

MONTAG
 13. MÄRZ 2023

WIRTSCHAFT

Potenzial für E-Ladepunkte in Bremen

Neues System lässt sich in bestehende Gebäude und in das vorhandene Stromnetz integrieren

VON PETER HANUSCHKE

Bremen. Soll das nächste Fahrzeug einen reinen Elektroantrieb haben? Von den Reichweiten her haben E-Autos ihre Alltagstauglichkeit ja inzwischen längst unter Beweis gestellt. Dennoch entscheidet sich die große Mehrheit beim Autokauf nach wie vor für einen herkömmlichen Verbrenner. Warum? Einer der Hauptvorbehalte laut einer Studie des Allensbach-Instituts ist die dünne Abdeckung mit Lademöglichkeiten. Das kann Ingo Böttjer nachvollziehen: Der Erfolg der Elektromobilität hänge vom Ausbau der Ladeinfrastruktur ab. Wie der beschleunigt werden kann, das weiß der Elektromeister aus Bremen – nicht nur in der Theorie, sondern auch in der Praxis.

„Wir haben in der Tiefgarage am Firmensitz von Röhlig Logistics in der Überseestadt 20 Ladepunkte installiert“, so der Elektromeister und Inhaber von Böttjer Elektrotechnik in Findorff. Was sich zunächst als nicht so spektakulär anhört, ist aus Sicht von Böttjer aber der Weg, um schnell ein breites Netz an Ladepunkten aufzubauen. Denn das eingebaute System, von

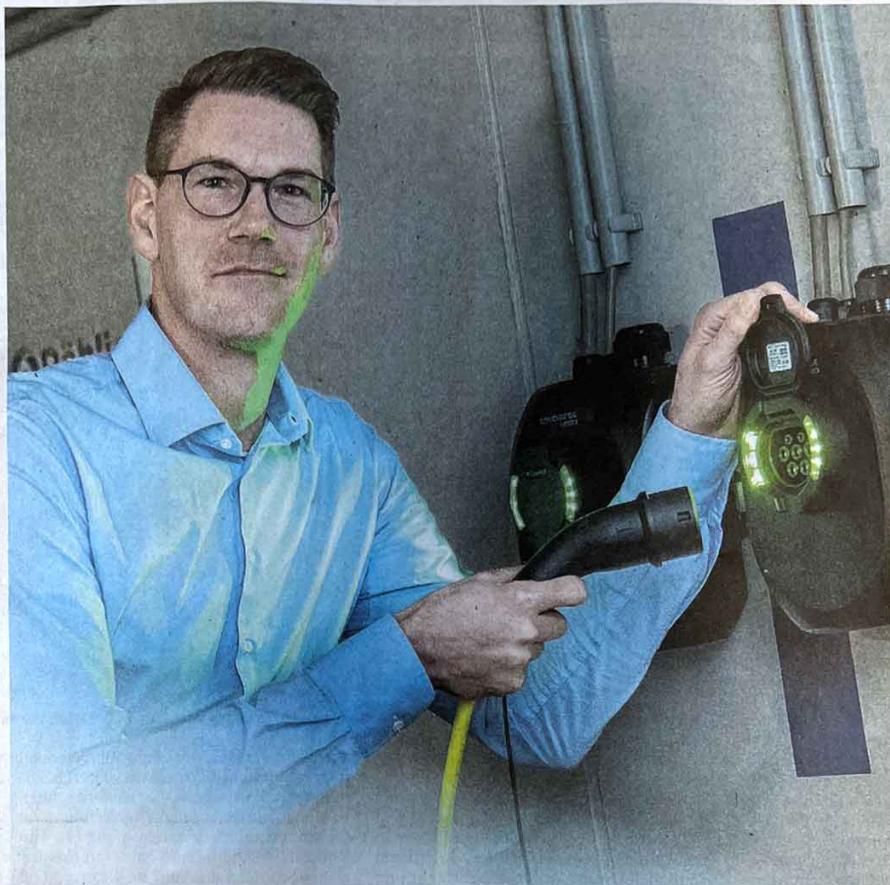
„An allen 20 Ladepunkten können gleichzeitig Autos geladen werden.“

Ingo Böttjer, Elektromeister

dem es bislang laut dem Elektromeister mit dem deutschen Schaltanlagen-Spezialisten Hensel nur einen Hersteller gibt, „kann problemlos in den Bestandsbau und in das vorhandene Stromnetz integriert werden. Und vor allem können an allen 20 Ladepunkten gleichzeitig Autos geladen werden“. Diese Lösung mache die Anschaffung eines zusätzlichen Trafos und den Netzausbau des Hausanschlusses, was für eine solche Anlage „mal locker“ 250.000 Euro kosten könne, überflüssig.

