SPD BÜRGERSCHAFTSFRAKTION
LAND BREMEN

SPD Bürgerschaftsfraktion Land Bremen, Wachtstr. 27/29, 28195 Bremen

Bremen, 14. Februar 2022

Positionspapier der SPD-Fraktion zur Ladeinfrastruktur für E-Mobilität

Ausgangslage

Der Anteil von Elektroautos in Deutschland steigt, neue Modelle drängen auf den Markt. Als klimafreundlichere Mobilität ist die Elektromobilität in aller Munde. Um neben bestehenden Förderungen der Autos weitere Anreize zum Umstieg auf das E-Auto zu setzen, braucht es nun vor allem öffentliche Infrastrukturen wie flächendeckende E-Ladepunkte, die allen zugänglich sein müssen. Wohnort- und arbeitsplatznahe Angebote sind als neuer Bestandteil der Nahversorgung zu betrachten. Der öffentlichen Hand kommt dabei eine besondere Verantwortung zu, den Ausbau voranzubringen.

Im November 2021 zählte das Land Bremen laut Bundesnetzagentur 273 Ladepunkte. Davon entfielen 213 Ladepunkte auf die Stadt Bremen und 60 Ladepunkte auf die Stadt Bremerhaven. Mit Bremen vergleichbare Städte wie Dresden (293 Ladepunkte), Essen (464 Ladepunkte) und Hannover (506 Ladepunkte) zählen aktuell bereits deutlich mehr Ladepunkte. In Bremen kommen 19,5 Autos auf einen Ladepunkt (Essen: 15,3/Landkreis Hannover: 15,8/Dresden: 12,5). Im Land Bremen konzentrieren sich die öffentlichen Ladepunkte bisher auf die Zentren Bremens und Bremerhavens. Städtische Randgebiete, beispielsweise der Bremer Norden, Süden und Osten, zählen dagegen nur wenige Ladesäulen. Auch die Gewerbegebiete, die sich u.a. im Bremer Süden und Osten bzw. im Bremerhavener Süden befinden, haben bisher nur wenig öffentlich zugängliche Ladepunkte. Die geringe Zahl an Ladesäulen, insbesondere in Gewerbegebieten, ist problematisch. Denn es sind vor allem die Wege zur Arbeit, die mit dem PKW zurückgelegt werden und damit für den Großteil der CO2-Emissionen im PKW-Verkehr sorgen. Das trifft insbesondere auf die Pendler:innen zu, die in der Stadt Bremen knapp zwei Drittel der CO2-Emissionen der PKW-Verkehre ausmachen.

Zur Erreichung von Klimaneutralität im PKW-Verkehr ist der Antriebswechsel hin zur E-Mobilität daher von höchster Priorität. Damit der Umstieg gelingt, muss die notwendige Infrastruktur im PKW-Bereich vorhanden sein. Auf Bundesebene ist es Ziel, bis 2030 über eine Millionen Ladepunkte zu verfügen. Für das Land Bremen bedeutet das die Installation von 10.000 Ladepunkten bis 2030. Die Enquetekommission „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“ hat diesbezüglich Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Die öffentliche Hand ist Taktgeber der Ladeinfrastruktur

Um Anreize zur Nutzung von E-Fahrzeugen zu setzen, muss vor allem, aber nicht ausschließlich, die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ausgebaut werden. Der Senat soll als Taktgeber für den Ausbau der Ladeinfrastruktur agieren. Bis Mitte 2022 soll eine „Strategie Ladeinfrastruktur” für das Land Bremen erarbeitet werden, die mit relevanten Akteuren (Energieunternehmen,

SPD Bürgerschaftsfraktion Land Bremen
Wachtstraße 27/29, 28195 Bremen
fon 0421/33 67 70
fax 0421/32 11 20
web www.spd-fraktion-bremen.de
mail spd-fraktion@spd-bremen.de

