

Vorlage VL 20/6016

ÖFFENTLICH

NICHT ÖFFENTLICH UND VERTRAULICH

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung - 20. WP	28. April 2022	Kenntnisnahme

Wirtschaftlichkeit: Keine WU

VL-Nummer Senat:

Titel der Vorlage

Elektromobilitätskonzept für die Stadt Bremen

Vorlagentext

A. Problem

Die Bundesregierung hat sich mit dem Klimaschutzplan 2050 verpflichtet, die Treibhausgas-Emissionen in Deutschland bis zum Jahr 2030 insgesamt um 55 bis 56 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Im Verkehrssektor soll bis 2030 eine Reduktion um 40 bis 42 Prozent erfolgen. Um diese Ziele zu erreichen, sind die Mobilitäts- und die Verkehrswende von wesentlicher Bedeutung.

Deswegen hat die neue Bundesregierung im Koalitionsvertrag u. a. ein Ziel von mindestens 15 Millionen Elektro-Pkw bis 2030 auf Deutschlands Straßen vorgegeben. Auf die Stadt Bremen heruntergerechnet entspricht dies einem Bestand von 62.000 bis 75.000 Elektro-Pkw.

Am 01.01.2022 waren nach Daten des Kraftfahrtbundesamts in der Stadt Bremen 2.581 reine Elektro-Pkw (BEV; battery-electric vehicles) und 3.346 Plug-In-Hybrid-Pkw zugelassen.

Mit Blick auf die Neuzulassungen (Abbildung 1) zeigt sich, dass zuletzt rund 20 % aller neuen Pkw rein elektrisch betrieben werden und der Anteil der BEV kontinuierlich ansteigt. Die Europäische Kommission hat im "Fit for 55" betitelten Gesetespaket Ziele für eine erhebliche Reduzierung des Treibhausgas-Ausstoßes vorgestellt. Dies beinhaltet u. a. das faktische Ende des Verbrennungsmotors bis 2035. Viele Fahrzeughersteller wie Opel, Ford, Volvo oder Renault haben bereits angekündigt, in einigen Jahren und auch schon vor 2035 keine Fahrzeuge mehr mit Verbrennungsmotor zu produzieren. Vor allem im Pkw-Segment werden batterie-elektrische Fahrzeuge in wenigen Jahren der Normalfall sein.

Anteil an Neuzulassungen bei Pkw im Land Bremen

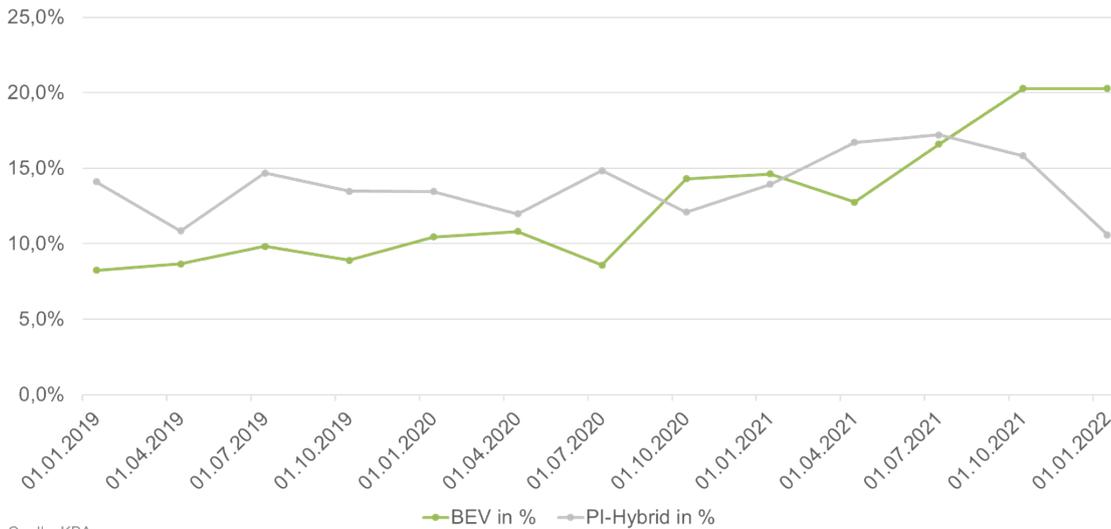


Abbildung 1: Anteil an elektrischen (BEV) und Plug-In-Hybriden Pkw bei den Neuzulassungen im Land Bremen

