

Bremische Bürgerschaft – SD.NET Vorlagenformular (Plenum)

Vorlagentyp:	Drucksache Land	Verweis:	(zu Drs. 21/49)
Dokumententyp:	Mitteilung	Urheber:	des Senats
Parlament:	Bremische Bürgerschaft (Landtag)	Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 1:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 2:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 3:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 4:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 5:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Titel:

Wann legt der Senat eine Strategie für die Ladeinfrastruktur vor?

Sachverhalt/Frage/Aktuelle Stunde:

**Antwort des Senates
auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU
vom 29.08.2023**

Die Elektromobilität stellt einen zentralen Baustein in der Verkehrswende in Deutschland und im Land Bremen dar. Damit die E-Fahrzeuge eine Zukunft haben, müssen möglichst flächendeckend im öffentlichen Raum Ladestationen zur Verfügung stehen, denn nicht jeder bzw. jede kann das eigene Auto in einer privaten Garage aufladen. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur im Land Bremen muss vom Senat endlich aktiv begleitet werden, beispielsweise durch die Ausweisung von geeigneten Flächen für die Einrichtung von Ladepunkten, das Angebot der Anschubfinanzierung sowie die Koordination der Aktivitäten auf diesem Feld. Noch immer hat es der Senat Bovenschulte nicht geschafft eine mit den relevanten Akteuren abgestimmte Strategie für den Aufbau der Ladeinfrastruktur im Land Bremen vorzulegen.

Wir fragen den Senat:

Hinweis: Bitte bei der Beantwortung der Anfrage keine Fragen miteinander verbinden und Bremen und Bremerhaven auch hinsichtlich der Stadtteile etc. gleichermaßen berücksichtigen!

- 1) Über wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte verfügt das Bundesland Bremen aktuell (bitte tabellarisch und nach Stadtteilen auflisten)
- 2) Welche Zielzahl für Ladepunkte verfolgt der Senat für die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven (bitte getrennt ausweisen) und wie begründet der Senat diese beiden Zahlen (bitte fügen Sie die Analysen und Gutachten sowie Prognosen und Annahmen, auf die sich der Senat hinsichtlich seiner Zielzahl stützt, als Anlage bei)?

- 3) Aus welchen Gründen konnte der Senat noch immer keine Ladeinfrastrukturstrategie für das Land Bremen erarbeiten und veröffentlichen?
- 4) Wie verteilen sich die Kraftfahrzeuge mit Stromladebedarf im Land Bremen auf die einzelnen Stadtteile in Bremen und Bremerhaven?
 - a) Welche Prognosen liegen für die Verteilung bis zum Jahr 2030 vor?
 - b) Welche Ladestrategie ist in den einzelnen Stadtteilen geplant, gibt es hierbei Stadtteile oder Orte mit übergeordneter Ladefunktion, wie z.B. die Innenstädte, die Hochschulen usw.?
- 5) Geben Sie einen Überblick über Fördermaßnahmen sowie vorhandener Strategien für die Ladeinfrastruktur anderer Kommunen, Städte, Landreise, Bundesländer etc. (seit 2019 und mehr als 500.000 Einwohner) und wie bewertet der Senat diese und inwiefern plant der Senat diese Maßnahmen/Strategien für Bremen zu übernehmen?

Zwecks Beantwortung bitte folgende Vorlage verwenden:

Kommune, Land etc.	Kurzbeschreibung der Maßnahme/Strategie	Einschätzung des Senats	Für Bremen Übertragbar („ja“ / „nein“) plus Begründung

- 6) Wie viele Ladepunkte müssen pro Monat in den nächsten Jahren errichtet werden, um das vom Senat gesteckte Ziel zu erreichen (in der Antwort bitte auch einen Zahlenstrahl einfügen, der den erforderlichen monatlichen Zuwachs anschaulich verdeutlicht (ohne ebene diesen gilt die Frage als nicht beantwortet))?
- 7) Über wie viele Ladepunkte sollen die Stadtteile bis jeweils 2027 verfügen (bitte tabellarisch für die Jahre 2023, 2024, 2025, 2026 und 2027 und stadtteilbezogen antworten)?