Herstellern und Betreibern von Ladesäulen, Beiräten, Software-Unternehmen, öffentlichen Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften (insbesondere Wohnungsunternehmen) und weiteren Betroffenen) abgestimmt ist. Hier sollen auch die Ausbauziele für Ladepunkte auf öffentlichen und privaten Parkplätze, mit den Betreiber- bzw. Besitzer:innen der Parkflächen abgestimmt werden. Für die öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Bremen und Bremerhaven müssen Standorte in Abstimmung mit den Beiräten und anderen Trägern öffentlicher Belange identifiziert, abgesichert, zügig vermarktet und schnell für die Betreiber bzw. installierenden Unternehmen der Ladepunkte genehmigt werden. Dabei sollten auch digitale Antragsverfahren genutzt werden. Bei der Identifikation möglicher Flächen müssen ausreichend Parkflächen mit Ladepunkten für Familien und Menschen mit eingeschränkter Mobilität sichergestellt werden. Zudem sollen die Ladesäulen in eine Digitalisierungsstrategie eingebunden sein. Eine App bietet die Möglichkeit, verfügbare Parkplätze mit E-Ladeinfrastrukturen inklusive ihrer Gebühren sowie ihrer aktuellen Verfügbarkeit als Echtzeitinformationen anzuzeigen. Diese kann mit anderen Mobilitätsdienstleistungen (z.B. ÖPNV, Taxis und Car-/Bike-/Ride-Sharing-Angebote) verknüpft werden. Dieses Angebot sollte die Möglichkeit einer Reservierung und Bezahlung im Voraus beinhalten. Neben den 10.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkte, sollen auch Maßnahmen und Ausbauziele für die nicht-öffentlich zugänglichen Ladepunkte definiert werden. Hierzu sind Unternehmen auf die Schaffung von Ladeinfrastruktur für ihre Beschäftigten und einer möglichen öffentlichen Nutzung außerhalb der betrieblichen Stoß- bzw. Arbeitszeiten anzusprechen und zu beraten.

Ladepunkte flächendeckend und gut erreichbar in den Quartieren ausbauen

Die öffentlich zugänglichen Ladestationen müssen in allen Quartieren verfügbar sein. Kurzfristig sollen im Jahr 2022 jeweils 20 neue E- Schnellladetankstellen in Bremen und Bremerhaven entstehen. Es sollen bis 2030 im Durchschnitt ca. 120 Ladepunkte pro Quartier installiert werden. Die Anzahl muss sich nach der Zahl an PKW und dem Pendler:innen aufkommen in den Quartieren richten. Ladestationen müssen in kurzer Distanz zur Wohnung fußläufig binnen 10 Minuten erreichbar sein. Zur Schaffung dieser Ladepunkte müssen für die Wohnquartiere entsprechende Konzepte mit den Beiräten und weiteren Trägern öffentlicher Belange erarbeitet werden. So sollen verbindliche Strategien mit den großen öffentlichen Wohneigentumsgesellschaften wie der GEWOBA, STÄWOG, BREBAU und Genossenschaften vereinbart und im Rahmen der „Strategie Ladeinfrastruktur“ auch Zielzahlen für die Ladepunkte festgehalten werden. Ziel ist, dass kommunale Wohnungsgesellschaften und Unternehmen der städtischen Hand in Bremen und Bremerhaven bis spätestens 2025 mindestens 50 Prozent der für sie in der „Strategie Ladeinfrastruktur“ definierten E-Ladepunkte, einschließlich der Schnellladesäulen, aufbauen. Für die Bewohner:innen bedeutet das, dass bis 2025 deutlich mehr Ladesäulen für sie bereitstehen. Das bietet Bewohner:innen Sicherheit bezüglich ihrer Mobilität. Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) unterstützt dies, indem es bei einem Neubau oder einer größeren Renovierung von Gebäuden die Vorgabe macht, Infrastrukturen für Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorzusehen. Die öffentlichen Wohnungsunternehmen sollten ihren Mieter:innen Ladesäulen zur Verfügung stellen, ohne ihnen die Kosten über die Miete vollständig aufzubürden. Auch sind Ladevorrichtungen in Genehmigungsverfahren und städtebaulichen Verträgen für größere Umbaumaßnahmen und Neubauvorhaben mit zu berücksichtigen. In dichten Wohnquartieren, in denen Ladestationen Gehwege stark verengen

könnten, bieten Mobilitätshäuser bzw. Quartiersgaragen eine sinnvolle Möglichkeit, Ladesäulen intelligent auszubauen, ohne Gehwege einzuschränken. Entsprechend sollten vermehrt Quartiersgaragen geschaffen werden. Hierzu muss frühzeitig auf Beiräte zugegangen und mit ihnen geeignete Plätze für die Mobilitätshäuser bzw. Quartiersgaragen identifiziert werden, vor allem in den dichtbebauten Quartieren.