Dieser massive Umbruch der Antriebstechnologie im Pkw-Bereich führt dazu, dass die existierende Tankstelleninfrastruktur zu einem großen Teil durch Ladeinfrastruktur ersetzt werden muss. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Ersetzung nicht 1-zu-1 geschehen kann, da Ladevorgänge, insbesondere bei Normalladeeinrichtungen, deutlich länger dauern als ein herkömmlicher Tankvorgang. Das Aufladen an Schnellladeeinrichtungen ist zwar zeitlich fast vergleichbar mit einem Tankvorgang, kann jedoch auf Dauer schädlich für die Batterie sein und ist bis zu 20ct/kWh teurer.

Die Fahrzeugindustrie sieht die Herstellung einer Ladeinfrastruktur nicht als ihre Aufgabe an. Die Mineralölindustrie hat sich der Thematik ebenfalls nicht zugewendet und verharret eher im Status-quo. Eine Zuständigkeit gibt es nicht, bislang zeigt sich aber, dass allein marktwirtschaftlich diese Systemfrage nicht geklärt werden kann.

Die aktuelle geopolitische Lage erfordert zudem auch ein Umdenken hinsichtlich der verwendeten Energiequellen. Der Einsatz regenerativer Energien bietet somit auch den Vorteil einer größeren Unabhängigkeit hinsichtlich der nationalen Energieversorgung und der Sicherstellung einer notwendigen Autonutzung.

Damit die Elektromobilität in der Breite eingesetzt wird, ist eine verbraucherfreundliche und verlässliche Ladeinfrastruktur notwendig.

Für die Stadt Bremen wird für 2030 ein Bedarf von 6.000 bis 8.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten als Zielgröße angestrebt. Dies entspricht ungefähr einer Verzwanzigfachung der aktuell bestehenden Ladeinfrastruktur.

Eine häufig verwendete Einteilung der verschiedenen Möglichkeiten, ein Elektro-Auto zu laden, beschreibt sieben verschiedene Use Cases:

1. Zuhause, auf einem eigenen Stellplatz oder in einer eigenen Garage
2. Zuhause, auf einem gemieteten Stellplatz (z. B. in einer Tiefgarage von Mehrfamilienhäusern oder einer Quartiersgarage)
3. Beim Arbeitgeber, z. B. auf einem Firmenparkplatz
4. Im öffentlichen Straßenraum am Straßenrand
5. Auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen (z. B. Einkaufszentren, Parkhäuser)
6. An Ladestationen innerorts (analog zu Tankstellen)
7. An Ladestationen außerorts (z. B. Raststätten, Autohöfe)

Dabei sind die Lade-Use-Cases 1-3 privat, d. h. die Lademöglichkeit steht nur einem eingeschränkten Personenkreis zur Verfügung.

Die Lade-Use-Cases 4-7 hingegen sind öffentlich zugänglich, d. h. die Ladesäule kann auf einem privaten oder öffentlichen Grundstück stehen, ist aber grundsätzlich für jede:n zugänglich. In der Stadt

Bremen zentrieren sich die öffentlich zugänglichen Ladesäulen aktuell noch stark auf den Innenstadtbereich (siehe Abbildung 2).

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2025, der aktuellen Teilfortschreibung sowie dem Green City Masterplan 2018 sind in den vergangenen Jahren Grundlagen für den Ausbau der Ladeinfrastruktur entwickelt worden.