Zwecks Beantwortung bitte folgende Vorlage verwenden:

	2023	2024	2025	2026	2027
Stadtteil	Anzahl				

- 8) Sollten die in Frage 7 genannten jährlichen Zielzahlen nicht erreicht werden: Mit welchen Maßnahmen und Konzepten plant der Senat gegenzusteuern, um die Zielzahl dennoch zu erreichen?
- 9) Inwiefern sollen Ladepunkte lediglich auf öffentlichen Flächen im Rahmen der Ladeinfrastrukturstrategie zur Verfügung stehen?
- 10) Inwiefern zählen auch Ladepunkte auf privaten Flächen in z.B. privaten Parkhäusern oder auf privaten Parkplätzen etc. zur Zielzahl des Senats?
- 11) Welche Zusagen, Interessensbekunden etc. privater Eigentümer (Supermärkte, etc.) liegen dem Senat hinsichtlich der Errichtung privater, aber dennoch „öffentlich“ zugänglicher Ladepunkte vor und wie viele Ladepunkte würde dadurch wann entstehen?
- 12) Inwiefern sollen private Eigentümer zur Errichtung „öffentlich“ zugänglicher Ladepunkte motiviert werden und mit welchen Instrumenten und in welchem Zeitraum?
- 13) Skizzieren Sie bitte das Antrags- und Vergabeverfahren für Ladepunkte: Inwiefern sieht der Senat hier Änderungsbedarf, um die Zielzahl an Ladepunkte (schneller) erreichen zu können? Inwiefern unterscheidet sich das Antrags- und Vergabeverfahren für Ladepunkte in Bremen von anderen Bundesländern?

- 14) Sollte der Senat den Bedarf sehen, das Antrags- und Vergabeverfahren für Ladepunkte zu ändern, wann soll dies erfolgen?
- 15) Wie bewertet der Senat die im Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode festgeschriebene Zielzahl von 10.000 Ladepunkte für Bremen und Bremerhaven?
- 16) Welche Konzepte verfolgt der Senat, sollten sich keine Bewerber auf Vergabeverfahren bzw. Betreiber finden?
- 17) Sollten die in Frage 2 genannten jährlichen Zielzahlen nicht erreicht werden: Über welche Maßnahmen wird der Senat dann kurzfristig die Schaffung von Ladepunkten anregen, um die jeweilige jährliche Zielzahl zu erreichen, welche Ideen liegen in einem solchen Fall bereits heute vor?
- 18) Wie viele VZÄ sind derzeit mit der Erarbeitung und Umsetzung einer Ladeinfrastrukturstrategie beschäftigt (die Nennung einer konkreten Zahl wird erwartet)?
- 19) Ist die in Frage 17 genannte Anzahl ausreichend für ebendiese Aufgabe (bitte mit „ja“ oder „nein“ antworten und anschließend die Antwort begründen. Für den Fall, dass der Senat mit „nein“ antwortet, bitte auch den eigentlichen Personalbedarf angeben und mit welchem Zeithorizont der eigentliche Personalbedarf gedeckt werden soll)?
- 20) Wie bewertet der Senat die in der Enquetekommission beschlossenen Maßnahmen zur Ladeinfrastruktur (bitte listen sie alle betreffenden Maßnahmen auf und nehmen sie Stellung zum Inhalt und zur beschlossenen zeitlichen Umsetzung)?

Zwecks Beantwortung bitte folgende Vorlage verwenden:

Maßnahme der Enquetekommission	Inhaltliche Stellungnahme des Senats	Beschlossener Umsetzungszeitplan der Enquetekommission	Umsetzungszeitplan des Senats	Kosten

- 21) Sollten Maßnahmen nicht bis 2027 umgesetzt werden, bitte für jede Maßnahme einzeln begründen, warum der Senat diese nicht bis 2027 umsetzt.
- 22) Listen Sie alle Maßnahmen, die die Schaffung von Ladeinfrastruktur vorsieht aus dem Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode auf.

Zwecks Beantwortung bitte folgende Vorlage verwenden:

Maßnahme aus dem Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode	Inhaltliche Stellungnahme des Senats	Geplante Umsetzung	Kosten

- 23) Im Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode findet sich folgende Forderung: „E-Ladepunkte so platzieren, dass sie den Fußverkehr nicht beeinträchtigen.“ Welches konkrete Konzept verfolgt der Senat, um diese Forderung umzusetzen und wie und wann soll dieses Konzept umgesetzt werden?