In Wohnquartieren sind Konzepte zur Nutzung bestehender Parkhäuser und Parkplätze zu erarbeiten, die eine Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge einbeziehen. Auf Parkflächen oder in Parkhäusern von Supermärkten oder Einkaufszentren sollte auch nachts das Aufladen von Fahrzeugen möglich sein. Ladeinfrastrukturen können sinnvoll mit erneuerbaren Energien verknüpft werden. Dazu sollen öffentliche sowie Parkflächen von Bau- und Supermärkten sowie von möglichem weiteren Gewerbe (z.B. Einkaufszentren) und in neuen Wohngebieten ab 25 Stellplätzen verpflichtend mit Solardächern und Ladepunkten versehen werden. In diesem Zusammenhang ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur mit neu entstehenden großen Parkflächen des Einzelhandels gut kombinierbar. So können diese Parkflächen direkt als die oben erwähnten Quartiersgaragen/Mobilitätshäuser oder alternativ als mit PV-Anlagen überdachte Parkflächen konzipiert werden. Dies liegt auch im Interesse des Einzelhandels, da neue Geschäftsmodelle bietet und attraktiv für Anwohner:innen und Kund:innen ist. Dazu sind entsprechende Dialoge mit Besitzer:innen bzw. Betreiber:innen großer Parkplätze notwendig. Zu beachten ist bei diesen Lösungen auch, dass die überdachten Parkflächen oder Quartiersgaragen/Mobilitätshäuser Aspekten der Kriminalitätsprävention genügen. Beispielsweise könnten Solarüberdachungen so konzipiert sein, dass sie ausreichend Licht bieten.

Zudem sind die Anreize des E-Mobilitätsgesetzes (E-MOG) auszuschöpfen. So sind Parkgebühren für E-PKW während des Ladens zu erlassen und das Parken auf öffentlichen Wegen und Straßen zu ermöglichen, soweit dem keine Sicherheitsbedenken entgegenstehen. Weiterhin sind im Rahmen späterer Überarbeitung des Stellplatzortsgesetzes die Möglichkeiten zu nutzen, Ladestationen beim Bau von Parkplätzen verpflichtend einzuführen.

<u>Ausbau von Ladestationen in Gewerbegebieten und auf Park and Ride-Parkplätzen</u>
Knapp 44 Prozent aller Fahrten der Bremer:innen mit dem Auto sind Wege zum beziehungsweise vom Arbeitsplatz. Täglich fahren ca. 85.000 Menschen aus dem Umland mit ihrem Auto zu ihrem Bremer und 21.000 zu ihrem Bremerhavener Arbeitsplatz. Da ein geraumer Teil der PKW-Verkehre im Land Bremen in die Gewerbegebiete und zu größeren Arbeitgebern führt, soll die Ladeinfrastruktur arbeitsplatznah ausgebaut werden. In neuen Gewerbegebieten müssen ausreichend öffentlich zugängliche Ladestationen zur Verfügung stehen und neu ansiedelnde Unternehmen sollen im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes einen Plan vorlegen, wie sie Beschäftigten das Laden ermöglichen. Entsprechende Genehmigungen sind schnell zu erteilen. Bis 2030 soll die Ladeinfrastruktur so ausgebaut sein, dass pro Tag 50 Prozent der E-PKW der Beschäftigten am Arbeitsplatz in den Gewerbegebieten geladen werden können. Der Ausbau der PKW-Ladeinfrastruktur kann hierbei auch in gemeinsamen Projekten mit Logistik- und Kurier-, Express- und Paketdienstleistungsunternehmen verknüpft werden, die in den kommenden Jahren und Jahrzehnten ebenfalls auf E-Mobilität umsteigen werden.

