

Vorlage Nr. II 20/2023		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 1

Bedarfsanalyse und -prognose für elektrische Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum – Ergebnisse

A Problem

Mit Vorlage-Nr. II 13/2021 sollte in der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses (BUA) am 13.07.2021 zum Antrag StVV – AT 4/2021 berichtet und ein Beschluss gefasst werden. Der Antrag wurde zuvor von der Stadtverordnetenversammlung an den BUA überwiesen. Die Vorlage wurde dann in der oben genannten Sitzung des BUA vertagt. In der darauffolgenden Sitzung des BUA am 23.11.2021 brachte die KOA einen Änderungsantrag ein, der mehrheitlich beschlossen wurde.

B Lösung

Das Stadtplanungsamt hat daraufhin im Rahmen der Zuständigkeit zu dem beschlossenen Punkt 5 des Änderungsantrages (Einholen einer Bedarfsanalyse durch ein externes Büro) in Abstimmung der damaligen Dezernate II, VI und IX eine entsprechende Expertise an einen Dienstleister vergeben. Den Auftrag erhielt als Ergebnis des Vergabeverfahrens das Büro EcoLibro GmbH – strategische & operative Mobilitätsberatung in Troisdorf. Dieses Büro verfügt über zahlreiche Referenzen von vergleichbaren Auftraggebern und gilt als führender Dienstleister im Hinblick auf die Analyse und Prognose des Bedarfs von Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität.

Nach rund einem Jahr Bearbeitungszeit mit zahlreichen Besprechungen und Workshops mit Experten und Stakeholdern im Erarbeitungsverlauf liegen nun die Ergebnisse in Form eines Berichtes der Gutachter vor. Er ist als Abschlussbericht dieser Vorlage als Anlage beigefügt. Darin ist umfassend dargestellt, unter welchen aktuellen Rahmenbedingungen die Elektromobilität steht, wie sich der generelle Bedarf der elektrisch betriebenen Fahrzeuge und die dafür – als Randbedingung – erforderliche Ladeinfrastruktur entwickeln soll. Daraus leitet sich der konkret identifizierte Bedarf in Bremerhaven in der Prognose ab. Ein wesentlicher Auslöser für den Bedarf stellt auch die in vielerlei Hinsicht touristisch geprägte Ausrichtung der Stadt dar. Hier bietet es sich beispielsweise für Besuchende der Attraktionen an, während der Dauer des Aufenthalts das Fahrzeug aufladen zu lassen.

Die Expertise gliedert sich in 4 Teile:

- Teil A: Methodischer Ansatz zur bedarfsgerechten Standortfindung von Ladeinfrastruktur
- Teil B: Empirische Ergebnisse - Standortanalyse und Prognose Ladeinfrastruktur (LIS)
- Teil C: Handlungskonzept
- Teil D: Resümee

Im Resümee kommen die Gutachter zu folgender Zusammenfassung (Quelle Zitat: der dieser Vorlage als Anlage beigefügter Bericht ab Seite 130):

Die Analyse zeigt, dass der weit überwiegende Ladeinfrastrukturbedarf in Bremerhaven mit 2.294 Ladepunkten (69 Prozent des Gesamtbedarfes) im Jahr 2025, 6.409 Ladepunkten (76 Prozent des Gesamtbedarfes) im Jahr 2030 und rund 11.850 Ladepunkten (81 Prozent des Gesamtbedarfes) im Jahr 2035 im **privaten Bereich** bestehen wird (siehe Tabelle 1 auf Seite 8). Zum privaten Bereich zählen zum Beispiel Stellplätze am Eigenheim, Garagen sowie Tiefgaragen am Mietshaus, Garagenhöfe, private Parkplätze oder privaten Tiefgaragen.

Im Jahr 2025 werden für den **öffentlichen Bereich** 402 Ladepunkte (12 Prozent des Gesamtbedarfes), 780 Ladepunkte für das Jahr 2030 (9,3 Prozent des Gesamtbedarfes) sowie 1.083 Ladepunkte für das Jahr 2035 (7 Prozent des Gesamtbedarfes) prognostiziert.

Für den Bedarf im **halböffentlichen Bereich** wurden 294 Ladepunkte für das Berechnungsjahr 2025 (8,8 Prozent des Gesamtbedarfes), 555 Ladepunkte für das Berechnungsjahr 2030 (6,6 Prozent des Gesamtbedarfes) und 740 Ladepunkte für das Berechnungsjahr 2035 (5,1 Prozent des Gesamtbedarfes) berechnet.

An **Unternehmen** werden 356 Ladepunkte (10,6 Prozent des Gesamtbedarfes) im Jahr 2025, 642 Ladepunkte (7,7 Prozent des Gesamtbedarfes) im Jahr 2030 und 896 Ladepunkte (6,1 Prozent des Gesamtbedarfes) für 2035 erwartet.

Im **öffentlichen und halböffentlichen Bereich** wird somit für die **gesamte Stadt Bremerhaven** für das Berechnungsjahr 2025 ein Ladebedarf von 696 Ladepunkten (402 + 294), 1.335 Ladepunkte (780 + 555) für das Berechnungsjahr 2030 und 1.823 Ladepunkte (1.083 + 740) für das Jahr 2035 prognostiziert.

