Stadt Frankfurt (Oder), Dezernat für Stadtentwicklung, Bauen, Umweltschutz und Kultur

Elektromobilitätskonzept
Stadt Frankfurt (Oder)

Torsten Bock Abt.lt. Stadtentwicklung / Stadtplanung

Frankfurt (Oder) macht sich auf den Weg – das Elektromobilitätskonzept und dessen Umsetzung

- Abgestimmtes Konzept als Grundlage für umzusetzende Maßnahmen der Elektromobilität
- Benennen von Handlungsempfehlungen
- Erarbeitung Januar 2019 bis März 2020
- Turnussitzungen des Lenkungskreises (Stadtverwaltung, Stadtverkehrsgesellschaft, Stadtwerke, Wohnungswirtschaft)
- Workshops mit Teilnehmenden wie Autohäuser, Autovermietung, Elektrofachbetrieb usw.

Ziele des Konzeptes

- Unterstützung bei der Entwicklung von Ladeinfrastruktur (öff./halböff./privat)
- Identifikation und Aktivierung von Akteuren
- Impulse für Gewerbe und Handwerk
- Carsharing und Fuhrpark (inkl. ÖPNV)
- Einbindung kommunale Konzepte
- Entwicklung eines Pilotprojekts

1.	Maßnahmen zur Verstetigung des Markthochlaufs und zum sukzessiv breiteren Einsatz der Elektromobilität	Priorität
1.1	Runder Tisch Elektromobilität Frankfurt (Oder)	hoch
1.2	Elektromobilitätstage im Rahmen des jährlichen CityFRÜHLING/ HanseStadtFests	hoch
1.3	Initiative Steuervorteile Dienstrad-Regelung nutzen	hoch
1.4	E-Taxi-Initiative der Stadtverwaltung mit der Stadtwerke GmbH und dem Automobilhandel	mittel
1.5	E-Carsharing-Tage mit Carsharing-Anbieter, Wohnungswirtschaft und Stadtverkehrsgesellschaft	mittel

2.	Maßnahmen der Stadtverwaltung, der Eigenbetriebe und der Beteiligungsunternehmen	Priorität
2.1	Festschreibung eines CO2-Minderungsziels für die kommunale Dienstwagenflotte	hoch
2.2	Zentrales Flottenmanagement der Dienstfahrzeuge der Stadtverwaltung und Umstellung auf Elektroantrieb	hoch
2.3	Ausbaupfad öffentliche Ladeinfrastruktur	hoch
2.4	Laden ohne privaten Stellplatz	mittel
2.5	E-Bus-Projekt der Stadtverkehrsgesellschaft mbH	mittel

3.	Verpflichtende Maßnahmen	Priorität
3.1	Vorbereitung der Stadtverwaltung, der Eigenbetriebe und der Beteiligungsunternehmen der Stadt Frankfurt (Oder) auf die Anforderungen der EU-Richtlinie für die Beschaffung von „sauberen" und „emissionsfreien" leichten und schweren Nutzfahrzeugen	hoch

Beispiel Öffentliche Ladeinfrastruktur

Elektrofahrzeuge in Frankfurt (Oder)

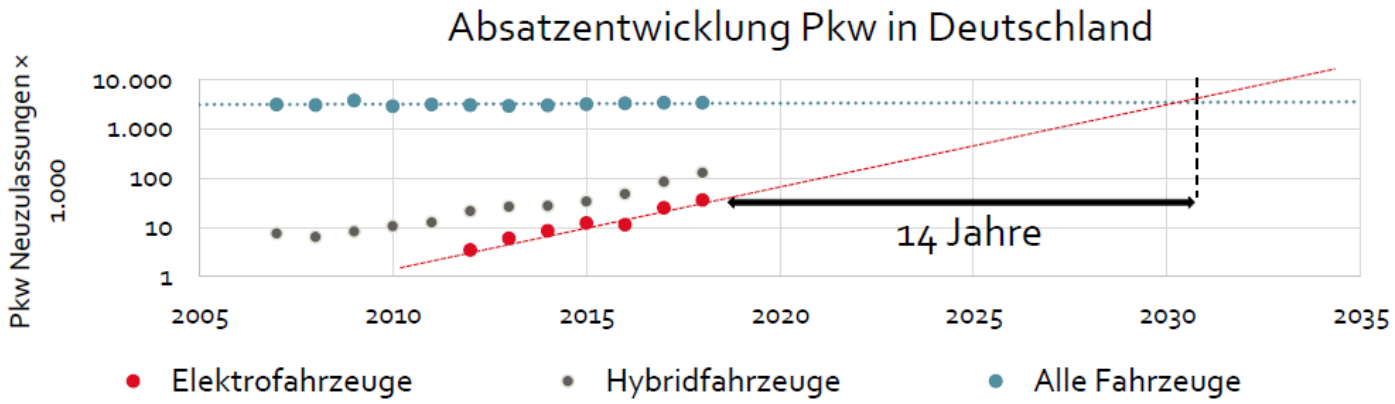
1. Entwicklung der Elektrofahrzeuge in Frankfurt (Oder)