SPD Bürgerschaftsfraktion Land Bremen
Wachtstraße 27/29, 28195 Bremen
fon 0421/33 67 70
fax 0421/32 11 20
web www.spd-fraktion-bremen.de
mail spd-fraktion@spd-bremen.de

Auch Park and Ride-Parkplätze, die oftmals auch von Einpendler:innen genutzt werden, müssen mit ausreichend Lademöglichkeiten versehen sein. So lohnt es sich für Autofahrer:innen, den PKW in peripheren Gebieten abzustellen und sich im Bremer bzw. Bremerhavener Stadtverkehr mit anderen Verkehrsmitteln fortzubewegen.

Die Ladeinfrastruktur wird zukünftig Verkehrsströme leiten können

Durch Ladestationen auf Park and Ride-Parkplätzen und weiteren Parkflächen außerhalb der Innenstadtkerne, die gleichzeitig gut an den ÖPNV angebunden sind, lässt sich der Motorisierte Individualverkehr (MIV) so steuern, dass die Innenstädte verkehrlich entlastet werden. Dazu beitragen kann ein Modell ähnlich der kostenlosen Linie "Ölf", im Zuge des Aktionsprogramms Innenstadt. Diese könnte werktags für die Pendler:innenverkehre zwischen Innenstadt, Hauptbahnhof, Bürgerweide und Universität verkehren und samstags zwischen Innenstadt und Bürgerweide. Auch eine Kombination mit dem Parkticket PLUS der BREPARK wäre denkbar. Dem Leitbild einer autoarmen Innenstadt folgend, soll Ladeinfrastruktur vor allem außerhalb des Stadtzentrums aufgebaut werden. Die Parkhäuser der Innenstadt, die langfristig bestehen bleiben, sollen vorrangig Anwohner:innen, mobilitätseingeschränkten Personen und Car-/Ride-Sharing Diensten Lademöglichkeiten bieten. Die Lademöglichkeiten auf den Park and Ride-Plätzen (z.B. Bürgerweide und Uni) und im öffentlichen Netz sollen gleichsam für das bidirektionale Laden (vor allem Vehicle-to-Grid) ausgestattet sein. Da die Fahrzeuge während der Arbeitszeit lange stehen und zukünftig gleichsam tagsüber sehr viel Strom für das Stromnetz benötigt wird, können die Fahrzeuge so als Stromquelle dienen, ohne die Mobilität der Beschäftigten zu gefährden.

Ladestationen privater Unternehmen durch Anreize und Kooperationen forcieren

In die Strategie Ladeinfrastruktur sind gerade private Unternehmen einzubinden. Mithilfe von Vergaberichtlinien, Verträgen, Beratungsstrukturen oder Kooperationsprojekten mit privaten Betreibern muss die Ladeinfrastruktur in Quartieren, Gewerbegebieten und in der Nähe größerer Unternehmen forciert werden. Um den Klimaschutz im Verkehrsbereich schnell umzusetzen, müssen kurze Antrags- bzw. Genehmigungsverfahren her. Vergaberichtlinien können auch genutzt werden, um privaten Unternehmen Anreize zum Aufbau von Ladesäulen in peripheren Gebieten Bremens und Bremerhavens zu bieten. Z.B. kann der Ausbau in zentralen Gebieten an den Ausbau in den Randgebieten der beiden Städte gebunden sein. Weitere Anreize kann es dadurch geben, dass diejenigen, die Ladesäulen bereitstellen, keine jährliche Sondernutzungsgebühr für die Nutzung von Flächen in Bremerhaven zahlen müssen. Dies gilt bereits in Bremen. Dazu sind Gespräche mit dem Magistrat zu führen. Weiterhin soll rechtlich geprüft werden, ob bei Gewerbeanmeldungen und Umbaumaßnahmen von Tankstellen eine Pflicht zur Einrichtung von Schnellladesäulen eingeführt werden kann. Eine analoge Regelung sollte auch für Einzelhandelsmärkte (Baumärkte, Gartencenter und Supermärkte) geprüft werden. Perspektivisch wird die Zahl der Tankstellen abnehmen. Auf den freiwerdenden Flächen sollen (zweistöckige) Quartiersgaragen und /oder Ladestationen entstehen. Für Unternehmen braucht es schnell (d.h. bis Ende 2022) eine Beratungsstruktur. Analog zu den Energieberatungen für private Hausbauer muss eine Beratungsinfrastruktur aufgebaut werden, die Unternehmen schnelle Informationen zur technischen Machbarkeit (z.B. Stromkapazität) gibt, zur Umsetzung berät, die finanziellen Unterstützungsmöglichkeiten aufzeigt und bei der der Antragstellung hilft

