

Protokoll Nr. 17 (2015-2019)

der öffentlichen Sitzung des Fachausschusses „Verkehr“ des Beirats Schwachhausen am 08.06.2017 in der Aula der Grundschule Freiligrathstraße

Beginn 18:30 Ende: 20:25

Anwesend waren:

- | | |
|----------------------|--|
| a) vom Fachausschuss | Herr Dr. Große Herzbruch
Herr Pastoor
Herr Piepho
Frau Schneider (i. V. für Herrn Heck)
Herr Dr. Schober
Herr Thieme (i. V. für Herrn Hupe-James) |
| b) vom Ortsamt | Frau Dr. Mathes
Frau Kahle |
| c) Gäste | Herr Glotz-Richter (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)
Herr Jackisch, Herr Zolper (swb AG) |

Die Tagesordnung wird wie vorgelegt genehmigt.

Das Protokoll Nr. 16 der Sitzung am 20.04.2017 wird ebenfalls genehmigt.

TOP 1: Zukunft der Elektromobilität in Schwachhausen – Infrastruktur

Frau Dr. Mathes erläutert eingangs, dass der Beirat die Elektromobilität befördern und die Defizite im Bereich der hierfür erforderlichen Infrastruktur im Quartier Radio Bremen und im Stadtteil insgesamt reduzieren möchte. In der heutigen Sitzung sollen die Bürger/innen über den Sachstand informiert werden, die Ausbaumöglichkeiten beraten sowie konkrete Umsetzungsschritte zur Verbesserung der Infrastruktur auf den Weg gebracht werden.

Herr Glotz-Richter stellt den Sachstand zu Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Schwachhausen vor:¹

- Unter anderen aufgrund des gestiegenen CO₂-Ausstoßes sowie zu hoher Stickoxidwerte in Bremen, die zu einem Dieselfahrverbot führen könnten, seien kurz- und langfristige Alternativen erforderlich.
- Ein Umstieg auf Elektromobilität löse jedoch nicht alle Probleme, wie zum Beispiel Staus und Parkplatzmangel. Aber auch Pedelecs und Straßenbahnen würden elektrisch betrieben.
- Zum Stand September/ Oktober 2016 seien in Bremen 264 Elektroautos zugelassen gewesen und es habe 133 öffentlich zugängliche Elektroladepunkte gegeben. Seitdem sei die Zahl an Ladepunkten jedoch noch angestiegen. In Schwachhausen befinde sich eine Ladesäule am Focke-Museum.
- Die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen bzw. nach öffentlich zugänglichen Ladestationen müsse so hoch sein, dass es sich auch für Energieversorgungsunternehmen rechne.
- Gemäß dem Landeserlass der Freien Hansestadt Bremen für Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum müssten bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden: Zum Beispiel müsse Strom aus regenerativen Quellen bezogen werden, es müsse angezeigt werden, ob ein Ladevorgang vorliegt, es dürften keine Schadensersatzansprüche Dritter zu befürchten sein und es müsse eine jährliche Gebühr von 200 € entrichtet werden.

¹ Die Präsentation ist als **Anlage 1** diesem Protokoll angefügt.

- Besonders im öffentlichen Straßenraum müsse beachtet werden, dass Ladekabel nicht zur Stolperfalle werden. Als moderne Lösung gebe es hierfür Spiralkabel. Nicht optimal sei es, wenn sich der Ladeanschluss links oder vorne am Pkw befinde. Beim Aufstellen von Ladesäulen gebe es oftmals Einschränkungen, zum Beispiel eine nicht ausreichende Gehwegbreite.
- Strom aus Straßenlaternen zu beziehen – sogenanntes Laternentanken – sei nicht immer möglich, zum Beispiel dann nicht, wenn sich zwischen der Laterne und Straße ein Radweg befinde. Eine gute Standortmöglichkeit für Ladesäulen seien Gehwegnasen, die oftmals jedoch hergestellt werden müssten.
- Aktuell werde die Errichtung von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge mit 40 Prozent vom Bund bezuschusst. Auch Privatpersonen dürften Förderanträge stellen. Die Förderung beziehe sich jedoch ausschließlich auf öffentlich zugängliche Ladesäulen. Diese müssten dann mindestens sechs Jahre betrieben werden.
- Bei dem Ausbau von Carsharing-Angeboten werde in Bremen nunmehr die Einrichtung von Ladesäulen mitberücksichtigt. Dies betreffe aber nicht die schon in der Planung weit vorgeschrittenen Mobilpünktchen, wie in der Schubertstraße und der Bordenauer-/Großbeerenstraße.