Der Senat beantwortet die Frage wie folgt:

1) Über wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte verfügt das Bundesland Bremen aktuell (bitte tabellarisch und nach Stadtteilen auflisten)

Die folgenden Zahlen wurden von der Bundesnetzagentur veröffentlicht (<https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/Ladesaeulenkarte/start.html>, Stand: 01.06.2023). Die Liste beinhaltet die Ladeeinrichtungen aller Betreiberinnen und Betreiber, die das Anzeigeverfahren der Bundesnetzagentur vollständig abgeschlossen und einer Veröffentlichung im Internet zugestimmt haben. Die Zahl der öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen in Deutschland ist daher größer als hier dargestellt. Die Zahlen wurden nach Postleitzahlen aggregiert und für beide Städte und das Land Bremen aufsummiert.

Ort	Postleitzahl	Ladepunkte an Normalladeeinrichtungen	Ladepunkte an Schnellladeeinrichtungen
Summe Land Bremen		574	84
Summe Stadt Bremerhaven		62	16
Summe Stadt Bremen		512	68
Bremerhaven	27568	21	0
	27570	14	6
	27572	9	6
	27574	4	2
	27576	6	0
	27578	2	0
	27580	4	2
	27588	2	0
Bremen	28195	36	0
	28197	6	6
	28199	17	2
	28201	8	2
	28203	13	0
	28205	2	0
	28207	14	2
	28209	4	0
	28211	4	0
	28213	8	0
	28215	20	2
	28217	26	7
	28219	2	0
	28237	16	6
	28239	2	0
	28259	2	6
	28277	2	0
	28279	4	4
	28307	46	8
	28309	188	10
	28325	2	2
	28327	2	0
	28329	28	6
	28357	6	0
	28359	15	0
	28717	2	0
	28755	2	0
	28757	27	3
	28759	1	0
	28777	4	2
28779	3	0	

2) Welche Zielzahl für Ladepunkte verfolgt der Senat für die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven (bitte getrennt ausweisen) und wie begründet der Senat diese beiden Zahlen (bitte fügen Sie die Analysen und Gutachten sowie Prognosen und Annahmen, auf die sich der Senat hinsichtlich seiner Zielzahl stützt, als Anlage bei)?

Das Ziel beim Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist eine flächendeckende und bedarfsgerechte Versorgung. Sowohl Bremen als auch Bremerhaven erarbeiten derzeit jeweils ein Ladeinfrastrukturkonzept (für Bremerhaven im Folgenden „Expertise“ genannt). Bestandteil der Konzepte ist u.a. eine Prognose der Ladebedarfe. Diese Ergebnisse werden nach Abschluss der Konzepterstellung publiziert. Eine absolute Zielzahl für den Endausbau gibt es nicht, da eine solche mit fortschreitendem technologischem Fortschritt regelmäßig anzupassen wäre.

Die zur Ermittlung des Bedarfes an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur Bremerhaven an einen Dienstleister beauftragte, strategische Expertise steht kurz vor dem Abschluss. Für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses in Bremerhaven am 23.11.2023 ist ein Tagesordnungspunkt zur Elektromobilität/Ladeinfrastruktur vorgesehen. Dort werden die Ergebnisse der Expertise präsentiert. Im Vorgriff können keine Detailergebnisse der Expertise bekanntgegeben werden.

3) Aus welchen Gründen konnte der Senat noch immer keine Ladeinfrastrukturstrategie für das Land Bremen erarbeiten und veröffentlichen?

Die Unterstützung und aktive Steuerung des Aufbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist eine kommunale Aufgabe. Nach Abschluss der kommunalen Konzepte beider Städte wird geprüft, ob und inwiefern von Landesseite weitere Aktivitäten zur Koordinierung notwendig sind.

Die unter 2) genannte Expertise für Bremerhaven wurde im September 2022 beauftragt. Das Leistungsbild wurde von drei zuständigen Dezernaten im Vorfeld intensiv abgestimmt. Derzeit befinden sich die Arbeiten in der Abschlussphase – siehe Punkt 2.

4) Wie verteilen sich die Kraftfahrzeuge mit Stromladebedarf im Land Bremen auf die einzelnen Stadtteile in Bremen und Bremerhaven?