und einen guten Draht zu Kooperationspartnern hat, die Ladesäulen installieren. Denkbar wäre die Etablierung einer solchen Beratung bei energiekonsens, WfB und BIS oder privaten Start-Up-Unternehmen. Die Verbraucherzentrale bietet sich wiederum als Informationsstelle für Verbraucher:innen an. Den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Gewerbegebieten kann Bremen unterstützen, indem Unternehmen den gemeinsamen Ausbau vor Ort forcieren und das Gewerbegebietsmanagement mit den örtlichen Unternehmen den Ausbau koordiniert.
Weiterhin müssen Bebauungspläne, mindestens in neuen Gewerbegebieten, Ladestationen vorsehen. Um die Ladeinfrastruktur auf Parkflächen abzusichern, soll sie mit der Installation von Photovoltaik verbunden werden. Neue versiegelte Parkplatzflächen ab 25 Stellplätzen sollen ab dem Jahr 2023 mit Photovoltaik ausgerüstet werden. Bis 31.12.2024 sollen private und gewerbliche Eigentümer:innen dies auf bestehenden Flächen umsetzen. Solarflächen auf öffentlich zugänglichen Parkplatzflächen sollten zusätzlich genutzt werden, um eine öffentliche Ladeinfrastruktur abzusichern.
In Bremerhaven muss zur Zukunftssicherung des Autoumschlages mit den ansässigen Firmen eine Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge entwickelt werden.

Vorbildfunktion der öffentlichen Hand

Im Rahmen der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand sind Behördenparkplätze und Parkplätze vor öffentlichen Einrichtungen mit E-Ladepunkten auszustatten, wobei ein Ladepunkt je 10 Parkplätzen vorhanden sein sollte. Analog sollen öffentlich betriebene Parkflächen, auch die der Beteiligungsgesellschaften, ab 25 Stellplätzen mit einer Ladeinfrastruktur versehen werden. Weiterhin sollen bis 2030 60 Prozent der Parkplätze in den öffentlichen BREPARK- und STÄPARK-Parkhäusern mit Ladepunkten ausgestattet werden. Die öffentliche Hand soll bei der Kombination von Ladeinfrastruktur und Erneuerbaren Energien Vorbild sein. Neue versiegelte Parkplatzflächen ab 25 Stellplätzen sollen ab dem Jahr 2023 mit Photovoltaik-Überdachung ausgerüstet werden. Bis zum 31.12.2023 soll die öffentliche Hand dies auf bestehenden Flächen umsetzen. Solarflächen auf öffentlich zugänglichen Parkplatzflächen sollten zusätzlich genutzt werden, um eine öffentliche Ladeinfrastruktur abzusichern.

