



## Konzept für eine E-Mobilstation in Oldenburg - Faktenblatt

### Begriffsbestimmung sowie Mehrwerte einer E-Mobilstation

Die Stadt Oldenburg möchte die Einführung der Elektromobilität unterstützen und fördern. Eine entsprechende Zielsetzung ist in den vom Rat der Stadt beschlossenen Entwicklungsprogrammen, vor allen dem Stadtentwicklungsprogramm *step2025* und dem Strategieplan Mobilität und Verkehr *smv2025*, formuliert. Eine E-Mobilstation soll verschiedenste nachhaltige Mobilitätsangebote und Services miteinander verknüpfen und der interessierten Öffentlichkeit einen einfachen Zugang zum Thema Elektromobilität unter anderen mit der Integration geeigneter Beratungsangebote bieten. Mit dem Bau einer E-Mobilstation an einem für die Allgemeinheit günstig gelegenen Standort wird das Thema Elektromobilität für die Öffentlichkeit erfahrbar und seine Wahrnehmung und Akzeptanz steigt. Das Vorhaben soll dabei als modellhaftes und innovatives Pilotprojekt mit Signalwirkung umgesetzt werden.

### Ziel und Inhalte des Konzepts

Das Konzept liefert konkrete Handlungsempfehlungen für die mögliche Ausgestaltung einer E-Mobilstation für die Stadt Oldenburg. Dabei wurden Standortvarianten, Ausstattungselemente (unter anderen Flottenfahrzeuge, Car- und E-Bike-Sharing) und bauliche Umsetzung, Lademöglichkeiten auf Basis von Erneuerbaren Energien, Kostenermittlung und Fördermöglichkeiten, sowie Betriebsplanung der Station (inklusive Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten) untersucht und abschließend eine Empfehlung für deren Realisierung ausgesprochen. Explizit adressierte Nutzergruppen sind dabei die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt Oldenburg, die umliegende Öffentlichkeit sowie Kundinnen und Kunden von Sharing-Diensten.

### Wesentliche Ergebnisse

Die Station wird einerseits (Schnell-)Lademöglichkeiten und Platz für E-Carsharing-Fahrzeuge bieten, die den städtischen Dienststellen und für das E-Carsharing von Privatleuten zur Verfügung stehen. Daneben sollen Lade- und gesicherte Abstellmöglichkeiten für Pedelecs geschaffen werden, die einen öffentlichen Pedelec-Verleih, gegebenenfalls ergänzt um das Angebot von E-Lastenrädern, beinhalten können. Es ist eine Überdachung der E-Mobilstation etwa in Form eines Carports vorgesehen, der gegebenenfalls mit Solarpanelen ausgestattet werden soll. Die Dimensionierung richtet sich nach den individuellen Besonderheiten des Standorts und der technischen Ausstattung. Für den Fall einer Vergrößerung der Station soll diese modular erweiterbar konstruiert sein. Da die Station nicht mit Personal bewirtschaftet werden soll, ist ein vollautomatischer Betrieb vorgesehen. Die Buchung des Fahrzeugpools erfolgt internetbasiert. Als Demonstrationsvorhaben sollte ein zentraler Standort mit guter Erreichbarkeit und Flächenverfügbarkeit sowie Anschluss an den öffentlichen Verkehr ausgewählt werden. Hierzu wurden neun potenzielle Standorte im Stadtgebiet auf zuvor festgelegte Standortfaktoren hin bewertet.



Der konkrete Flächenbedarf ist stark kontextabhängig, maßgeblich sind dabei die Angebotspalette und die Stellplatzzahlen der Station zuzüglich der erforderlichen Zuwegungen. Die PKW-Stellplätze sind mit einem Flächenbedarf von 12,5 qm zu berechnen. Die Abstellfläche von Leihrädern kann mit einem Flächenbedarf von 1,6 – 2,0 qm pro einspuriges Fahrzeug geplant werden. Hinzu kommt der Platzbedarf für die Ladeinfrastruktur, der sich auf 2,0 qm pro Terminal beläuft. Lastenräder unterscheiden sich in Größe und Platzbedarf durch ihre Funktion und Gestaltung mit einer Stellfläche von 3,0 – 3,2 qm. Pro Fahrradservice-Station ist eine Größe von 3,0 qm, pro Fahrrad-Service-Raum eine Größe von 15 qm einzurechnen. Bei einem möglichen Serviceangebot von 4 PKW Stellplätzen inkl. 2 Doppelladesäulen, 20 E-Leihrädern, 10 E-Tretrollern sowie 2 E-Lastenrädern ergäbe sich damit ein geschätzter Flächenbedarf von rund 120 qm.

Die Kosten zum Aufbau einer Station belaufen sich, je nach Größe, Ausstattungsmerkmalen, städtebaulicher Integration etc. zwischen kleineren fünfstelligen Beträgen in einfachster Ausführung und bis zu siebenstelligen Beträgen bei komplexer Ausführung mit Servicegebäude. Maßgeblich werden die Kosten davon beeinflusst, inwieweit Gebäude errichtet und zu welchen Preisen die Flächen akquiriert werden können. Zur vorläufigen Budgetierung im städtischen Haushalt wurde im Konzept eine Kostenschätzung auf Grundlage der bisher bekannten Anforderungen vorgenommen, die eine Gesamtsumme (Grundstück, Herrichten und Erschließen, Bauwerk – Baukonstruktionen sowie technische Anlagen, Außenanlagen, Baunebenkosten) von rund 530.000 Euro inklusive Mehrwertsteuer ausweist. Diese muss bei einer Detailplanung und aufgrund von konkreten Angeboten geprüft werden.

### **Einordnung der Ergebnisse und nächste Schritte**

Mit einer Checkliste wird im Konzept übersichtlich zusammengefasst, welche Schritte bei einer folgenden Umsetzung hinsichtlich Grundanforderungen, Standortwahl und Verleihsystemen zu beachten sind. Ein Lastenheft fasst die technische Beschreibung zur baulichen Ausführung zusammen. Weiterhin wird die sinnvolle Integration der vorliegenden Ergebnisse in die Erstellung des Gesamtstädtischen Elektromobilitätskonzeptes für die Stadt Oldenburg eine entscheidende Rolle spielen. Auf die konkrete Ausgestaltung hat zudem die letztliche Standortwahl einen zentralen Einfluss.



Erstellt durch:

