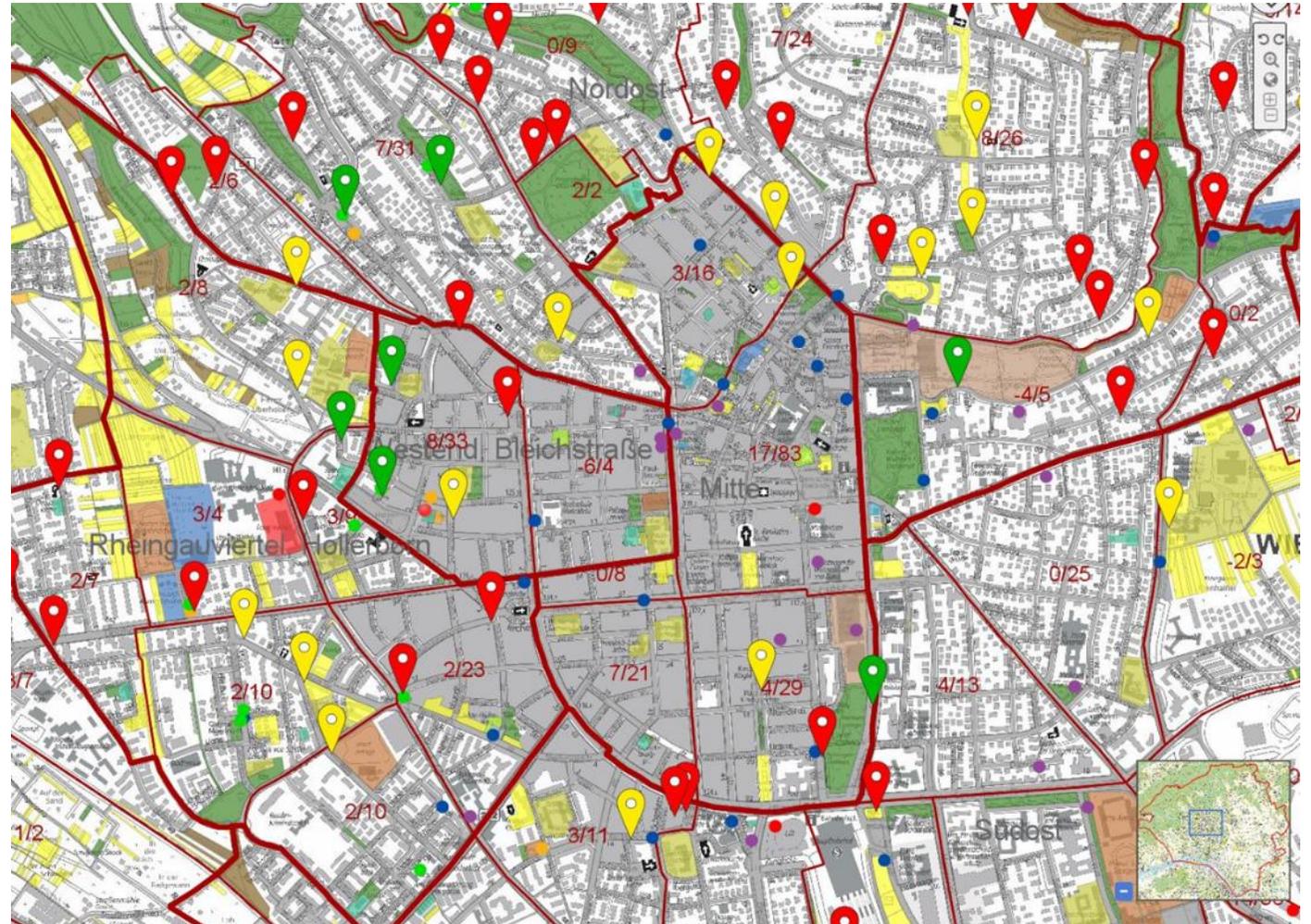
- Nutzung von LIS außerhalb der Geschäftszeiten > Prüfen der Verkehrssicherungspflicht
- Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit um interessierte Einzelhändler zu erreichen

FRAGESTELLUNGEN FÜR DIE POLITISCHE EBENE

Wo gibt es welchen
Bedarf für den
Aufbau von
Ladeinfrastruktur?