Modell zur Umsetzung des Strategie Ladeinfrastruktur finden

Für eine schnellstmögliche Realisierung der Ladestationen, muss die öffentliche Hand eine aktive Rolle einnehmen. Es ist kurzfristig bis 2023 zu prüfen, ob die Gründung einer öffentlichen „Bremer Energiegesellschaft“ zur Umsetzung der Strategie Ladeinfrastruktur möglich und diese geeignet ist, die Ladeinfrastruktur schnellstmöglich voranzubringen. Eine öffentliche Energiegesellschaft, welche die Stromversorgung Bremens und Bremerhavens verwaltet, würde den flächendeckenden Ausbau der Ladestationen voranbringen. Ebenfalls sollen Öffentlich-Private-Betreibermodelle (sogenannte Public-private-Partnership) oder Öffentlich-Öffentliche-Betreibermodelle (sogenannte Public-public-Partnership) auf ihre Tauglichkeit zum Ausbau und zur Finanzierung des Ladeinfrastrukturausbaus geprüft werden. Im Rahmen der Enquetekommission „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“ ist ein Gutachten erstellt worden, dass die Finanzierungspielräume innerhalb der bremischen Schuldenbremse auslotet. Die Möglichkeiten, die das Gutachten eröffnet, sollen zur Umsetzung der Strategie Ladeinfrastruktur ausgeschöpft werden.

SPD Bürgerschaftsfraktion Land Bremen
Wachtstraße 27/29, 28195 Bremen
fon 0421/33 67 70
fax 0421/32 11 20
web www.spd-fraktion-bremen.de
mail spd-fraktion@spd-bremen.de

Zusammenfassung der Forderungen:

- Kurz- und mittelfristige Ziele

o Der Bremer Senat soll bis Mitte 2022 eine abgestimmte „Strategie Ladeinfrastruktur" für das Land Bremen erarbeiten, um Ausbauziele zu definierten und Standorte für E-Ladesäulen zu identifizieren, abzusichern, schnell zu vermarkten und zügig zu genehmigen. Die Strategie ist mit wichtigen einschlägigen Akteuren, vor allem Beiräten und anderen Trägern öffentlicher Belange abzustimmen. Es muss mitbedacht werden, dass für Familien und Menschen mit eingeschränkter Mobilität ausreichend Parkflächen mit Ladepunkten bereitstehen. Ziel für das Land Bremen ist es, bis 2030 10.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte einzurichten, ebenfalls bis 2030 soll in den Quartieren eine Ladestation pro 10 E-Fahrzeuge bereitgestellt werden. Weiterhin sind Maßnahmen und Ausbauziele für die nicht-öffentlich zugänglichen Ladepunkte zu definieren.

o Im Rahmen einer Digitalisierungsstrategie ist auch eine App auf den Weg zu bringen, in der verfügbare Parkplätze mit E-Ladeinfrastrukturen inklusive ihrer Gebühren und aktuellen Verfügbarkeit als Echtzeitinformationen angezeigt werden und eine Reservierung und Bezahlung ermöglicht wird. Diese soll mit anderen Mobilitätsdienstleistungen verknüpfbar sein.

o im Jahr 2022 sollen in beiden Städten jeweils 20 Schnellladetankstellen installiert werden

o bis Ende des Jahres 2022 soll eine Beratungsstruktur für Unternehmen aufgebaut sein, die schnelle Informationen zur technischen Machbarkeit (z.B. Stromkapazität) bereitstellt, zur Installation berät, die finanziellen Unterstützungsmöglichkeiten aufzeigt und bei der der Antragstellung hilft und einen guten Draht zu Kooperationspartnern in diesem Bereich pflegt

o Einrichtung einer durch Bremen finanzierten Stelle für Fragen rund um die Elektromobilität und Ladeinfrastruktur bei der Verbraucherzentrale Bremen für Verbraucher:innen

- Alle Quartiere müssen über Ladeinfrastrukturen verfügen, die binnen 10 Minuten zu erreichen sind. Der Ausbau kann mit dem Ausbau von Quartiersgaragen und Mobilitätshäusern verknüpft werden. Insbesondere muss auf Beiräte für die Identifikation geeigneter Flächen zugegangen werden.

- Kommunale Wohnungsgesellschaften und Unternehmen der städtischen Hand sollen bis spätestens 2025 mindestens 50 Prozent der für sie in der „Strategie Ladeinfrastruktur" vorgesehenen Ladepunkte, einschließlich der Schnellladesäulen, aufbauen. Dies soll nicht vollständig über die Miete weitergereicht werden.

