Warum fehlen so viele Ladesäulen für E-Autos?

WILHELMSHAVEN WILL'S WISSEN Anwohner irritiert über Mangel – Das sagt die Stadt

VON JÜRGEN WESTERHOFF



Enno Oetken auf dem großen Platz an der Geniusbankstraße in Voslapp. BILD: DIETMAR BÖKHAUS

WILHELMSHAVEN – Für Enno Oetken begann die Sache vor einigen Jahren mit einer ganz praktischen Frage. Als bei ihm und seiner Frau die Anschaffung eines neuen Autos anstand, kam auch ein Elektrofahrzeug in Betracht. Doch Oetken wohnt in der Geniusbankstraße in Voslapp und hat keine Möglichkeit, eine eigene Wallbox zu installieren. „Wo willst du das laden?", fragte er damals seine Frau. Die Entscheidung gegen das E-Auto war damit praktisch gefallen.

Oetken wandte sich an die Stadt. Nach seiner Erinnerung wurde ihm damals sinngemäß erklärt, dass öffentliche Ladestationen in seiner Nähe in Voslapp nicht geplant seien, sondern vor allem dort vorgesehen seien, wo viel touristischer Verkehr herrsche, beispielsweise am Südstrand. Für jemanden, der in einem Wohnblock lebt, hilft das wenig. „Wie soll ich als Otto-Normalbürger jemals ein E-Auto fahren?", fragt Oetken.

Leser bat um Recherche

Mit seiner Frage wandte er sich jetzt an die Nordwest-Zeitung und gab damit den Anstoß für eine weitere Recherche in der Serie „Wilhelmshaven will's wissen". Dabei zeigt sich: Das Problem ist in der Stadtverwaltung seit Jahren bekannt – und inzwischen ist ein erheblich größerer Ausbau der Ladeinfrastruktur geplant, als es bislang im Stadtbild erkennbar ist.

2020 kam die Sache ins Rollen

Die Anfänge reichen bis ins Jahr 2020 zurück. In einer Ratsvorlage vom Februar jenes Jahres stellte die Verwaltung fest, dass das öffentliche Ladenetz in Wilhelmshaven noch „sehr dünn" sei. Damals standen an vier Standorten fünf Ladesäulen mit insgesamt neun Ladepunkten zur Verfügung. Gerade wegen des vergleichsweise hohen Mietanteils in Wilhelmshaven sah die Verwaltung Handlungsbedarf: Viele Menschen verfügten nicht über einen eigenen Stellplatz und könnten deshalb zu Hause nicht laden.

Der Rat beauftragte die Verwaltung daraufhin, Fördermittel für ein kommunales Elektromobilitätskonzept mit dem Schwerpunkt Ladeinfrastruktur zu beantragen und ein solches Konzept erstellen zu lassen. Es sollte anhand von Bevölkerungsdichte, Stellflächen, Verkehrsknotenpunkten und weiteren Daten ermitteln, wo in den kommenden 15 Jahren welche Lademöglichkeiten benötigt werden.

Großes Ausbauprogramm

Sechs Jahre später ist daraus ein großes Ausbauprogramm geworden. An 112 Standorten sollen mindestens 230 und maximal 354 öffentliche Ladepunkte entstehen. Errichten und betreiben soll sie nicht die Stadt selbst. Die Flächen wurden im Rahmen einer europaweiten Konzessionsvergabe in sieben Lose aufgeteilt.

Inzwischen steht auch fest, wer zum Zuge kommen soll. Nach Angaben von Pressesprecherin Julia Muth bestätigte der Rat am 18. März 2026 den Vergabevorschlag. Den Zuschlag erhielten die Vattenfall Smarter Living GmbH und die Wirelane GmbH.

Aufgestellt werden können die Ladesäulen allerdings noch nicht. Derzeit verhandelt die Stadt mit beiden Unternehmen über die Verträge. Bereits im Mai gab es ein erstes gemeinsames Treffen mit den Konzessionsnehmern und dem Wilhelmshavener Energieversorger GEW. Wann die Vertragsverhandlungen abgeschlossen werden, kann die Stadt noch nicht sagen.

„Wohnortnahe Ladeinfrastruktur"

Parallel dazu nehmen die Unternehmen die vorgesehenen Standorte genauer unter die Lupe. Die 112 Bereiche stehen nach Angaben der Stadt grundsätzlich fest, nicht jedoch jeder einzelne Stellplatz. Entscheidend ist unter anderem, ob das Stromnetz am jeweiligen Standort über ausreichende Kapazitäten verfügt. Gegebenenfalls können die Ladesäulen deshalb im näheren Umfeld verschoben werden. Die GEW ist als Netzbetreiber eng in diese Prüfung eingebunden.