Herr Jackisch ergänzt Folgendes:

- Bis Dato habe die swb die Ladeinfrastrukturen kostenfrei zur Verfügung stellen können, auch aufgrund der Bundesförderung im Rahmen der Modellregion Elektromobilität Bremen/ Oldenburg. Nun sei jedoch ein Austausch sowie moderater Ausbau notwendig, da die Technik mittlerweile überholt sei.
- Da die Zulassungszahlen noch verhältnismäßig gering seien, solle der Ausbau aus Gründen der Wirtschaftlichkeit insbesondere an Standorten erfolgen, an denen Bedarfe bestehen, wie zum Beispiel an Einkaufszentren. Es könnten leider nicht alle Wünsche berücksichtigt werden.
- Es finde eine Kooperation mit Cambio Carsharing statt. Cambio hätte bereits Vorschläge für Standorte von Ladesäulen unterbreitet. Diese seien aber zum Teil nicht umsetzbar, da bestimmte Voraussetzungen von Seiten des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV) nicht erfüllt seien. Demnach könnten Ladesäulen unter anderem nicht in Einbahnstraßen oder an Schrägparkplätzen angebracht werden.
- Die Herstellung von Gehwegnasen sei wiederum mit hohen Kosten und einem hohen Aufwand verbunden. Eine Ladesäule, mit den erforderlichen Tiefbauarbeiten, koste insgesamt zwischen 12.000 und 15.000 €
- Zur Nutzung der Ladeinfrastruktur würden Kunden mit einem Stromvertrag bei der swb monatlich 12,50 € und Nicht-Kunden 25,00 € zahlen. Hierbei handele es sich um einen pauschalen Betrag, da sich eine verbrauchsgenaue Abrechnung als schwierig gestalte. Verschiedene Bezahlssysteme seien in der Umsetzung, wie die Bezahlung per SMS, per Pay Pal oder QR-Code.
- Bezüglich des Ausbaus des „Laternentankens“, was ein Vorschlag von Mitgliedern des Beirats Schwachhausen gewesen sei, weist Herr Jackisch darauf hin, dass die Umsetzung einen hohen Aufwand darstelle und viele Hürden damit einhergingen.
- Zum weiteren Vorgehen schlägt Herr Jackisch vor, dass die swb im Ortsteil Radio Bremen zunächst mögliche Standorte für Ladesäulen prüfe und anschließend als Pilotprojekt eine Befragung im Quartier durchführe. Diese könne gemeinsam mit dem Beirat entwickelt und durch die swb mittels Postwurfsendungen durchgeführt werden. So könne die Bereitschaft der Anwohner/innen für die Nutzung von Elektrofahrzeugen bzw. öffentlichen Ladestationen ermittelt und – je nach Ergebnis – ggfs. mit der Umsetzung einer Ladesäule gestartet werden.

Auf Nachfragen antworten Herr Glotz-Richter und Herr Jackisch, dass

- die Berichte über die bisherigen Forschungsergebnisse der Modellregionen Elektromobilität im Internet einsehbar seien;²

² Siehe beispielsweise: <http://www.modellregion-bremen-oldenburg.de/de/start.html> und <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/modellregion-bremen-oldenburg.html?nn=36210>. Weitere Informatio-

- es in Oslo als Positivbeispiel für einen hohen Anteil an Nutzer/innen von Elektrofahrzeugen hierfür Steuervergünstigungen gebe, wohingegen Dieselpreise sukzessive erhöht worden seien;
- ein Ausbau von Schnellladesäulen erfolge. Jedoch seien die meisten Elektrofahrzeuge noch nicht schnellladefähig, da hierfür bestimmte Stromstärken erforderlich seien. Das Laden an Tankstellen stehe daher noch nicht im Fokus, sei aber perspektivisch möglich;
- die Ladesäulen an das Niederspannungsnetz angeschlossen seien, was vergleichbar mit „normalen“ Hausanschlüssen sei. Für Schnellladesäulen müsse dann geprüft werden, ob dieses Netz ausreiche oder ein Anschluss an das Mittelspannungsnetz notwendig werde;
- es für private Nutzer/innen beim Laden von Elektrofahrzeugen auf dem eigenen Grundstück in der Regel und unter der Voraussetzung eines geeigneten Stellplatzes keine Einschränkungen gebe. Auch für die Anschaffung von Wall-Boxen (Wandladestationen) gebe es ein Förderprogramm;
- keine Fallbeispiele für private Ladeinfrastrukturen in Tiefgaragen bekannt seien. Bezogen auf Wohnungseigentümergeinschaften sei nun dahingehend eine Änderung des Wohnungseigentümergegesetzes auf den Weg gebracht worden, dass eine mehrheitliche Zustimmung der Eigentümer/innen für einen solchen Ausbau als ausreichend gelte. Momentan müsse Einigkeit unter den Eigentümer/innen erzielt werden.