Den aktuellen Zahlen des Kraftfahrtbundesamts nach (https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/umwelt_node.html;jsessionid=72A088AB04760F46B917755452B45576.live11294, Stand 01.07.2023) sind nachfolgend aufgezeigte Kraftfahrzeuge im Land Bremen gemeldet:

	Anzahl insgesamt	Batterie-elektrische Pkw	Plug-in hybride Pkw
Stadt Bremen	247.872	5.009	5.050
Stadt Bremerhaven	52.094	862	720

Eine Differenzierung nach Stadtteilen ist nicht verfügbar.

a) Welche Prognosen liegen für die Verteilung bis zum Jahr 2030 vor?

Die Prognosen über die Entwicklung des Bestands elektrischer Pkw werden nach Abschluss der Ladeinfrastrukturkonzepte für Bremen und Bremerhaven in geeigneter Form publiziert.

b) Welche Ladestrategie ist in den einzelnen Stadtteilen geplant, gibt es hierbei Stadtteile oder Orte mit übergeordneter Ladefunktion, wie z.B. die Innenstädte, die Hochschulen usw.?

Die Ladeinfrastrukturkonzepte für Bremen und Bremerhaven berücksichtigen das Mobilitätsverhalten und damit auch ein unterschiedliches Ladeverhalten. Die Stadtteile unterscheiden sich in beiden Städten in ihrer Struktur auch auf Ortsteilebene teils stark, so dass entsprechend unterschiedliche Strategien greifen müssen. Hierzu werden die in Abschluss befindlichen Konzepte Antworten liefern.

Sofern mit „übergeordneter Ladefunktion“ Ladehubs gemeint sind: es wurde seitens des Bundes Suchräume des Deutschlandnetzes (<https://nationale-leitstelle.de/foerdern/deutschlandnetz/>) auch in Bremen und Bremerhaven bestimmt, in denen Ladehubs entstehen sollen. Geeignete Flächen müssen innerhalb der Suchräume identifiziert werden. Sie können nach Einschätzung der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und des Magistrats nur im Bereich des Hauptstraßennetzes liegen, um einerseits eine gute Erreichbarkeit sicherstellen zu können und um andererseits keinen Verkehr in Wohn- und andere sensible Bereiche zu leiten.

5) Geben Sie einen Überblick über Fördermaßnahmen sowie vorhandener Strategien für die Ladeinfrastruktur anderer Kommunen, Städte, Landreise, Bundesländer etc. (seit 2019 und mehr als 500.000 Einwohner) und wie bewertet der Senat diese und inwiefern plant der Senat diese Maßnahmen/Strategien für Bremen zu übernehmen?

Zwecks Beantwortung bitte folgende Vorlage verwenden:

Kommune, Land etc.	Kurzbeschreibung der Maßnahme/Strategie	Einschätzung des Senats	Für Bremen Übertragbar („ja“ / „nein“) plus Begründung

Eine detaillierte Analyse sämtlicher Fördermaßnahmen und Strategien ist im Rahmen der Beantwortung dieser Kleinen Anfrage nicht möglich. Im Folgenden ist eine Übersicht der NOW GmbH (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie, bundeseigene GmbH im Bereich nachhaltige Mobilität und Energieversorgung) über Förderprogramme der Bundesländer mit Stand November 2022 dargestellt. Diese Übersicht zeigt, dass es eine breite Variation an Förderungen gibt, die sich jeweils an den gewünschten Impulsen basierend auf den jeweiligen Rahmenbedingungen ausrichten. Die Notwendigkeit einer Förderung entwickelt sich laufend je nach Stand der Entwicklungen bei den Fahrzeugzulassungen, der Ladeinfrastruktur (öffentlich und privat) und spezifischen Anwendungsfällen. Für Bremen wird dies laufend vor dem Hintergrund des Ladeinfrastrukturkonzepts geprüft.

Bundesland	Förderungen
Baden-Württemberg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regelförderung LGVFG für Kommunen (LIS, Quartiersgaragen) ▪ Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ (u. a. Errichtung von urbanen Schnellladehubs ▪ E-Quartiershubs ▪ Personalstellenförderung nachhaltige Mobilität ▪ Fahrzeugförderung (BW-e-Solar Gutschein) ▪ E-Taxi ▪ BW-e-Nutzfahrzeuge (Start 1.11.22) ▪ E-Lastenräder
Bayern	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern 2.0 ▪ Nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern ▪ „Tourismus in Bayern – fit für die Zukunft“ – ▪ E-Ladepunkte
Berlin	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wirtschaftsnahe Elektromobilität (WELMO)
Brandenburg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein Landesprogramm