Gibt es private
Flächen, die für den
Aufbau geeignet
sind?

Verortung der
Bedarfe und
Flächen im
Geoportal



FRAGESTELLUNGEN FÜR DIE VERTRETER DER STÄDTISCHEN ÄMTER UND DEM NETZVERSORGER

Welche Ämter und Institutionen sind zu berücksichtigen?

Wer hat welche Zuständigkeit im Themenfeld Elektromobilität?

Wie kann der Genehmigungsprozess besser strukturiert und effizienter durchgeführt werden?

Nach welchen Kriterien findet die Prüfung statt?

Wie sieht die Netzverfügbarkeit im Stadtgebiet aus?

- einen digitalen zweigeteilten Prüfprozess mit allen beteiligten Ämtern aufsetzen
 - vereinfachte Vorprüfung
 - Hauptprüfung nur für realisierungsfähige Standorte
 - Tiefbau- und Vermessungsamt als Ansprechpartner und Koordinator
- entwickeln von Mustervorlagen für Beschilderung, Markierung und die Gestaltung von LIS
 - auf dem Niveau einer Ausführungsplanung
 - einschließlich der Tiefbauarbeiten
 - mit einzuhaltenden Rahmenbedingungen, z. B. Restgehwegbreiten
- Bessere Sichtbarkeit der Zuständigkeiten bei der Stadtverwaltung zum Thema Elektromobilität
 - Homepage mit Informationen zur Elektromobilität in Wiesbaden
 - Ansprechpartner für unterschiedliche Themen einschließlich Formulare zur Beantragung
- Aufbau eines Geoportals
 - Überblick zu Bestand und Planung in der LHW einschließlich Netzverfügbarkeit
 - LHW sondiert Standorte vor, um Betreibern passende Flächen anbieten zu können

Blick ins Geoportal



Themen

- Bemerkungen
- Geeignete Standorte
- Ungeeignete Standorte
- Standorte Vorplanung
- Zu prüfende Standorte
- Ladepunkte Wiesbaden
 - Ladepunkt (Bestand) Privat
 - Ladepunkt (In Planung) Privat
 - Ladepunkt (Bestand) Öffentlich
 - Ladepunkt (In Planung) Öffentlich
 - Ladepunkt (Bestand) Halböffentlich
 - Ladepunkt (In Planung) Halböffentlich

Kommentar
Punkte hinzufügen
Straßenverzeichnis
E-Mobility-Intern Export
Impressum

Information

Prognose Ladepunkte **Geeignete Standorte**

ID	012_Mitte_OBR_261
Name	Johannes Bubenik
Bemerkung	
Kommentar	66
Art	Geeignete Standorte

Steckbrief

Standort (Straße, Hausnummer)	Albrechtstraße
Ortsbezirk	Mitte
Eigentumsverhältnisse	Amt 66, Tiefbau und Vermessungsamt
Parkplatzausrichtung	schräg

Drucken Schließen

x: - y: -

Gauß-Krüger 3

10000

- Ziel: digitaler, zweigeteilter Prüfprozess bestehend aus Vor- und Hauptprüfung für jeden Standort
- Basis: Software-Tool das auf städtisches Geoportal aufsetzt und damit von allen beteiligten Ämtern genutzt werden kann
- Vorleistung der LHW: Sondierung von geeigneten Standortorten auf Basis der Checkliste zu den einzuhaltenden Voraussetzungen
- Leitbild: privater Raum vor öffentlichem Raum
- Prüfende Ämter:
 - Stadtplanungsamt
 - Untere Denkmalschutzbehörde
 - Tiefbau- und Vermessungsamt
 - Straßenverkehrsbehörde
 - Bei Bodeneingriffen das Landesamt für Denkmalpflege Hessen/Hessen Archäologie
 - ggf. Amt das Verwalter eines städtischen Grundstücks ist