Weiterhin ist in Bremen frühzeitig der Ausbau von Ladesäulen verfahrensfrei gestellt worden, es ist also kein Bauantrag mehr erforderlich. Die eigentlich für eine Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums zu erhebende Sondernutzungsgebühr ist für Ladesäulen seit 1.1.2022 ausgesetzt worden.

Auch im Bericht der Enquete-Kommission Klimaschutz finden sich viele Vorschläge zur Unterstützung des Ausbaus der Elektromobilität und der dazu notwendigen Ladeinfrastruktur.

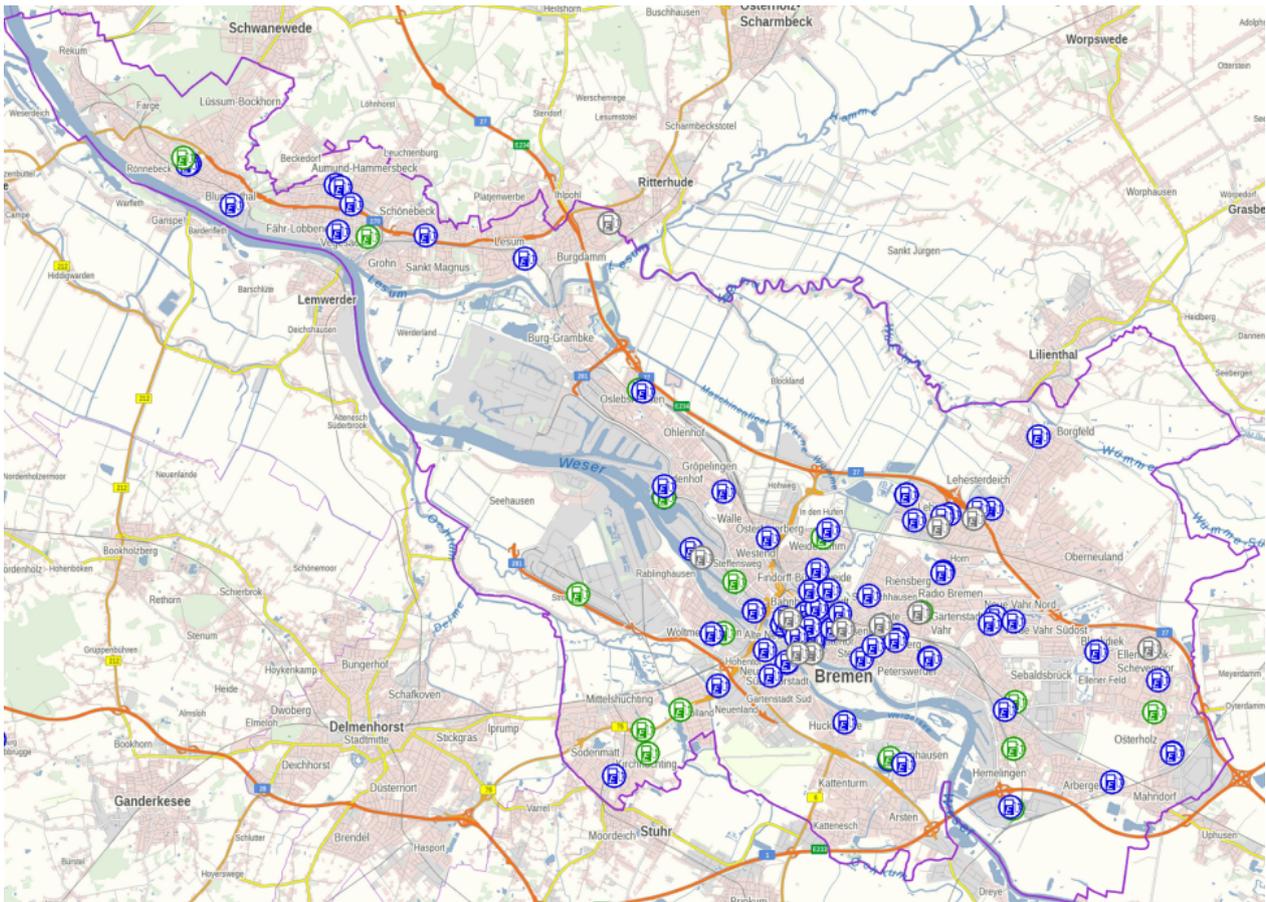


Abbildung 2: Verteilung der öffentlich zugänglichen Ladesäulen in der Stadt Bremen (Quelle: [GeoPortal Bremen](#))

Um die Elektromobilität in Bremen voranzubringen und den Ausbau zielführend zu begleiten, ist ein systematisches Vorgehen notwendig. Daher wird im Folgenden als kurzer Bericht der Verwaltung das Elektromobilitätskonzept der Stadt Bremen vorgestellt.

B. Lösung

Das Elektromobilitätskonzept der Stadt Bremen beinhaltet fünf Teilkonzepte.

Mit diesen Teilkonzepten wird das Ziel verfolgt, den Einstieg in die Änderung der Antriebstechnologie im Kraftfahrzeugbereich zu koordinieren unter den verschiedenen Akteuren im Bereich der Energieversorgung, aber auch mit anderen Akteuren, die beispielsweise über Parkplatzflächen im Stadtgebiet verfügen.