	Frankfurt (Oder)			Deutschland
	Hybrid mit Plug-in	Elektro	Insgesamt	Insgesamt
2017	15	19	34	98.280
(geschätzt) 2018	23	29	52	150.172
2022 Szenario I	*150*	*195*	*345*	*1.000.000*
2022 Szenario II	*270*	*335*	*605*	*1.000.000*

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Szenario I Status Quo
Wachstum wie bisher.

Szenario II Anschluss
FFO holt auf.



Beispiel Öffentliche Ladeinfrastruktur

Elektrofahrzeuge in Frankfurt (Oder)

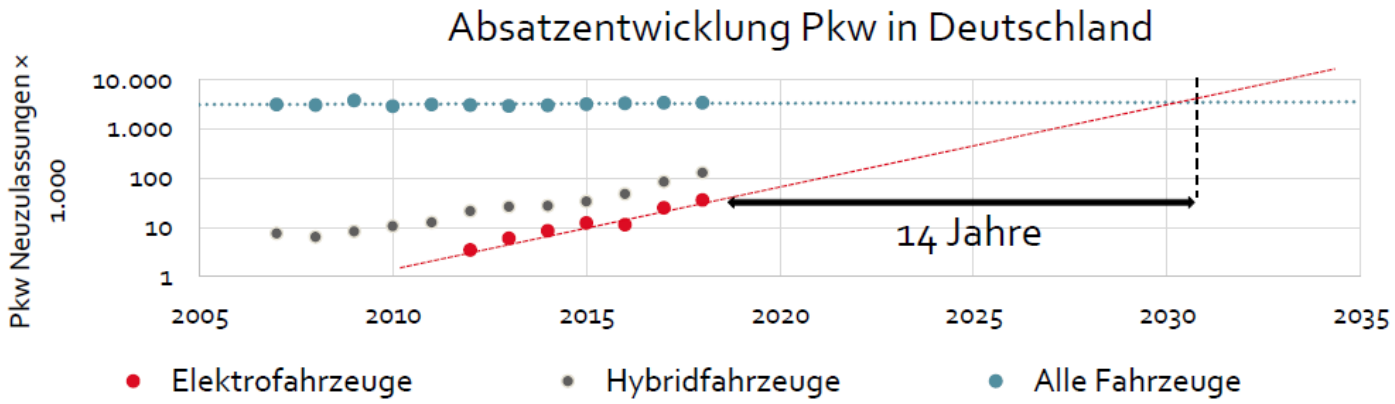
1. Entwicklung der Elektrofahrzeuge in Frankfurt (Oder)

	Frankfurt (Oder)			Deutschland
	Hybrid mit Plug-in	Elektro	Insgesamt	Insgesamt
2017	15	19	34	98.280
(geschätzt) 2018	23	29	52	150.172
2022 Szenario I	*150*	*195*	*345*	*1.000.000*
2022 Szenario II	*270*	*335*	*605*	*1.000.000*

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

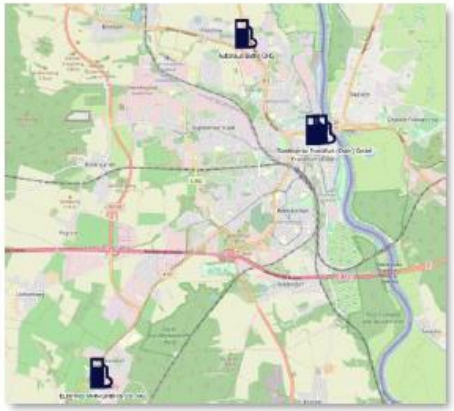
Szenario I Status Quo
Wachstum wie bisher.

Szenario II Anschluss
FFO holt auf.



