

**Sondernutzungskonzept für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für die Errichtung von Ladeinfrastruktur (Ladesäulen) für Pkw durch das Amt für Straßen und Verkehr nach § 18 Abs. 4 S. 5 Bremisches Landesstraßengesetz**

**Inhalt**

Präambel.....	2
I. Anforderungen des § 18 Bremisches Landestraßengesetz .....	2
II. Begrenzung des Gesamtkontingents .....	3
III. Verfahren zur Verteilung von Suchräumen.....	4
IV. Auflagen und Bedingungen für die Betreiber:innen .....	5

## Präambel

Aufgrund des fortschreitenden Klimawandels wird es immer wichtiger, den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren und die Erderwärmung durch entsprechende Maßnahmen abzufedern. Der Wechsel vom Verbrenner- zum klimafreundlicheren Elektro-Fahrzeug ist ein Bestandteil davon. Dazu zählt nicht nur der reine Antriebswandel, auch das bisherige Tanken (geplantes Ansteuern einer Tankstelle mit dem Ziel, vollzutanken) unterscheidet sich technisch (Umfang der Befüllung) und zeitlich (Dauer des Vorgangs) vom Laden, bei dem es zu regelmäßigem Teilladen an Standorten des Alltags kommt. Darum braucht es u. a. eine weitgehend flächendeckende Grundversorgung in allen Stadtteilen. Ein großer Anteil der Bevölkerung in Bremen wohnt ohne Option auf einen exklusiven Ladeplatz (Wallbox). Daher ist es das Ziel, wohnortnahe Kapazitäten bereit zu stellen, damit jede:r ausreichend oft eine freie Lademöglichkeit vorfindet.

Für den Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum wird die Stadt Bremen als Rahmen die nachfolgend beschriebenen Anforderungen vorgeben. Auf entsprechende Ausbauaktivitäten auf privaten Flächen, die öffentlich zugänglich sind (bspw. Parkhäuser, Supermarktparkplätze) sind diese Anforderungen nicht anzuwenden.

## I. Anforderungen des § 18 Bremisches Landesstraßengesetz

Gemäß § 18 Absatz 1 Satz 1 des Bremisches Landesstraßengesetz (BremLStrG) bedarf der Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) der Erlaubnis. Eine Erlaubnis soll nach Satz 2 nicht erteilt werden, wenn Menschen mit Behinderung durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden. Gemäß § 18 Absatz 4 Satz 6 BremLStrG ist die Erlaubnis zu versagen, wenn die Sondernutzung die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder straßen- oder städtebauliche oder andere öffentliche Belange beeinträchtigen würde oder ihr Gründe der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung entgegenstehen.

Ladesäulen, die von privaten Betreiber:innen im öffentlichen Straßenraum errichtet werden, stellen einen Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus und somit eine erlaubnispflichtige Sondernutzung dar.

Nach § 18 Absatz 4 Satz 5 BremLStrG entscheidet über die Erteilung einer Erlaubnis das Amt für Straßen und Verkehr als zuständige Straßenbaubehörde nach pflichtgemäßem Ermessen. Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder auf Widerruf und kann zur Wahrung der öffentlichen Belange unter Bedingungen und mit Auflagen erteilt werden.

## II. Begrenzung des Gesamtkontingents

Der öffentliche Straßenraum ist ein knappes Gut und unterliegt einer hohen Flächenkonkurrenz. Die Stadt hat eine Steuerungsaufgabe beim Ausgleich der vielschichtigen Interessen der Straßenbenutzer:innen. Es ist daher eine Strategie zum Aufbau von Ladeinfrastruktur erforderlich, die sich an den Bedarfen der Bürger:innen ausrichtet.

Nicht der gesamte Ladebedarf muss im öffentlichen Straßenraum gedeckt werden: Mit dem vorliegenden Konzept wird berücksichtigt, dass gleichzeitig auf privaten Flächen Ladeinfrastruktur entsteht, die einen wichtigen Beitrag zur gesamten Versorgung leistet. Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen kann öffentlich zugänglich und nicht öffentlich zugänglich sein.

Die künftige Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum hat bedarfsgerecht und flächendeckend und dabei flächeneffizient zu erfolgen. Bei der Bestimmung des Ausbaubedarfs kommt der Stadtgemeinde ein Ermessens- und Beurteilungsspielraum zu. Dabei stehen den Interessen der Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur die vielschichtigen Interessen der sonstigen Nutzer:innen des Straßenraums gegenüber. Alle Interessen sind insgesamt in einem gerechten Verhältnis zu berücksichtigen. Hierbei ist zu beachten, dass es den Betreiber:innen zuallererst um ihre wirtschaftliche Interessen geht, so dass der zu erwartende Gewinn den größten Einfluss auf den gewählten Standort hat. Demgegenüber hat die Stadtgemeinde ein berechtigtes Interesse an einem gut ausgebauten, dichten Netz an Lademöglichkeiten über das gesamte Stadtgebiet, um allen Bewohner:innen das wohnortnahe Laden zu ermöglichen. Der Umstieg auf E-Mobilität kann nur dann zügig gelingen, wenn niedrigschwellig an vielen Orten geladen werden kann. Es ist nicht zu erwarten, dass dies ohne eine gesamtstädtische Steuerung umzusetzen ist.