Das Ziel des Programms entspricht dabei ziemlich genau dem Problem, das Enno Oetken zur Leserfrage veranlasst hat. Die Stadt nennt als Ziel ausdrücklich eine „wohnortnahe Ladeinfrastruktur". Bei der Vorauswahl der Standorte spielten unter anderem Einwohnerdichte und die Frage eine Rolle, wie viele Menschen über eigene Park- und damit Lademöglichkeiten verfügen.

Drei Bereiche in Voslapp

Für Oetkens Stadtteil Voslapp sind beispielsweise drei Bereiche vorgesehen: Flutstraße/Voslapper Markt, Geniusbankstraße sowie die Sporthalle der Grundschule Voslapp. Dort müssen jeweils mindestens zwei normale AC-Ladepunkte entstehen. Schnelllader sind ebenfalls möglich. Wo genau die Säulen stehen und welche Technik eingesetzt wird, ist noch nicht entschieden.

Eine Antwort auf die wohl wichtigste Frage gibt es bislang allerdings nicht: Wann geht die erste neue Ladesäule in Betrieb? Nach Abschluss der Verträge haben die beiden Konzessionsnehmer zwei Jahre Zeit, sämtliche vereinbarten Standorte fertigzustellen. Die Stadt kündigt aber an, nicht zwei Jahre auf das gesamte Netz warten zu wollen. Die Standorte sollen in mehreren Paketen geprüft und anschließend nach und nach gebaut werden. Sobald die Verträge unterschrieben sind, sollen die ersten Anlagen „zeitnah" entstehen. Nach sechs Jahren Planung soll es dann eine Antwort auf die Frage geben, wie Wilhelmshavener ohne die Möglichkeit einer eigenen Ladestation auf ein Elektroauto umsteigen können.

WILHELMSHAVEN WILL'S WISSEN

Die Welt ist nicht perfekt – vieles könnte besser laufen. Begegnen auch Ihnen im Alltag Situationen, die Sie erstaunen, irritieren oder ärgern, weil sie einfach nicht rund laufen? Stellen Sie uns Ihre Fragen! Warum sind manche öffentlichen Plätze voller Müll? Weshalb staut es sich immer wieder an bestimmten Kreuzungen? Warum müssen Geschäfte schließen? Wieso wartet man so lange auf einen Termin beim Facharzt oder findet kaum eine Wohnung? Mit unserer Serie „Wilhelmshaven will's wissen" greifen wir Ihre ganz persönlichen Fragen und Argernisse auf – und suchen nach Antworten und Lösungen. Schreiben Sie uns an red.wilhelmshaven@nwzmedien.de und schildern Sie Ihr Anliegen. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht!

Kohle wird über Wilhelmshaven transportiert

NIEDRIGE FLUSSPEGEL Kohle für Arcelor wird ab dem Kai per Zug ins Ruhrgebiet gebracht

VON DIETMAR BÖKHAUS

WILHELMSHAVEN – Drei Transporte mit Kohlen aus dem Hafen Ijmuiden bei Amsterdam werden dieser Tage über den Bulkterminal Wilhelmshaven (BTW) – genauer über die „Rhenus Midgard Wilhelmshaven GmbH & Co. KG" – ins Ruhrgebiet abgearbeitet.

Das genaue Ziel ist nicht bekannt, nur der Empfänger, nämlich der Stahlkonzern „Arcelor".

Grund für die Lieferungen über Wilhelmshaven ist der Wassermangel im Rhein, der einen Transport per Binnenschiff unmöglich macht, da er an verschiedenen Stellen, wegen extremer Trockenheit nicht mehr befahrbar ist, war von einem Rhenus Sprecher zu hören.

„Transporte können hier nur mit extrem reduzierter Ladung oder gar nicht durchgeführt werden", so der Sprecher weiter. Die ersten etwa 15.000 to des fossilen Energieträgers brachte der knapp 150 Meter lange Mehrzweckfrachter „Alexia" an den BTW, von wo aus eine perfekte Zuganbindung fast direkt ab Kaikante von Kohlenlager ins Binnenland besteht.

Bei der „Alexia", die von der Reederei Wagenborg Shipping beschäftigt wird, befindet sich das Deckshaus im Bugbereich und die Maschinenanlage im Heckbereich des Schiffes, was den Transport hoher sperriger Ladungen ohne Sichtbehinderung nach vorne erlaubt.

Zwei kastenförmige Laderäume mit einem Fassungsvermögen von insgesamt 17.700 Kubikmetern können sowohl Schüttgut als auch Stückgut mit einem Gesamtgewicht von mehr als 14.000 Tonnen transportieren.

Die Laderäume sind mit jeweils einer Luke abgedichtet.



Die 2024 gebaute „Alexia" am Bulkterminal Wilhelmshaven. Ihre Ladung wird nun per Zug weitertransportiert. BILD: DIETMAR BÖKHAUS