„Wir messen den Stromverbrauch des Gebäudes in Echtzeit und können den jeweils überschüssigen Strom für die Ladevorgänge nutzen. Natürlich haben wir eine Obergrenze eingestellt – sodass es nicht zu Überlastungen des Stromnetzes kommt“, so Böttjer. „Es werden dadurch Leistungsspitzen vermieden, die oberhalb der vertraglich vereinbarten Anschlussleistung liegen und damit die Kosten der elektrischen Energie erhöhen würden.“ Dass in diesem System gleichzeitig alle Ladepunkte in Betrieb sein können, liege an einem dynamischen Lastmanagement. Das sei das Herzstück.

Bei Röhlig würden beispielsweise 200 Am-



Elektromeister Ingo Böttjer hat in der Tiefgarage von Röhlig Logistics in der Überseestadt 20 Elektro-Ladepunkte installiert. Das System wird ins normale Stromnetz integriert und kommt deshalb ohne einen zusätzlichen Trafo aus. FOTO: KUHAU

pere zur Verfügung stehen, der Durchschnittsverbrauch im Gebäude liege aber nur bei 30 Ampere. „Das installierte sogenannte Enycharge-Ladesystem ist in diesem Fall auf einen Maximalverbrauch von 120 Ampere eingestellt, sodass immer genügend Strom fürs Haus zur Verfügung steht und in den Ladepunkten immer nur der überschüssige Strom genutzt wird“, so Böttjer. „Das Lastmanagement stellt zu jeder Zeit sicher, dass der maximal eingestellte Gesamtstrom nicht überschritten wird und gleichzeitig die angeschlossenen Fahrzeuge immer optimal geladen werden.“ Dadurch werde die gesamte Ladezeit minimiert und ein Ladepunkt könne mehrfach am Tag belegt werden. „Teure Maßnahmen wie Netzausbau vom Hausanschluss und Trafoleistung lassen sich somit vermeiden.“

„Das Thema Nachhaltigkeit ist fester Be-

standteil unserer Unternehmenskultur“, sagt Philip W. Herwig, Managing Partner Röhlig Logistics. „Als Familienunternehmen legen wir besonderen Wert darauf, im Interesse nachfolgender Generationen nachhaltige Mehrwerte zu schaffen. Daher freuen wir uns umso mehr, unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am Hauptsitz in Bremen mit den neu installierten Wallboxen nun eine Lademöglichkeit für ihre klimafreundlichen Firmenwagen zu bieten.“

Diese Ladelösung ist aus Sicht von Böttjer eine gute Möglichkeit, die Ladeinfrastruktur deutlich auszubauen. „Die 20 installierten Ladestationen bei Röhlig entsprechen allein etwa fünf Prozent der vorhandenen öffentlichen Ladekapazitäten in Bremen.“ Und es gebe in Bremen noch eine Vielzahl von Garagen und Parkflächen vor großen Wohnheiten, die sich für dieses System

eignen würden.

Für Unternehmer und Hauseigentümer sei dabei besonders interessant, dass die einzelnen Verbrauchern eigene Ladeprofil zugeordnet werden können, die eine Zuordnung von Kosten oder eine unterschiedlich schnelle Versorgung mit Energie ermöglichen.

„Der Kunde kann den Strompreis in seinem Ladepark quasi selbst bestimmen, bin hin zum einzelnen Nutzer.“ Dadurch lässt sich auch sehr gut ableiten, in welchem Zeitraum sich die Investition amortisiert hat. „Unternehmen bieten ihren Mitarbeiter den Strom eventuell umsonst oder vergünstigt an – das wird bei privaten Wohnheimen natürlich nicht der Fall sein. Da will der Investor schon wissen, wann sich eine solche Anlage rechnet.“