Der Ermittlung des konkreten Ausbaubedarfs wird die gutachterliche Prognose des Dienstleisters (vgl. Ladeinfrastrukturkonzept für die Stadt Bremen der Mobilitätswerk GmbH) zugrunde gelegt: Unter Berücksichtigung von Faktoren wie Points of Interest (PoI), Points of Sale (PoS), Einwohnerdichte, Pendlerverhalten, Mobilitätsverhalten sowie soziodemografischen Faktoren wurden stadtteilspezifische Bedarfe ermittelt. Diese sollen in den folgenden Jahren durch die Verwaltung und basierend auf aktuellen Auslastungszahlen und der Entwicklung des E-Fahrzeugbestands kontinuierlich aktualisiert werden.

Ein systematisches Monitoring der Auslastung der Ladeinfrastruktur soll in Kooperation mit den Betreiber:innen aufgebaut werden. Dafür soll ein regelmäßiger Austausch („Runder Tisch Ladeinfrastruktur“) etabliert werden, der sich bereits beim Carsharing

bewährt hat. Ziel ist es, die Ladebedarfe genauer zu bestimmen und den Ausbau stets an die tatsächlichen Erfordernisse anpassen zu können.

### III. Verfahren zur Verteilung von Suchräumen

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum unter Berücksichtigung von verkehrs-, stadtplanerischen und Umwelt-Aspekten erfolgt im Wege eines Verteilungsverfahrens für Suchräume, innerhalb derer Ladestationen errichtet werden dürfen. Die Verteilung von Suchräumen erfolgt in Bündeln. Dabei werden jeweils Suchräume aus dem gesamten Stadtgebiet zu einem Bündel zusammengefügt. Dieses Vorgehen sichert den Ausbau von Standorten in unterschiedlich attraktiven Stadtgebieten. Durch ein definiertes Verfahren werden zudem die Prozesse beschleunigt und die Verwaltung entlastet.

Für alle Interessierten werden die notwendigen Informationen zum Bewerbungsverfahren, die Anforderungen an die Errichtung und den Betrieb der Ladesäulen und die jeweiligen Bündel öffentlich bekannt gemacht, so dass sich Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur hierum bewerben können. Die Suchräume sollen dabei auf einer interaktiven Karte verzeichnet und im Verfahren online verfügbar gemacht werden. Berücksichtigt werden alle Interessensbekundungen, die bis zu dem bekannt gegebenen Stichtag bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung Bremen eingegangen sind.

Es werden nur diejenigen Bewerber:innen berücksichtigt, deren Konzepte in qualitativer Hinsicht die Gewähr dafür bieten, dass die Anforderungen des § 18 BremLStrG eingehalten und die im weiteren öffentlichen Interesse liegenden Auflagen und Bedingungen (vgl. Ziffer IV) umgesetzt werden. Hierzu müssen die Bewerber:innen der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung Bremen hinreichend prüffähig mitteilen, wie die Anforderungen des Sondernutzungskonzepts umgesetzt werden sollen. Soweit danach keine überwiegenden Sachgründe eine Entscheidung für einen Bewerber vorgeben, findet die Auswahl zur Auflösung von Konkurrenzsituationen durch Losentscheid statt.

Die Bewerber:innen haben bei der Verteilung der Bündel einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung. Es wird aber deutlich darauf hingewiesen, dass es sich nicht um die Vergabe eines öffentlichen Auftrages handelt und kein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis besteht. Die Stadtgemeinde Bremen behält sich vor, bei Vorliegen sachlicher Gründe das Verteilungsverfahren insgesamt oder für einzelne Suchräume zu beenden, ohne Suchräume zuzuordnen. Sollte das Verteilungsverfahren bei einem Bündel nicht erfolgreich sein, weil sich kein geeigneter Betreiber um das Bündel beworben hat, wird das gesamte Bündel vorerst nicht belegt. Die Bewerbung um einzelne Standorte aus dem Bündel ist nicht möglich.

Für den Fall, dass in einzelnen Suchräumen kein Standort ausgebaut werden kann und die Gründe hierfür nicht von den Bewerber:innen zu vertreten sind, behält sich die

Stadtgemeinde vor, einen alternativen Suchraum zu identifizieren. Ein Anspruch auf eine Alternative besteht jedoch nicht. Der fragliche Suchraum wird ggf. ohne Ersatz aus dem Bündel genommen. Der/Die Bewerber:in hat in diesem Fall das Recht, das gesamte Bündel abzulehnen.