Die Hauptziele sind dabei die Zahl der Elektro-Autos in Bremen zu steigern und dabei vor allem mit einem Fokus auf kommunale und weitere große Flotten (z. B. Car-Sharing-Fahrzeuge, Taxis) in

Bremen ein Signal zu setzen. Außerdem sollen ausreichend Lademöglichkeiten geschaffen werden, insbesondere für Bürger:innen, die nicht über einen eigenen Stellplatz verfügen und daher auf öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur angewiesen sind. Eine besondere Herausforderung dabei ist die enge räumliche Situation in Bestandsquartieren, in denen aktuell durch aufgesetztes beidseitiges Parken zu wenig Platz für andere Verkehrsteilnehmer verbleibt. Die Installation von Ladesäulen ist dort unter den gegebenen Bedingungen nicht möglich, daher widmet sich eins der Teilkonzepte speziell dieser Situation.

Die fünf Teilkonzepte lauten wie folgt und werden im Folgenden beschrieben:

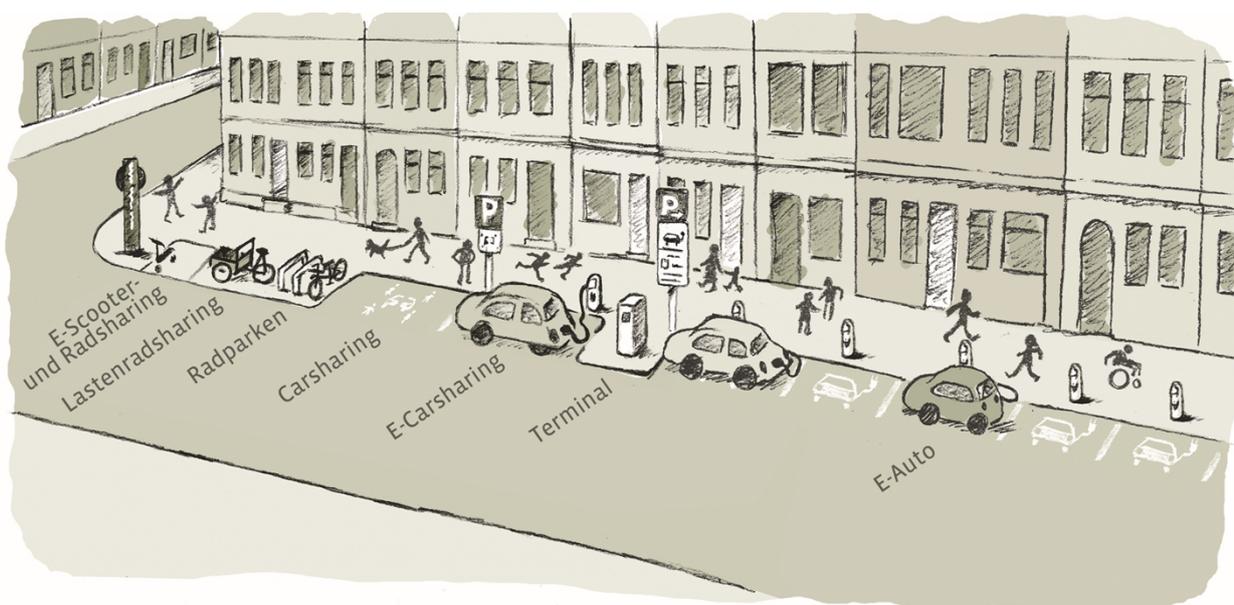
- A. Kommunaler Fuhrpark
- B. Zuhause Laden
- C. Laden im öffentlichen Raum
- D. Quartierslösungen
- E. Netzwerke und Kommunikation

