

Mitteilung des Senats vom 29. Juni 2021

Aufbau der elektrischen Fahrzeugflotten und deren Ladeinfrastruktur im kommunalen Umfeld"

Die Fraktion der SPD hat unter Drucksache 20/431 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie sehen die Konzepte zur Elektrifizierung der kommunalen Flotten und/oder des kommunalen Fuhrparks in Bremen aus? Welche Zeit- und Realisierungsplanungen liegen dem zugrunde? Wurde hierfür Förderung durch einschlägige Programme beantragt?
2. Welche Konzepte verfolgt der Senat für den Aufbau einer für den eigenen Flottenbetrieb, an Krankenhäusern, Hochschuleinrichtungen oder sonstigen öffentlichen Einrichtungen notwendigen Ladeinfrastruktur? Wurde hierfür Förderung beantragt?

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet:

Der Senat hat in seiner Sitzung am 31. März 2020 die Entwicklung, Implementierung und kontinuierliche Verstetigung eines nachhaltigen betrieblichen Mobilitätsmanagements in den mehrheitlichen Beteiligungsgesellschaften sowie die Anpassung der bisherigen Dienstwagenregelung mit privater Nutzung von Dienstwagen beschlossen. Die in der Gesellschaft anfallenden Verkehre und Mobilitätsformen sollen danach ganzheitlich und systematisch betrachtet werden. Die Gesellschaften sind aufgefordert, im Geschäftsjahr 2020 eine Bestandsaufnahme und Analyse ihrer relevanten Verkehre durchzuführen und hierauf basierend selbst ein für die jeweilige Beteiligungsgesellschaft passgenaues individuelles betriebliches Mobilitätskonzept zu erstellen beziehungsweise ihr bestehendes Modell vorzustellen. Ein solches Konzept soll die Elemente und Anreize fokussieren, mit denen in der jeweiligen Beteiligungsgesellschaft messbare und signifikante Wirkungen erzielt werden können. Das Konzept soll auch eine spezifizierte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu den geplanten Maßnahmen umfassen. Hierbei gilt es die von der Gesellschaft zum Beispiel definierten CO₂ Einsparziele auf dem wirtschaftlichsten Weg zu erreichen. Weitere Einzelheiten sind der Senatsvorlage vom 31. März 2020 zu entnehmen.

Im Bereich des ÖPNV ist vorgesehen, dass die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) sukzessive den Busbetrieb auf Elektrofahrzeuge umstellen wird. Einzelheiten hierzu sind in der laufenden Teilfortschreibung zum Verkehrsentwicklungsplan dargestellt und sind in separaten Vorlagen zu beschließen. Entsprechende Förderanträge für aktuell zu beschaffende Fahrzeuge und Lade- sowie weitere Betriebshof- und Werkstattinfrastruktur sind gestellt. Mit den weiteren Beschaffungen werden parallel die entsprechenden Förderanträge gestellt werden. Die Mehrkosten der Um-

stellung, die nicht durch Förderprogramme oder durch die BSAG abgedeckt werden, werden vorbehaltlich entsprechender Beschlüsse in den kommenden Jahren im Haushalt abzubilden sein.

3. Wurden oder werden kommunale oder regionale öffentliche Ladeinfrastrukturkonzepte für den Auf- und Ausbau der lokalen öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur erstellt?

- a) Wenn ja, welche Flächen sind dafür angedacht, und welche Ladepotenziale werden erwartet?

Die Potenziale für Ladeinfrastruktur sind im Masterplan Green City (<https://www.bauumwelt.bremen.de/info/masterplangreencitybremen>) (Link geprüft am 29. Juni 2021) untersucht und dort im Handlungsfeld 4 dargestellt worden.

Es sind folgende Handlungsfelder identifiziert worden: öffentliche Parkierungsanlagen, Einzelhandel, öffentliche Einrichtungen (Ärztelhäuser, Behörden, Postämter etc.), Sportstätten und Gastronomie und Wohnquartierslösungen. Darüber hinaus ist die Elektrifizierung der Busflotten, der Taxen und Carsharing-Fahrzeuge als Handlungsfelder beschrieben worden. Daran arbeitet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau derzeit im Rahmen des Handlungsfelds Klimaschutz.