Da laut Angaben der Auftraggeberin und dem Ladesäulen-Kataster der Bundesnetzagentur bisher 64 öffentliche AC-Ladepunkte und 10 öffentlichen DC-Ladepunkte (Stand: 1. März 2023) durch diverse Betreiberinnen und Betreiber im gesamten Untersuchungsgebiet eingerichtet wurden, muss hier in den kommenden Jahren noch nachverdichtet werden, um den öffentlichen Ladebedarf zu decken. Hierbei werden vor allem DC-Ladepunkte beziehungsweise High Power Charger (HPC)-Schnellladehubs, wie die des Deutschlandnetzes, die eine entscheidende Rolle zur Deckung des öffentlichen Ladebedarfs spielen, benötigt.

Der **Substitutionseffekt für die bestehenden DC-Ladehubs** sowie für das Deutschlandnetz wurde für das Untersuchungsgebiet simuliert und die Ergebnisse in Tabelle 15 auf Seite 131 dargestellt. Unter Berücksichtigung der DC-Substitutionsberechnung wurden für den öffentlichen Bereich 71 Ladepunkte für das Berechnungsjahr 2025, 245 Ladepunkte für 2030 und 458 Ladepunkte für 2035 prognostiziert. Somit ergibt sich eine prognostizierte Reduzierung des öffentlichen Ladepunktebedarfs von 82 % (2025), 69 % (2030) sowie 58 % (2035). Die Abnahme des Substitutionseffektes über die Jahre hinweg ist auf die absolute Zunahme der Elektrofahrzeuge und auf die einhergehende Auslastung der DC-Lader zurückzuführen (siehe Kapitel 6.5.1 ab Seite 95).

Die Förderung und Koordination des Aufbaus dieser Ladeinfrastruktur kommt in der aktuellen Phase eine besondere Bedeutung zu. Hierbei ist es jetzt notwendig, dass die Stadt die Rolle als Vorreiter für die allgemeine öffentliche Wahrnehmung einnimmt. Dies bekommt insbesondere dort eine besondere Bedeutung für den Markthochlauf, wo private Lösungen nicht in der notwendigen Geschwindigkeit und in ausreichendem Maße entstehen.

Da gerade der private Bereich die Kernlast des Aufbaus tragen muss, ist es von essenzieller Bedeutung, diesen Bereich auch von kommunaler Seite aus zu unterstützen. Diese Unterstützung liegt vor allem bei der Koordination aller beteiligten Akteure. Die Kommune sollte dabei Rahmengerber und Förderer sein. Aufgaben sind dabei u. a. die Umsetzung des bestehenden Rechtsrahmens, die Weiterentwicklung der Stromnetze und Strukturen bei den Netzbetreiber:innen sowie Information und Beratung von Unternehmen und Bürger:innen. Wichtig ist dabei diese Aufgabe als dauerhaften Prozess zu verstehen, der die Stadt in den kommenden Jahren immer stärker beschäftigen wird.

Im Rahmen einer Abstimmung der Ämter 58, 61 und 66 erfolgt nach Abschluss der Bedarfsa-

nalyse und –prognose die Übergabe der Federführung des Themenfeldes Ladeinfrastruktur vom Dezernat II (Amt 61) an das Dezernat VI (Amt 66). Auf Grundlage der Ergebnisse der Bedarfsprognose schließen sich nun die von dort einzuleitenden Schritte der Umsetzung an, für die entsprechende rechtssichere Verfahrensschritte erforderlich sind. Es ist nach aktueller Einschätzung bereits deutlich, dass eine Umsetzung der prognostizierten Ladepunkte für 2025 nicht erreichbar ist. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen, auch unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen. Für die rechtssichere Umsetzung ist eine vertiefte juristische Beratung erforderlich. Das Dezernat VI/Amt 66 wird hierzu von Zeit zu Zeit berichten.

C Alternativen

Keine.

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Die kommunale Umsetzung der Klimaschutzstrategie 2038 sowie die Maßnahme im Rahmen der Fastlane bis 2027 werden unterstützt. Hinweise auf eine Gleichstellungsrelevanz sind nicht gegeben. Ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger sind von diesem Beschlussvorschlag nicht in besonderer Weise betroffen. Auf die besonderen Belange des Sports wirkt sich dieser Beschlussvorschlag nicht aus. Auf die besonderen Belange der Menschen mit Behinderung wirkt sich dieser Beschluss nicht aus. Für eine Gleichstellungsrelevanz gibt es keine Anhaltspunkte. Da sich der Beschlussvorschlag auf das gesamte Stadtgebiet auswirkt, sind alle Stadtteilkonferenzen über die Beschlusslage zu informieren.

E Beteiligung / Abstimmung

Umweltschutzamt (58) sowie Amt für Straßen- und Brückenbau (66). Im Rahmen von mehreren Workshops und einem breit gefassten Arbeitskreis in mehreren Sitzungen fußt das Konzept auf einer umfassenden Beteiligung.

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Es besteht eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremIFG.

G Beschlussvorschlag

1. Das Konzept zum Aufbau einer bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur in Bremerhaven wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Dezernat II wird gebeten, das Konzept mit dem Auftragnehmer abzuschließen und an das Dezernat VI zu übergeben.
3. Das Dezernat VI wird gebeten, die notwendigen Schritte zum Aufbau und zum Betrieb der Ladeinfrastruktur im öffentlichen und halböffentlichen Raum zu ergreifen.
4. Das Dezernat VI wird gebeten, von Zeit zu Zeit über den Fortgang der Umsetzung der Maßnahmen zu berichten.

Neuhoff
Bürgermeister

Anlage: Konzept zum Aufbau einer bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur in Bremerhaven