Teilkonzept A (Kommunaler Fuhrpark) fokussiert sich auf den Fuhrpark der gesamten bremischen Verwaltung einschließlich der kommunalen Gesellschaften, denen eine besondere Vorbildrolle zukommt. Die Herausforderungen liegen dabei darin, die dienstliche Mobilität der öffentlichen Verwaltung der Stadt Bremen in Zukunft so klimaverträglich und effizient wie möglich zu gestalten. Dies muss ein breites Feld an Mobilitätsanforderungen abhängig vom Aufgabenbereich berücksichtigen. Die Ziele von Teilkonzept A (Kommunaler Fuhrpark) sind die kommunale Flotte nachhaltig umzubauen, Lärm- und Schadstoffemissionen zu mindern, die Zahl erforderlicher Kraftfahrzeuge durch effizientere Nutzung zu reduzieren, ein integriertes Fuhrparkmanagement für die Kernverwaltung und den Zugriff auf dienstliche Mobilität zu erleichtern. Dazu wird aktuell ein Konzept zur Umstellung der kommunale Flotte auf alternative Antriebe und Mobilitätsangebote Bremens (Projekt ALMA) erstellt. Dies beinhaltet Mobilitätsanalysen des sehr vielfältigen Fuhrparks, eine Strategieentwicklung abhängig von den Mobilitätsbedarfen, die Definition der Ausgestaltung des elektrifizierten Fuhrparks, daraus resultierende Anforderungen an Ladeinfrastruktur und ein Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement. Für die Konzepterstellung wurden erfolgreich Fördergelder vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) eingeworben. Das Konzept soll im zweiten Quartal 2023 abgeschlossen sein, Zwischenergebnisse werden auch schon während der Projektlaufzeit generiert und genutzt.