- Zudem sind bis 2030 Parkflächen ab 25 Stellplätzen von Bau- und Supermärkten sowie von möglichem weiteren Gewerbe (z.B. Einkaufszentren) und in neuen Wohngebieten mit Ladesäulen auszustatten. Neu zu bauende Parkflächen des Einzelhandels können gut mit Quartiersgaragen, Mobilitätshäusern und/oder einer Solarüberdachung kombiniert werden.

SPD Bürgerschaftsfraktion Land Bremen
Wachtstraße 27/29, 28195 Bremen
fon 0421/33 67 70
fax 0421/32 11 20
web www.spd-fraktion-bremen.de
mail spd-fraktion@spd-bremen.de

Dazu sind Dialoge mit Besitzer:innen/Betreiber:innen zu führen.

- Ebenfalls sind Ladesäulen mit erneuerbaren Energien zu verknüpfen. Die Ladeinfrastruktur auf Parkflächen soll mit der Installation von Photovoltaik verbunden werden. Neue versiegelte Parkplatzflächen ab 25 Stellplätze soll ab dem Jahr 2023 mit Photovoltaik ausgerüstet werden. Bestehende Flächen der öffentlichen Hand sollen bis Ende 2023 bzw. bis Ende 2024 bei privaten und gewerblichen Eigentümer:innen mit Photovoltaik-Überdachung ausgerüstet werden. Solarflächen auf öffentlich zugänglichen Parkplatzflächen sollten zusätzlich genutzt werden, um eine öffentliche Ladeinfrastruktur abzusichern. Für arbeitsplatznahe Angebote und jene, die mit dem Weg zur Arbeit verknüpft werden, müssen Ladeinfrastrukturen in neuen Gewerbegebieten und auf Park and Ride-Parkplätzen verpflichtend sein. Durch Ladestationen auf Park and Ride-Parkplätzen und weiteren Parkflächen außerhalb der Innenstädte, die gut an den ÖPNV angebunden sind, lassen sich Verkehrsströme so steuern, dass Innenstädte verkehrlich entlastet werden.

- Bis 2030 soll die Ladeinfrastruktur soweit ausgebaut sein, dass mindestens 50 Prozent der Beschäftigten in den Gewerbegebieten die Möglichkeit haben, ihren PKW auch dort zu laden.

- Flankierend sind insbesondere größere Unternehmen dafür zu gewinnen, auf ihren Firmenparkplätzen eine Ladeinfrastruktur für ihre Beschäftigten zu schaffen und diese in geeigneten Fällen auch für eine öffentliche Mitbenutzung anzubieten

- Private Betreiber sind in die Strategie Ladeinfrastruktur einzubeziehen. Im Rahmen von Vergaberichtlinien, Verträgen und Kooperationsprojekten sollen entsprechende Anreize gesetzt werden. Eine Möglichkeit ist, dass Anbieter keine Sondernutzungsgebühr für die Nutzung der Fläche zahlen müssen. Geprüft werden soll auch, ob bei Gewerbeanmeldungen, Umbaumaßnahmen von Tankstellen und der Eröffnung von neuen Einzelhandelsmärkten eine Pflicht zur Einrichtung von Schnellladesäulen umgesetzt werden kann.

- Die öffentliche Hand muss als Vorbild vorangehen. Deswegen müssen Behördenparkplätze, Parkplätze vor öffentlichen Einrichtungen und öffentlich betriebene Parkflächen, auch von Beteiligungsgesellschaften, ab 25 Stellflächen bis 2025 mit Ladeinfrastrukturen versehen werden. Bis 2030 60 Prozent der Parkplätze in den BREPARK- und STÄPARK-Parkhäusern mit Ladepunkten ausgestattet sein.

- Für eine gesteuerte und schnelle Umsetzung soll u.a. eine öffentliche „Bremer Energiegesellschaft" bis spätestens 2023 geprüft werden. Denkbar sind auch Öffentlich-Private oder Öffentlich-Öffentliche Betreibermodelle.

SPD Bürgerschaftsfraktion Land Bremen
Wachtstraße 27/29, 28195 Bremen
fon 0421/33 67 70
fax 0421/32 11 20
web www.spd-fraktion-bremen.de
mail spd-fraktion@spd-bremen.de