Bremen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein Landesprogramm
Hamburg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ladeeinrichtungen an und in Wohn- oder Gewerbeimmobilien (Electrify Buildings for EVs – ELBE) ▪ Taxiförderung (Fahrzeuge) ▪ Aufstellung von Doppel-Schnelladesäulen auf Taxenständen
Hessen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Innovationsförderung – Elektromobilität: Förderung von Logistik- und Mobilitätsinnovationen Elektrobusse Forschung, Entwicklung, Innovation, Wissens- und Technologietransfer sowie Technologiemarketing Logistik und Mobilität Ladeinfrastruktur Innovationscluster
Mecklenburg-Vorpommern	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klimaschutzförderrichtlinie Unternehmen ▪ Klimaschutzförderrichtlinie Kommunen
Niedersachsen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Ausbaus von nicht öffentlicher Elektroladeinfrastruktur für Unternehmen in Niedersachsen ▪ Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Anschaffung von Elektro- oder Brennstoffzellenfahrzeugen nebst zugehöriger Ladeinfrastruktur in Niedersachsen
Nordrhein-Westfalen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ progres.nrw – Programm für Rationelle Energieverwendung, Regenerative Energien und Energiesparen – Landesprogramm „Emissionsarme Mobilität“ ▪ Zuwendungen zum Ausbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Nordrhein-Westfalen
Rheinland-Pfalz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein Landesprogramm
Sachsen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein Landesprogramm
Sachsen-Anhalt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Sachsen-Anhalt (Richtlinie Ladeinfrastruktur) vom 22.04.2022 (MBI. LSA S. 315)
Thüringen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderprogramm Elektromobilität Thüringen ▪ E-Mobil Invest ▪ Förderung CO2-arter Mobilität in Thüringen – Modellprojekt Elektrobussysteme

Eine Sammlung nicht nur von Ladeinfrastrukturkonzepten findet sich unter <https://www.now-gmbh.de/projektfinder/elektromobilitaetskonzepte/#/>.

Darüber hinaus gibt es einen regelmäßigen Austausch der senatorischen Verwaltung u.a. mit den anderen Bundesländern und vielen Städten und Kommunen zu diversen Fragestellungen im Themenfeld Ladeinfrastruktur.

6) Wie viele Ladepunkte müssen pro Monat in den nächsten Jahren errichtet werden, um das vom Senat gesteckte Ziel zu erreichen (in der Antwort bitte auch einen Zahlenstrahl einfügen, der den erforderlichen monatlichen Zuwachs anschaulich verdeutlicht (ohne ebene diesen gilt die Frage als nicht beantwortet))?

Das Ziel ist eine flächendeckende und bedarfsgerechte öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur. Die Bedarfsprognosen zur öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur werden nach Abschluss der Ladeinfrastrukturkonzepte für Bremen und Bremerhaven in geeigneter Form publiziert.

Die Angabe von Zielzahlen pro Monat widerspricht dem Ansatz eines bedarfsorientierten Ausbaus. Eine absolute Zielzahl für den Endausbau gibt es nicht, da eine solche mit fortschreitendem technologischem Fortschritt regelmäßig anzupassen wäre. Wie viele Ladepunkte im öffentlichen Straßenraum notwendig sind, hängt davon ab, wie viel Ladeinfrastruktur an den anderen Orten entsteht. Um ein (ineffizientes) Überangebot an Ladeinfrastruktur zu verhindern, kann der Ausbau sich nicht rein an Zielzahlen orientieren, sondern muss aktuelle Entwicklungen berücksichtigen. Ein monatsgenauer Zahlenstrahl suggeriert eine Planbarkeit, die aufgrund der inhaltlichen Rahmenbedingungen nicht gegeben ist.

7) Über wie viele Ladepunkte sollen die Stadtteile bis jeweils 2027 verfügen (bitte tabellarisch für die Jahre 2023, 2024, 2025, 2026 und 2027 und stadtteilbezogen antworten)?

Zwecks Beantwortung bitte folgende Vorlage verwenden:

	2023	2024	2025	2026	2027
Stadtteil	Anzahl				

Siehe Antwort zu Fragen 2 und 6.