Für eine Aktualisierung und Vertiefung der damaligen Makroanalyse im Bereich öffentlicher Flächen ist ein Projektantrag gestellt worden (siehe Frage 6).

- b) Wie wird das Potenzial für solarbetriebene Ladeinfrastrukturen eingeschätzt? Wie wird dabei die Nutzung von Parkflächen, gegebenenfalls durch Überdachung, bewertet? Gibt es entsprechende Planungen?

Dazu gab es keine gezielten Untersuchungen in der Stadt Bremen. Die Errichtung von Solardächern findet im ersten Schritt vor allem seine Anwendung im Wohnungsbau und Gewerbe.

- c) Wurde Förderung für den Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur beantragt?

Da die Stadt Bremen Ladeinfrastruktur nicht selber betreibt, hat sie auch keine Förderung beantragt. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau hat jedoch alle Förderaufrufe und die dafür angesetzten Informationsveranstaltungen an alle potenziell Interessierten weitergeleitet und Unterstützung für die Antragstellenden angeboten.

4. Wurden oder werden kommunale oder regionale öffentliche Ladeinfrastrukturkonzepte erstellt und Förderungen beantragt, die für ein Nutzer:innen-Netzwerk lokaler Akteur:innen (zum Beispiel kommunale und gewerbliche Nutzer:innen) angedacht sind?

Es wurde von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Mitte Mai zum entsprechenden Förderaufruf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ein Förderantrag für die Erstellung eines öffentlichen Ladeinfrastrukturkonzeptes gestellt. Eine Netzwerkbildung ist in diesem Projektantrag mit enthalten.

Darüber hinaus steht die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau den Dienststellen und Beteiligungsgesellschaften bei Beratungsbedarf über die Möglichkeiten der Mehrfachnutzung von Flotten und Ladeinfrastrukturen zur Verfügung.

5. Wurden oder werden Konzepte zur schrittweisen Integration kommunaler beziehungsweise gewerblicher E-Fahrzeuge in intermodale Verkehrs-

und Logistikkonzepte und Mobilitätsdienstleistungen erstellt, für die Förderung beantragt wird? Gibt es Planungen zum Aufbau solcher Infrastrukturen in Gewerbegebieten?

Im Rahmen von Bremens Strategie „Zukunftsweisender Wirtschaftsstandorte“ sind sowohl Elektromobilität als auch Mobilitätsdienstleistungen wichtige Bausteine im Hinblick auf multimodale, leistungsfähige und nachhaltige Logistik- und Mobilitätslösungen. Konkret werden unter anderem folgende Ansätze verfolgt, bei denen jeweils Elektromobilität eine Rolle spielt:

Ladeinfrastruktur: Um die Alltagstauglichkeit der Elektromobilität zu erhöhen und die Attraktivität der Wirtschaftsstandorte langfristig zu sichern, wird die Stadt Bremen den Aufbau von Ladeinfrastruktur unterstützend vorantreiben. Ziel ist, dass die Nutzung von Elektrofahrzeugen und von mit Wasserstoff angetriebenen Nutzfahrzeugen mindestens ebenso komfortabel möglich ist wie die von Verbrennerfahrzeugen. Erster Schritt ist ein Aufbaukonzept für die Wirtschaftsstandorte, das die Elektromobilität in ihrer Gesamtheit betrachtet und konkrete Maßnahmenpakete formuliert. Im Blick stehen unter anderem unterschiedliche Ladevarianten, die Anzahl und Verteilung von Lademöglichkeiten, die Einbindung von lokal erzeugten erneuerbaren Energien, Leistungskapazitäten der Netze, Betreiberstrukturen, die Unterstützung von Unternehmen sowie Kommunikationsmaßnahmen. Das Aufbaukonzept wird durch die Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) beauftragt. Es wird geprüft, ob hierbei Förderungen in Anspruch genommen werden können.