Ladeinfrastruktur in Frankfurt (Oder)

2. Öffentliche und private Ladeinfrastruktur in Frankfurt (Oder)

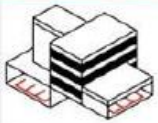
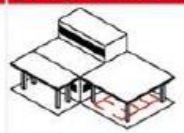


Öffentliche Betreiber	Ladepunkte (LP)
Elektro Jahn	3
Stadtwerke Frankfurt (Oder)	4
Autohaus Bothe	2
Insgesamt	**9**

Szenario I: 23 LP *

Szenario I: 40 LP *

*Bei 15 Fahrzeugen pro Ladepunkt

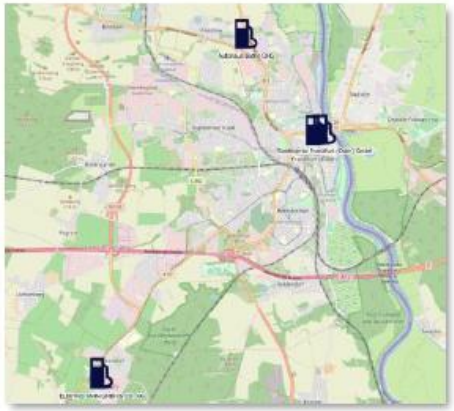
Anteile der Ladevorgänge	Privater Aufstellort: aktuell 85 % perspektivisch über 2020 hinaus: 60 - 70 %			Öffentlich zugänglicher Aufstellort: aktuell 15 % perspektivisch über 2020 hinaus: 30 - 40 %		
Typische Standorte für Lade-infrastruktur	Einzel- / Doppel-garage bzw. Stellplatz beim Eigenheim	Parkplätze bzw. Tiefgarage von Wohnanlagen, Mehrfamilien-häusern, Wohn-blocks	 Firmenpark-plätze auf eigenem Gelände	 Autohof, Autobahn-Raststätte	Einkaufs-zentren, Parkhäuser, Kundenpark-plätze	Straßenrand / öffentliche Parkplätze

345-605 LPs

23-40 LPs

Ladeinfrastruktur in Frankfurt (Oder)

2. Öffentliche und private Ladeinfrastruktur in Frankfurt (Oder)



Öffentliche Betreiber	Ladepunkte (LP)
Elektro Jahn	3
Stadtwerke Frankfurt (Oder)	4
Autohaus Bothe	2
Insgesamt	**9**

Szenario I: 23 LP *

Szenario I: 40 LP *

*Bei 15 Fahrzeugen pro Ladepunkt

Anteile der Ladevorgänge	Privater Aufstellort: aktuell 85 % perspektivisch über 2020 hinaus: 60 - 70 %			Öffentlich zugänglicher Aufstellort: aktuell 15 % perspektivisch über 2020 hinaus: 30 - 40 %		
Typische Standorte für Lade-infrastruktur	Einzel- / Doppel-garage bzw. Stellplatz beim Eigenheim	Parkplätze bzw. Tiefgarage von Wohnanlagen, Mehrfamilien-häusern, Wohn-blocks	Firmenpark-plätze auf eigenem Gelände	Autohof, Autobahn-Raststätte	Einkaufs-zentren, Parkhäuser, Kundenpark-plätze	Straßenrand / öffentliche Parkplätze

345-605 LPs

23-40 LPs

Privat/ Halböffentlich

Öffentlich

- Mieterbefragung der WoWi, Abfrage des Bedarfes/ Potentiales → 7.500 versendete Schreiben – 200 Response
- Genaue Standortsuche auf Grundlage der Befragung mit Belangen des Verkehrs, Städtebaus und der technischen Infrastruktur
- 13 potentielle Standorte gefunden
- Standardisiertes Verfahren bei Beantragung und Genehmigung
- Download des Konzeptes auf **www.frankfurt-oder.de**