Mit Hinweis auf die Antwort zu Frage 6 ist eine Formulierung von stadtteilbezogenen Zielzahlen ebenfalls nicht möglich.

8) Sollten die in Frage 7 genannten jährlichen Zielzahlen nicht erreicht werden: Mit welchen Maßnahmen und Konzepten plant der Senat gegenzusteuern, um die Zielzahl dennoch zu erreichen?

Das Ziel ist ein bedarfsgerechter Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur. Bedarfsgerecht bedeutet u.a., dass langfristig kein ineffizientes Überangebot an Ladeinfrastruktur aufgebaut wird und auf dynamische Entwicklungen vorausschauend reagiert wird. Dieser Ausbau entspricht auch den wirtschaftlichen Interessen der Betreiber von Ladeinfrastruktur.

Standorte der Ladeinfrastruktur müssen letztlich für einen Betreiber wirtschaftlich darstellbar sein. Sofern dies nicht gegeben ist, ist im Rahmen der Daseinsvorsorge der Einsatz kommunaler oder anderer Mittel zur Unterstützung denkbar – immer mit Blick auf die zu beachtenden Regelungen des Beihilferechts.

9) Inwiefern sollen Ladepunkte lediglich auf öffentlichen Flächen im Rahmen der Ladeinfrastrukturstrategie zur Verfügung stehen?

Für Nutzer:innen von elektrischen Pkw ist nicht entscheidend, wem die Fläche gehört, auf der sich eine Lademöglichkeit befindet. Wichtig ist, dass die Lademöglichkeit dort vorhanden ist, wo der Pkw sich durch das übliche Mobilitätsverhalten ohnehin befindet. Dies können ein privater Stellplatz, Parkflächen beim Arbeitgeber, öffentlich zugängliche Parkflächen (bei Supermärkten, Sportvereinen oder Parkhäusern etc.), Ladehubs analog zu Tankstellen oder auch der öffentliche Straßenraum sein.

Wie viele Ladepunkte im öffentlichen Straßenraum notwendig sind, hängt davon ab, wie viel Ladeinfrastruktur an den anderen Orten entsteht. Um ein (ineffizientes) Überangebot an Ladeinfrastruktur zu verhindern, kann der Ausbau sich nicht rein an Zielzahlen orientieren, sondern muss aktuelle Entwicklungen berücksichtigen.

Die Ladeinfrastrukturkonzepte können nur Ziele für den öffentlichen Straßenraum formulieren und zur Realisierung empfehlen. Dennoch werden selbstverständlich auch die bereits realisierten und geplanten halböffentlichen Standorte berücksichtigt, um im Einzelfall Konkurrenzsituationen vor Ort zu vermeiden.

10) Inwiefern zählen auch Ladepunkte auf privaten Flächen in z.B. privaten Parkhäusern oder auf privaten Parkplätzen etc. zur Zielzahl des Senats?

Siehe Antwort zu Frage 9.

11) Welche Zusagen, Interessensbekunden etc. privater Eigentümer (Supermärkte, etc.) liegen dem Senat hinsichtlich der Errichtung privater, aber dennoch „öffentlich“ zugänglicher Ladepunkte vor und wie viele Ladepunkte würde dadurch wann entstehen?

Die globalen Konzepte bzw. Strategien des Einzelhandels, von Tankstellenbetreibern u. a. sind insbesondere auch auf den einschlägigen Portalen der Elektromobilität bekannt und über sie verfügbar (z. B. NOW GmbH). Ergänzend gibt es einen steten Austausch mit den entsprechenden Akteuren. In der Regel sind dies Betreiber von Ladeinfrastruktur, die mit den Flächeneigentümern kooperieren.

12) Inwiefern sollen private Eigentümer zur Errichtung „öffentlich“ zugänglicher Ladepunkte motiviert werden und mit welchen Instrumenten und in welchem Zeitraum?

Grundsätzlich wird der Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen sehr begrüßt, da der begrenzte Raum im öffentlichen Straßenraum möglichst wenig durch Ladeinfrastruktur beansprucht werden soll.

13) Skizzieren Sie bitte das Antrags- und Vergabeverfahren für Ladepunkte: Inwiefern sieht der Senat hier Änderungsbedarf, um die Zielzahl an Ladepunkte (schneller) erreichen zu können? Inwiefern unterscheidet sich das Antrags- und Vergabeverfahren für Ladepunkte in Bremen von anderen Bundesländern?