Einzuhaltende Voraussetzungen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur:

- Restgehweg- bzw. Radwegbreite von mind. 1,50m
- Fläche der Parkplätze
 - Tiefe Parkbucht mind. 5m (4,30m + 0,70m Überhangstreifen)
 - Bei Neuplanungen Mindest-Parkplatzbreite von 2,30m, bei Bestandsanlagen mind. 2,20m
 - Für Behindertenparkplätze gelten besondere Anforderungen
 - Berücksichtigung des Anfahrtschutzes
- Kollisionen vermeiden
 - Den Kronen- und Wurzelbereich von Bäumen vermeiden
 - Den Bereich von Straßeneinläufen bzw. Schachtabdeckungen und Straßenentwässerung meiden
 - Den Bereich von Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen und Haltestellen meiden
 - Den Bereich abgesenkter Borde oder Elemente für das Blindenleitsystem meiden
 - Den unmittelbaren Bereich von Zufahrten, Einmündungen und Kreuzungen meiden
 - Verteilerschränke sind freizuhalten

UNTERLAGEN VORPRÜFUNG

- Angabe zu Straße, Hausnummer, Ortsbezirk, Gemarkung, Flur und Flurstück, Eigentumsverhältnisse
- Darstellung der angedachten Stellplätze sowie der Ladesäule einschließlich Pollern auf Katastergrundlage (Auszug aus dem GIS-Portal der LHW) mit Luftbild
- Anzahl der Ladesäulen pro Standort einschließlich Leistungszahlen pro Typ sowie ein Datenblatt zu den Ladesäulen
- Fotos und Fotomontage/Skizze, wie genau die Ladesäule aufgestellt werden soll. Die Fotos müssen auch das Umfeld des potentiellen Standortes (z. B. Häuserfronten, Pflanzflächen, Bäume) darstellen
- Das Ergebnis der Anfrage beim städtischen Netzbetreiber SW-Netz, dass Kapazität am Standort vorhanden ist sowie das Einzeichnen des Zuleitungskorridors, um den Bodeneingriff abschätzen zu können
- Angabe zur Notwendigkeit einer Trafostation
- Ggf. genauer Vorschlag zur Platzierung der Trafostation
- Angabe zur Farbe und Gestaltung der Ladesäule und ggf. der Trafostation (unter Beachtung der städtischen Gestaltungsvorgaben zum Aufbau von LIS)
- Nachweis Flächenanfrage auf privatem Grund

UNTERLAGEN HAUPTPRÜFUNG

- Detaillierte Beschreibung des Vorhabens
 - Bauweise
 - Materialien
 - Bodeneingriffe
 - Gesamtübersichtsplan mit entsprechender Bemaßung und Verortung aller Komponenten einschließlich notwendiger Beschilderung und Markierung)
- Genehmigter Antrag auf Herstellung des Netzanschlusses einschließlich Netzplanung
- Vollständige technische Informationen zur Ladeinfrastruktur
- Anordnungsfähiger Verkehrszeichenplan (Voraussetzung für die straßenbaurechtliche Genehmigung)

Verfahrensablauf für den Aufbau von LIS im öffentlichen Straßenraum

PROZESSMODELL FÜR SOFTWARE-ENTWICKLUNG

Stabsstelle
koordiniert

Scooping-Termin zur Klärung
bei widersprüchlichem
Prüfergebnis

Aufforderung zur
Hauptprüfung

Parallele Prüfung
durch Ämter

Abbruch

Parallele Prüfung
durch Ämter

Bescheid
Aufbau