Logistik: Insgesamt existieren in der Logistik vielfältige Potenziale zur Reduzierung von Verkehren, Kosten und CO₂-Emissionen. Um diese zu heben, ist es notwendig, gemeinsam mit den ansässigen Unternehmen ganz individuell eine Bestandsanalyse vorzunehmen und Maßnahmenpakete zu erarbeiten. Themen können die Organisation und das Angebot von Stellplätzen sein, die Bündelung von Verkehren durch Verteilzentren, ein (digitales) Laderampenmanagement, zentrale Energiesäulen (beispielsweise für Kühlaggregate), die Einbindung von Lastenrädern sowie regenerative Antriebsformen (Elektrisch oder Wasserstoff) und andere. Neben der Herstellung von Infrastrukturen geht es damit insbesondere um Veränderungen in der Organisation von Logistik. Zentraler Hebel hierfür sind Informations- und Beratungsangebote sowie Netzwerke, um Unternehmen für mögliche Maßnahmen zu sensibilisieren und die Akzeptanz für Veränderungen zu erhöhen.

Carsharing: Carsharing wird in sehr großem Umfang insbesondere auch für berufliche Fahrten genutzt. Die bremischen Wirtschaftsstandorte sind im Hinblick auf Carsharing bisher allerdings kaum durch Stationen angebunden. Dies soll sich in Zukunft ändern. Denn in der mittel- bis langfristigen Betrachtung kann Carsharing für die Unternehmen zu einem Mehrwert führen, indem es eine Reduzierung der eigenen (Leasing-)Fahrzeuge ermöglicht, wodurch Kosten und Betreuungsaufwand gesenkt werden können. Auch für die Gebiete stellt Carsharing eine Bereicherung dar, wenn auf diesem Wege der ruhende Verkehr reduziert wird. Hierbei sollen auch Elektrofahrzeuge eine Rolle spielen.

Mobilitätsplattformen: Die Mobilität der Zukunft ist vernetzt und multimodal. Innovative Mobilitätsplattformen können Unternehmen und Quartiere und sogar ganze Wirtschaftsstandorte dabei unterstützen, ein verkehrsmittelübergreifendes Angebot zu bieten, das einen echten Anreiz für den Wechsel zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln ermöglicht. Die erfolgreiche Entwicklung solcher Softwarelösungen, wie beispielsweise in Form von innovativen Mobilitäts-Apps, soll gemeinsam von der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, der WFB und unter enger

Einbindung der städtischen Mobilitätsunternehmen wie unter anderem der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) und der BREPARK geprüft werden.

Ergänzend hierzu sind aktuell für unterschiedliche Wirtschaftsstandorte in Bremen Umsetzungskonzepte in der Erarbeitung, die unter anderem die zuvor genannten Themen aufgreifen und diese in konkrete Maßnahmenpakete überführen. Hierbei wird auch geprüft, ob und an welchen Stellen Förderungen in Anspruch genommen werden können.

Darüber hinaus werden im Rahmen des Europäischen Forschungsprojektes ULaaDS (Urban Logistics as an on-Demand Service) in Bremen neue Logistikkonzepte für die sogenannte letzte Meile erprobt. In Zusammenarbeit mit dem Güterverkehrszentrum (GVZ) werden gebündelte Auslieferungen zu neuen Mikrodepotstandorten in die Innenstadt geliefert. Von dort werden sie mit speziellen elektrisch unterstützten Schwerlastenfahrzeugen weiter verteilt. Der Innovationcharakter liegt in der Bündelung der Lieferungen zu sogenannten White Label Transporten und der dynamischen Anpassung der Depotstandorte. Ziel ist vor allem die Erhöhung der Auslastung der Fahrzeuge, effizientere Gestaltung der Lieferketten und -prozesse, Emissionsreduktion, Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr und Staureduktion. Erfolgreiche Businessmodelle sind das Sprungbrett in eine breite Anwendung dieses Systems.

6. Für welche Aufrufe zur Einreichung von Anträgen zur Förderung von Elektromobilität wurden in den vergangenen Jahren Anträge eingereicht? Wie häufig wurden diese bewilligt?