Aktuell identifizieren Ladesäulenbetreiber geeignete Standorte im öffentlichen Straßenraum und beantragen für diese Standorte eine Sondernutzungsgenehmigung bei der jeweiligen Kommune. In der Stadt Bremen ist der Antragsprozess seit März 2022 über einen Online-Dienst digitalisiert.

In den zurzeit in Bearbeitung befindlichen Ladeinfrastrukturkonzepten der Städte Bremen und Bremerhaven werden auch die jeweiligen Verfahren analysiert und Änderungsbedarfe abgeleitet. Die Ergebnisse werden nach Abschluss in geeigneter Form auch den Gremien zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Das Antrags- und Vergabeverfahren für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum ist eine kommunale und keine Landes-Aufgabe. Ein entsprechender Vergleich auf Länderebene ist daher nicht durchführbar.

Das Verfahren wird für Bremerhaven im Anschluss an den Abschluss der Expertise (siehe Punkt 2) entwickelt. Im Rahmen der Expertise wird eine Übersicht der Möglichkeiten zusammengestellt.

14) Sollte der Senat den Bedarf sehen, das Antrags- und Vergabeverfahren für Ladepunkte zu ändern, wann soll dies erfolgen?

Siehe Antwort zu 13)

15) Wie bewertet der Senat die im Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode festgeschriebene Zielzahl von 10.000 Ladepunkte für Bremen und Bremerhaven?

Wie viele Ladepunkte im öffentlichen Straßenraum notwendig sind, hängt davon ab, wie viel Ladeinfrastruktur an den anderen Orten entsteht. Um ein (ineffizientes) Überangebot an Ladeinfrastruktur zu verhindern, kann der Ausbau sich nicht rein an Zielzahlen orientieren, sondern muss aktuelle Entwicklungen berücksichtigen. Zudem sind Zielzahlen immer mit einem Zieljahr zu versehen und können sind bei Änderungen von Randbedingungen variabel angepasst werden.

Zielzahlen bieten insbesondere eine Orientierung über die Größenordnung der Aufgabe. Das wesentliche Ziel ist es, die Elektromobilität deutlich voranzubringen, um die Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. Vor allem für Menschen ohne eigenen Stellplatz kommt es beim Kauf eines E-Autos auf das Vertrauen an, dass ausreichend Lademöglichkeiten vorhanden sind, so wie bei einem Verbrennerfahrzeug flächendeckend Tankstellen zu finden sind.

Das Ziel ist, dass eine flächendeckende und bedarfsgerechte öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur entsteht, d.h. dass jede:r ausreichend oft eine freie Lademöglichkeit vorfindet. Die technologische Entwicklung sowohl bei der Ladeinfrastruktur als auch bei den Akkus von E-Auto ist dabei so rasant, dass entsprechende Aktivitäten in den kommenden Jahren immer wieder angepasst werden. Die Prognosen entsprechen daher immer nur dem aktuellen Wissensstand und werden den technologischen Entwicklungen angepasst.

Verweis auf die Ergebnisse der in Abschluss befindliche Expertise (Punkt 2). Eine Bewertung für den Bremerhavener Teil kann auf Basis der Ergebnisse vorgenommen werden.

16) Welche Konzepte verfolgt der Senat, sollten sich keine Bewerber auf Vergabeverfahren bzw. Betreiber finden?

Grundsätzlich beschreibt dieser Fall vergaberechtlich das sogenannte „Marktversagen“, dass formal als Ergebnis eines erfolglosen Interessenbekundungsverfahrens festgestellt werden kann. Das Marktversagen kann die Tür zur Anwendung von Vergabemöglichkeiten im Lichte des Beihilferechts öffnen.

Dieser Fall zeichnet sich aktuell nicht ab.

17) Sollten die in Frage 2 genannten jährlichen Zielzahlen nicht erreicht werden: Über welche Maßnahmen wird der Senat dann kurzfristig die Schaffung von Ladepunkten anregen, um die jeweilige jährliche Zielzahl zu erreichen, welche Ideen liegen in einem solchen Fall bereits heute vor?

Siehe Antwort auf Frage 8.

18) Wie viele VZÄ sind derzeit mit der Erarbeitung und Umsetzung einer Ladeinfrastrukturstrategie beschäftigt (die Nennung einer konkreten Zahl wird erwartet)?