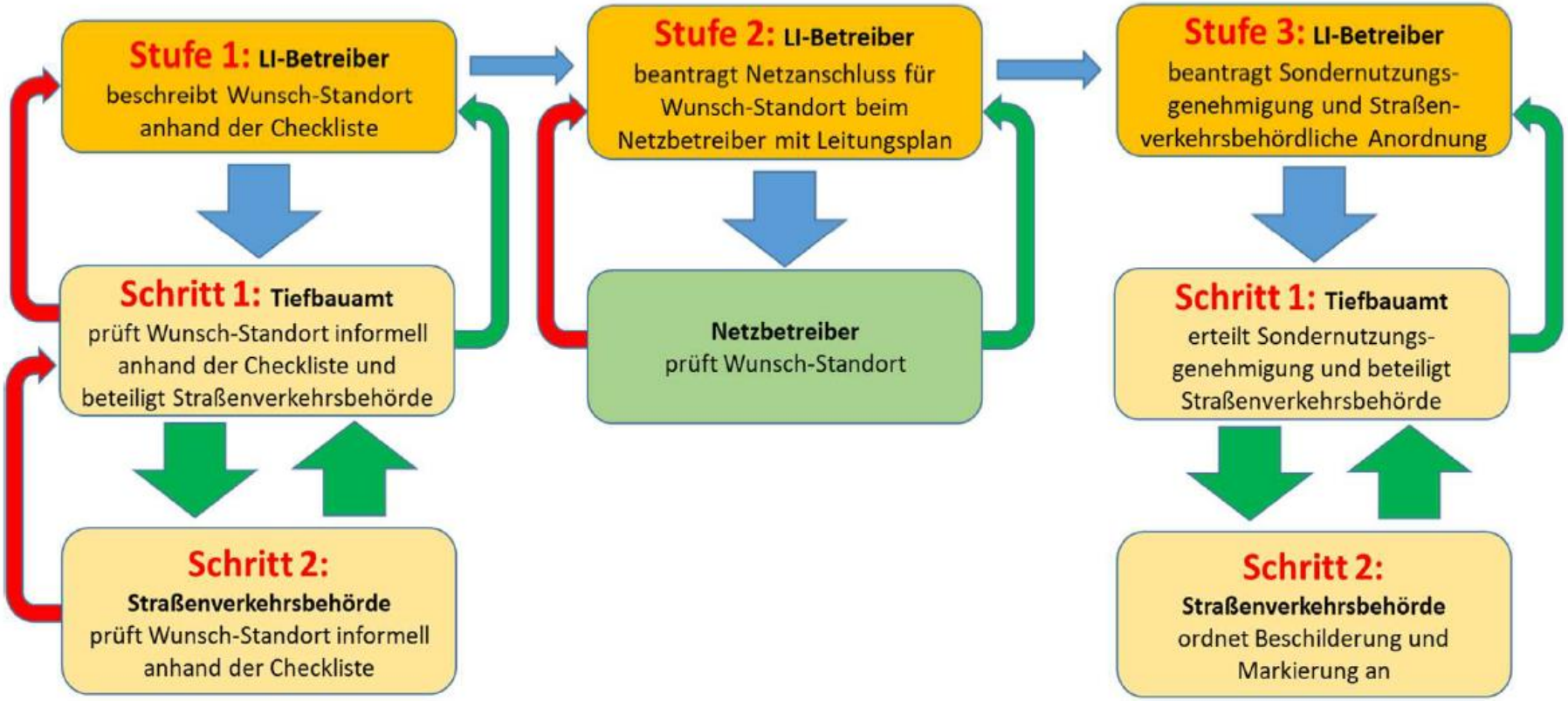
Schnelllade-Standort Schulstraße Süd

Legende

- Potenzielle Standorte von öffentlicher Ladeinfrastruktur
- Ladeinfrastruktur 150m-Umkreis

Schulstraße Süd – Parkplatz auf öffentlichem Grund – Schnellladestation (DC, 3x 50 kW)[27]		
Nachfrageseitige Faktoren (in 150 m)	**Angebotsseitige Faktoren**	**Sonstige Faktoren**
● 271 Wohneinheiten und sehr hohes Kaufinteresse von E-Pkw in der Mieterumfrage ● 3 Gebäude mit öffentlichen Zwecken ● Kein Standort von Behörden und kommunalen Unternehmen mit Firmenfahrzeugen ● Kein Standort der ausgewählten Unternehmen	● Nächste bestehende oder geplante Ladesäule in ca. 180 m ● Sehr gute Anbindung an das Niederspannungsnetz	● Sammelstraße/Quartiersstraße (Einbahnstraße) ● Keine direkte Sichtbarkeit von der Hauptverkehrsstraße (Slubicer Straße)

Effizienter 3-Stufen-Prozess zur Beantragung und Genehmigung von Ladeinfrastruktur-Standorten auf öffentlichem Straßenland



Effizienter 3-Stufen-Prozess zur Beantragung und Genehmigung von Ladeinfrastruktur-Standorten auf öffentlichem Straßenland - Arbeitsschritte

1. Stufe: informelle, behördenintern koordinierte Vorprüfung

1. Schritt: LI-Betreiber prüft Eignung des Wunsch-Standorts an hand der Checkliste, fertigt Standortskizze und Fotos an

2. Schritt: Straßenbaulastträger prüft informell die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit des Wunsch-Standorts und beteiligt **Straßenverkehrsbehörde**, beide anhand der vom LI-Betreiber ausgefüllten Checkliste, Standortskizze und Fotos

2. Stufe: Antrag beim Netzbetreiber und Gestattung

LI-Betreiber beantragt **Netzanschluss** beim Netzbetreiber mit Leitungsplan

3. Stufe: regelgemäße Beantragung und Genehmigung

1. Schritt: LI-Betreiber beantragt **Sondernutzungsgenehmigung** für Wunsch-Standort beim Straßenbaulastträger/TBA, legt Standortplan vor

2. Schritt: LI-Betreiber beantragt **straßenverkehrsbehördliche Anordnung** für Wunsch-Standort bei der Straßenverkehrsbehörde mit Kennzeichen- und Markierungsplan

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!