Teilkonzept B (Zuhause laden) beinhaltet alle Maßnahmen, die die bremische Verwaltung ergreifen kann, um den Ausbau von Ladeinfrastruktur auf privaten Stellplätzen zu unterstützen. Für Fahrzeugbesitzer:innen ist es ein wesentlicher Vorteil, den eigenen Stellplatz (sofern vorhanden) mit einer Lademöglichkeit auszustatten. Als Gründe dafür werden üblicherweise eine uneingeschränkte Verfügbarkeit und ein günstigerer Strompreis angegeben. Das Normalladen an einer Wallbox ist um bis zu 20 ct/kWh günstiger und schonender für die Batterie als häufiges Schnellladen. Auch deswegen gehen einschlägige Studien davon aus, dass bis zu 85 % der Ladevorgänge zuhause stattfinden werden. Die Fragestellungen sind dabei vielfältig und die möglichen Hebel dementsprechend breit gefächert. Hintergrund der Herausforderungen in diesem Bereich sind häufig das Verhältnis von Mieter:innen und Eigentümer:innen von Stellplätzen oder Stellplatzanlagen mit Eigentümer:innen-Gemeinschaften unter Berücksichtigung des Wohnungseigentumsmodernisierungs-Gesetzes (novelliert in 2020) und des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (aus 2021). Die Maßnahmen in diesem Teilkonzept beziehen sich insbesondere auf Beratungs- und Informationsangebote, auch in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft. Des Weiteren sollen die Potenziale eines Ladesäulen-Sharing-Konzepts für Stellplatzanlagen und die Möglichkeiten im Zusammenhang mit Quartiersgaragen untersucht werden. Im Zusammenhang mit der Zulassung von Ladestellplätzen in Vorgärten gemäß § 23 Abs. 5 BauNVO sollen durch eine Ermessensrichtlinie einheitliche Entscheidungsmaßstäbe als Orientierung für die untere Bauaufsichtsbehörde vorgegeben werden. Sofern die Errichtung des Stellplatzes als planungsrechtlich eingestuft wird, ist die ergänzende Errichtung von Ladesäulen für Elektromobilität nach § 61 Absatz 1 Nummer 15 Buchstabe g) der Bremischen Landesbauordnung verfahrensfrei.

Teilkonzept C (Laden im öffentlichen Raum) berücksichtigt, dass etwa ein Drittel aller Fahrzeuge in Bremen regelmäßig im öffentlichen Straßenraum parken, weil kein eigener Stellplatz vorhanden ist. Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist zuletzt in Stocken geraten, da die Nachfrage nach Ladevorgängen nicht ausreichte, um Ladesäulen für Stromanbieter wirtschaftlich zu betreiben. Die Installation und der Betrieb von Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum ist Aufgabe der privaten Wirtschaft. Es zeigt sich hier ein zunehmendes Interesse, Ladeeinrichtungen im öffentlichen Straßenraums Bremen einzurichten. So ist Ende März 2022 durch das Bremer Startup Eulektro am Franzuseck der erste von neun durch das Bundesförderprogramm „Ladeinfrastruktur vor Ort“ geförderte Ladeparks in Anwesenheit von Vertretern des Fördergebers in Betrieb genommen worden. Die Stadt Bremen unterstützt den Ausbau mit einem breiten Paket an Maßnahmen aktiv. So wird u. a. ein Konzept für den Aufbau einer flächendeckenden, elektrischen Ladeinfrastruktur in Bremen erstellt (Projekt ELLI). Auch für dieses Konzept wurden erfolgreich Fördergelder beim Bund (BMDV) eingeworben. Das Konzept baut auf eine Bestandsanalyse und Bedarfsprognose auf und führt dann eine Geodaten-basierte Standortanalyse zum Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen und halböffentlichen Raum in der Stadtgemeinde Bremen durch. In Zusammenspiel mit Planungsressorts, der Wirtschaftsförderung und den Stadtteilbeirät:innen sollen Kriterien für die Priorisierung von Standorten entwickelt werden. Im Rahmen einer Stakeholder-Beteiligung soll die Mikroanalyse priorisierter Standorte erfolgen. Der Genehmigungsprozess wird weiter optimiert und digitalisiert und ein zielführendes Vergabekonzept eingeführt. Eine Beteiligung u. a. von Bürger:innen ist vorgesehen. Die Konzepterstellung startet im April 2022 und soll spätestens im zweiten Quartal 2023 abgeschlossen sein.