Nach Abschluss des Verfahrens suchen die Betreiber:innen in ihren Suchräumen jeweils geeignete Standorte für Ladeinfrastruktur und stellen dafür Anträge auf Sondernutzungserlaubnis beim Amt für Straßen und Verkehr Bremen.

Die zu erteilenden Sondernutzungserlaubnisse werden befristet erteilt, und zwar jeweils für einen Zeitraum von acht Jahren. Dabei behandelt die Stadtgemeinde Bremen alle Bewerber:innen gleich, sodass in regelmäßigen Abständen die Sondernutzungserlaubnisse erneut erteilt werden können. Ein Widerruf einer Sondernutzungserlaubnis vor Ablauf der Befristung wird dadurch, soweit die gesetzlichen Voraussetzungen dafür vorliegen oder der/die Bewerber:in die im Rahmen der Antragstellung gemachten Zusagen nicht einhält, nicht ausgeschlossen. Für den Fall, dass eine Sondernutzungserlaubnis widerrufen wird, kann für das frei werdende Kontingent ein weiteres Verteilungsverfahren nach diesem Sondernutzungskonzept durchgeführt werden.

Um gerade im Hinblick auf die Zusammenstellung der Bündel ein geordnetes Verteilungsverfahren zu gewährleisten, werden bis zu dessen Abschluss nur Anträge für Standorte durch das Amt für Straßen und Verkehr Bremen zugelassen, die einen Beitrag zur Flächendeckung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur leisten. Die Erweiterung bestehender Standorte wird abhängig von der lokalen Situation entschieden.

#### IV. Auflagen und Bedingungen für die Betreiber:innen

Den Betreiber:innen werden bei der Erteilung der Sondernutzungserlaubnisse verschiedene Vorgaben hinsichtlich des Aufbaus und des Betriebs der Ladesäulen gemacht, die bis zum Beginn des Verteilungsverfahrens konkretisiert werden. In den Vorgaben wird es u.a. Regelungen zum Betrieb, technische Vorgaben sowie Meldepflichten geben. Diese Regelungen sollen sicherstellen, dass die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum allen Bürger:innen diskriminierungsfrei und komfortabel zur Verfügung steht und dass das vorliegende Konzept zielorientiert umgesetzt werden kann.

Die Vorgaben zum Betrieb werden u.a. eine Betriebspflicht enthalten, die zum Aufbau von Standorten in allen Suchräumen eines Bündels verpflichtet. Nach erteilter Genehmigung ist die Ladeinfrastruktur innerhalb eines definierten Zeitraums aufzubauen und die Inbetriebnahme anzuzeigen. Eine Endschaftsregelung für den Ablauf der auf 8 Jahre plus 2 Jahre Aufbauzeitraum befristeten Sondernutzungserlaubnis ist vorgesehen. Die Ladepunkte müssen diskriminierungsfrei 24/7 zugänglich und für alle potenziellen

Nutzer:innen zu vergleichbaren Konditionen nutzbar sein. Der abgegebene Strom soll zu 100% aus regenerativen Quellen stammen, um einen weiteren positiven Einfluss auf die Klimaziele zu gewährleisten. Es sollen Vorgaben zur Entstörung und zu den Reaktionszeiten gemacht werden.

Die technischen Vorgaben sollen sicherstellen, dass die Ladeinfrastruktur zum Zeitpunkt der Errichtung den gesetzlichen Regelungen (u.a. Eichrechtskonformität) sowie dem aktuellen Stand der Technik (u.a. Backend-Anbindung) entsprechen. Für die jeweiligen Suchräume ist vorzugeben, ob und in welcher Quantität Normal- und/oder Schnellladeinfrastruktur aufgebaut werden soll. Bei den Vorgaben für Schnellladeinfrastruktur sind aktuelle Entwicklungen im Bereich Lärmschutz zu berücksichtigen. Auch barrierefreie und barrierearme Ladepunkte sind in ausreichender Zahl zu berücksichtigen.

Die Meldepflichten beinhalten u.a. abgegebene Strommengen je Ladepunkt, aber auch Instandhaltungsmaßnahmen und -intervalle und Informationen zu Betriebsunterbrechungen sowie die ergriffenen Maßnahmen zur Vermeidung künftiger Störungen.

Für den Fall, dass sich während des Betriebes der Ladeinfrastruktur ergibt, dass verkehrliche, städtebauliche oder sonstige öffentliche Belange die Aufnahme weiterer Vorgaben in den erteilten Sondernutzungserlaubnissen erfordern, werden diese mit einem Auflagenvorbehalt erteilt.