Projekt	Förderlinie	Laufzeit	Projektvolumen
GreenCharge	H2020	01.09.18 bis 31.08.21	4,05 Millionen gesamt/218 000 Euro Bremen
ArtForum	Interreg NSR	01.09.19 bis 31.08.22	3,8 Millionen gesamt/663 000 Euro Bremen
UlaaDS	H2020	1.9.20 bis 31.08.23	3,15 Millionen gesamt/375 00 Euro Bremen

Tabelle: bewilligte Projekte

Die Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI wurde am 14. Dezember 2020 veröffentlicht. Es wurden von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau im ersten Aufruf am 14. Februar 2021 ein Antrag (ParQur – Aufbau von Ladeinfrastruktur in Wohnquartieren) gestellt. Der Förderaufruf war sehr stark überzeichnet und so ist dieser Antrag in diesem Aufruf nicht bewilligt worden.

Darüber hinaus sind zwei weitere Anträge beim BMVI für den Förderaufruf Konzepte am 15. Mai 2021 (ALMA – Alternative Antriebe und Mobilitätsangebote für die Bremer Verwaltung, ELLI – Elektrisches Laden im öffentlichen Raum) gestellt worden.

Die Bewilligungen für diese Anträge beim BMVI stehen noch aus.

Mit dem Antrag Smart Cities hat Bremen sein Handlungsfeld „Innenstadt als Wirtschafts- und Dienstleistungsstandort leistungsfähig gestalten“ konkretisiert und wird mit der Entwicklung einer Smart Cities Strategie an gute Ideen und vorhandene Erfahrungen und Technologien anknüpfen, wie smarte Stadtentwicklung, Digital Impact Labs, Digitalassistentz, E-Mobilität, E-Logistik. Bremen wird damit die Umsetzung und Verstetigung der Maßnahmen verfolgen. Für die Bereiche Einzelhandel, Großhandel und Geschäftskunden ist die Optimierung von Lieferungen geplant. Auch diese soll in Co-Creation durch die WFB entwickelt werden. In der Strategiephase (Jahr eins) sollen noch zwei bis drei weitere Projekte oder Ergänzungen der genannten Maßnahmen identifiziert werden, für deren Konzipierung umfangreichere Vorklärungen erforderlich sind. Damit können unter anderem Ideen der Senatorin für Wissenschaft und Häfen zu Beiträgen aus „BREMEN.KI – Strategie für Künstliche Intelligenz“ zur

Stadtentwicklung und zum autonomen Fahren im Rahmen der Stadt- oder Hafenlogistik einbezogen werden.

Der Bewerbung Bremens kommt zugute, dass bereits bestehende Smart-City-Strategien vorhanden sind. Dazu gehören die Strategien „Smart Digital Mobil“, Verwaltung 4.1., die Initiative „Bremen Digital 2019- 2021“. Alle Einzelprogramme finden ihren gemeinsamen Rahmen im Programm „Zukunft Bremen 2035“. Das beantragte Fördervolumen beträgt gesamt für fünf Jahre Laufzeit 11 Millionen Euro.

7. Wurden oder werden Betriebe dabei unterstützt, Förderanträge für die Erstellung von Konzepten der Elektrifizierung der Flotten/des Fuhrparks einzureichen?
8. Wurden oder werden Betriebe dabei unterstützt, Förderanträge für die Erstellung von Konzepten für den Aufbau einer für den Flottenbetrieb notwendigen Ladeinfrastruktur inklusive Anpassungen an Betriebshöfen und Depots einzureichen?

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet:

Grundsätzlich unterstützt die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa Betriebe bei jeder Art von Förderanträgen im Rahmen ihrer Möglichkeiten. In aller Regel besteht diese Unterstützung in der Konkretisierung von Projektideen, der Partnersuche und der politischen Flankierung. Für Fragen zu den Fördermodalitäten und den Förderanträgen an sich sind jedoch die jeweils vom Bund beauftragten Projektträger und genannten Ansprechpartner zuständig, im diesem Fall der Projektträger Jülich (PtJ) und die Programmgesellschaft NOW GmbH. Für den konkreten Förderraufruf hat die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa weder Anfragen zur Unterstützung noch sind ihr anderweitig Betriebe bekannt, die einen Antrag stellen möchten und auf die sie proaktiv zwecks Unterstützung zugehen konnte oder kann.