0,25 VZÄ bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung.

0,5 VZÄ beim Amt für Straßen und Verkehr.

0,15 VZÄ beim Stadtplanungsamt Bremerhaven.

19) Ist die in Frage 17 genannte Anzahl ausreichend für ebendiese Aufgabe (bitte mit „ja“ oder „nein“ antworten und anschließend die Antwort begründen. Für den Fall, dass

der Senat mit „nein“ antwortet, bitte auch den eigentlichen Personalbedarf angeben und mit welchem Zeithorizont der eigentliche Personalbedarf gedeckt werden soll)?

Der tatsächliche Personalbedarf hängt von vielen Faktoren ab und lässt sich nicht ohne weiteres quantifizieren.

Derzeit läuft das Einstellungsverfahren für ein weiteres VZÄ im Bereich Elektromobilität und Ladeinfrastruktur im Referat Strategische Verkehrsplanung bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung. Beim Amt für Straßen und Verkehr wird zeitnah ein VZÄ zur Umsetzung der Ladeinfrastrukturstrategie zur Verfügung stehen.

Die Bewertung, ob der Ressourceneinsatz in Bremerhaven „ausreichend“ ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab und wird nach Abschluss der Expertise (siehe Punkt 2) im Rahmen des Volumens und der Anforderungen im Rahmen der Umsetzungsstrategie zu bewerten sein.

20) Wie bewertet der Senat die in der Enquetekommission beschlossenen Maßnahmen zur Ladeinfrastruktur (bitte listen sie alle betreffenden Maßnahmen auf und nehmen sie Stellung zum Inhalt und zur beschlossenen zeitlichen Umsetzung)?

Zwecks Beantwortung bitte folgende Vorlage verwenden:

Maßnahme der Enquetekommission	Inhaltliche Stellungnahme des Senats	Beschlossener Umsetzungszeitplan an der Enquetekommission	Umsetzungszeitplan an des Senats	Kosten

Die Maßnahmen der Enquetekommission mit Bezug zum Thema Ladeinfrastruktur sind u.a. in den Ladeinfrastrukturkonzepten der Städte Bremen und Bremerhaven entsprechend aufgegangen. Im Grundsatz bewertet der Senat die Maßnahmen der Enquetekommission positiv.

21) Sollten Maßnahmen nicht bis 2027 umgesetzt werden, bitte für jede Maßnahme einzeln begründen, warum der Senat diese nicht bis 2027 umsetzt.

Bislang ist vorgesehen, dass die Maßnahmen bis 2027 umgesetzt werden.

22) Listen Sie alle Maßnahmen, die die Schaffung von Ladeinfrastruktur vorsieht aus dem Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode auf.

Zwecks Beantwortung bitte folgende Vorlage verwenden:

Maßnahme aus dem Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode	Inhaltliche Stellungnahme des Senats	Geplante Umsetzung	Kosten

Ein Koalitionsvertrag stellt einen Vertrag zwischen politischen Parteien dar. Der Senat nimmt dazu inhaltlich nicht Stellung.

23) Im Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode findet sich folgende Forderung: „E-Ladepunkte so platzieren, dass sie den Fußverkehr nicht beeinträchtigen.“ Welches konkrete Konzept verfolgt der Senat, um diese Forderung umzusetzen und wie und wann soll dieses Konzept umgesetzt werden?

Ladeinfrastruktur ist Infrastruktur für Pkw und ggf. Nutzfahrzeuge und dementsprechend nicht im öffentlichen Raum zu platzieren, der für den Fußverkehr vorgesehen ist. Die konkrete

Ausgestaltung wird ebenfalls in den Ladeinfrastrukturkonzepten für Bremen und Bremerhaven berücksichtigt und wird nach Abschluss in geeigneter Form publiziert.

Für alle auf der konkreten Maßstabsebene identifizierten, gewünschten und konkret zu realisierenden Standorte für Elektroladesäulen im öffentlichen Raum wird eine Prüfroutine entwickelt. Neben der erforderlichen, geeigneten Stromversorgung vor Ort sind insbesondere straßenverkehrsbehördliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Dazu zählt neben der grundlegenden Bedeutung der Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr vor allem auch die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sowie die barrierefreie Erreichbarkeit der Ladesäulen.

Beschlussempfehlung:

Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) nimmt Kenntnis.