Teilkonzept D (Quartierslösungen) betrachtet ebenfalls Lademöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum, jedoch mit Berücksichtigung der besonderen, knappen Platzsituation in Bestandsquartieren. Dort besteht ohnehin bereits ein hoher Parkdruck und unrechtmäßiges aufgesetztes Parken erlaubt keine Installation von Ladesäulen. Ziel ist es daher, Ladeinfrastruktur in Bestandsquartieren zusammen mit anderen Mobilitätsangeboten (Lastenräder, Car-Sharing, E-Scooter...) zu schaffen und somit hier gleichzeitig die Herausforderungen der Elektromobilität zu berücksichtigen. Für die Umsetzung werden Modellvorhaben dieser Nullemissionshubs (siehe Abbildung) geplant und zusammen mit den Maßnahmen im Bereich „Parken in Quartieren“ potenzielle Standorte identifiziert und erweiterbar geplant. Eine Förderung durch Bundesmittel wird in 2022 beantragt.



Teilkonzept E (Vernetzung und Kommunikation) ist ein wichtiger Baustein, um die Vielzahl an beteiligten Akteuren in den anderen Teilkonzepten miteinander zu vernetzen. Maßnahmen im Rahmen dieses Konzepts sind u.a. ein Arbeitskreis „Elektromobilität und Ladeinfrastruktur in Bremen“, der je

nach Themenbereich in unterschiedlicher Besetzung zusammenkommen wird, um Akteure von öffentlicher, öffentlich zugänglicher und privater Ladeinfrastruktur miteinander zu vernetzen und ein Format zum Austausch zu bieten. Weiterhin sind regionale Treffen zum Austausch vorgesehen, um zu berücksichtigen, dass Mobilität nicht an der Bremer Stadtgrenze aufhört und vor allem Ladeinfrastruktur regional gedacht und konzipiert werden muss.

Die Informationen auf der Website der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau ([Elektromobilität - Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau \(bremen.de\)](http://www.bremen.de)) werden regelmäßig aktualisiert und die Teilkonzepte nach Erstellung und Abstimmung entsprechend publiziert. Beratungsangebote werden geprüft und je nach Notwendigkeit ins Leben gerufen.

Die Detaillierung der Planung und Umsetzung der Teilkonzepte wird von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau koordiniert.

Der vorliegende Bericht zeigt dabei einen grundsätzlichen Rahmen als Auftakt auf, um die weitere Ausgestaltung mit den beteiligten Akteuren aller Teilkonzepte zu diskutieren. Bei allen Teilkonzepten sind verschiedene Ressorts und weitere Akteure in unterschiedlicher Intensität involviert, dies wird entsprechend berücksichtigt.

C. Alternativen

Die Alternative zum Elektromobilitätskonzept ist keine aktive Förderung der Elektromobilität. Dies würde die Umsetzung der Klimaschutzziele deutlich verlangsamen.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Es besteht eine Vollzeitstelle bei SKUMS, die das Elektromobilitätskonzepte neben weiteren Aufgaben betreut. Die Erstellung der Teilkonzepte (Projekte ELLI und ALMA) wird anteilig vom BMDV gefördert und über Haushaltsmittel finanziert. Die hier vorgestellte Struktur löst keinen weiteren konkreten Finanzierungsbedarf aus, sondern dient ausschließlich als Informations- und Diskussionsgrundlage.

Darüber hinaus wird es weitere finanzielle Auswirkungen geben, die sich nach der Ausarbeitung der Teilkonzepte ergeben werden. Es wird geprüft, inwiefern die Auswirkungen nach Erarbeitung der Teilkonzepte im Rahmen der Umsetzung der Ergebnisse der Enquete Kommission als ein Schwerpunktthema finanziert werden können. Weiterhin wird die Beantragung von weiteren Fördermitteln geprüft und ggf. beantragt.

Der vorliegende Bericht hat selbst keine finanziellen Auswirkungen.

Es gibt keine genderspezifischen Auswirkungen.

E. Beteiligung/Abstimmung

Nicht erforderlich

F. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Eine Veröffentlichung kann erfolgen.

Beschlussempfehlung

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