Frau Dr. Mathes fügt auf Nachfrage hinzu, dass der Beirat sich in der Regel gegen die Errichtung von Stellplätzen im Vorgarten ausgesprochen habe.

Ein Bürger vermutet, dass auch für Elektrofahrzeuge knappe Ressourcen unabkömmlich seien und hält diese für nicht zukunftsfähig. Eine weitere Bürgerin sieht zum jetzigen Zeitpunkt keine Zukunft in Elektrofahrzeugen, da diese eine geringe Reichweite aufweisen würden und der technische Stand schnell überholt sei.

Herr Glotz-Richter erwidert, dass das Elektroauto nicht die einzige Möglichkeit sei, um die Anzahl an Dieselfahrzeugen zu verringern und es für die Nutzer/innen Vor- und Nachteile gebe. Als positiv beurteile er insbesondere den elektrischen Antrieb bei Bussen sowie bei Pedelecs, da dadurch die Nutzung des „Zweirads“ angestiegen sei.

Herr Dr. Große Herzbruch vertritt die Auffassung, dass es sich um Zukunftsmodelle handele, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht greifen würden und auch anhand der Resonanz deutlich werde, dass ein Ausbau dieser Infrastruktur für den Stadtteil nicht relevant sei.

Herr Pastoor stellt den mit Herrn Heck gemeinsam entworfenen Antrag zur Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum vor.³ Angedacht sei es, bei Bedarf allen Interessent/innen die Infrastruktur für Elektrofahrzeuge zur Verfügung zu stellen, auch zum Beispiel den Personen, die zur Miete wohnen.

Die Fachausschussmitglieder stimmen dem Antrag einstimmig – bei einer Enthaltung – zu.

TOP 2: Verschiedenes

Markierungsarbeiten in der Crüsemannallee

Frau Dr. Mathes teilt mit, dass die letzten Markierungsarbeiten in der Crüsemannallee abgeschlossen seien und damit die gesamte Maßnahme. Beim ASV und Ortsamt seien keine weiteren Beschwerden mehr eingegangen.

Ausweisung einer Mischverkehrsfläche in der Charlottenburger Straße

Frau Dr. Mathes berichtet, dass das ASV um Stellungnahme des Beirats gebeten habe, ob der vorhandene Geh- und Radweg in der Charlottenburger Straße, im Bereich zwischen Emil-Trinkler-Straße und Friedrich-Mißler-Straße, zu einer Mischverkehrsfläche (Wohnweg mind. 4,50 Meter Breite, „gemeinsame“ Nutzung von Pkw, Fußgänger/innen und Radfahrenden) aus-

nen finden sich auf den Seiten der Projektpartner, zum Beispiel unter <http://www.ifam.fraunhofer.de/de/Publikationen/Jahresberichte.html>.

³ Der Antrag ist dem Protokoll als **Anlage 2** angefügt.

gebaut werden könne. Das Ortsamt habe die erforderliche Breite geprüft und festgestellt, dass diese etwa 3,72 Meter betrage. Frau Schneider ergänzt, dass bei einer Verbreiterung voraussichtlich alle der etwa 12 bis 15 Buchen und Birken gefällt werden müssten. Die Friedrich-Mißler-Straße sei vor einiger Zeit bewusst in eine Sackgasse umgestaltet worden, um Durchgangsverkehre zu vermeiden. Daher dürfe dieser Bereich keine Durchfahrt ermöglichen.

Im Anschluss an eine Beratung lehnt der Fachausschuss „Verkehr“ einstimmig den Ausbau des vorhandenen Geh- und Radwegs zu einer Mischverkehrsfläche mit der folgenden Begründung ab:

- Die für eine Mischverkehrsfläche notwendige Breite von 4,50 Meter erfordere eine Erweiterung der bereits bestehenden Fläche um knapp 80 cm. Dies wiederum führe zu einer Gefährdung der dort vorhandenen Bäume.
- Bei einer Umsetzung würde das Einzelinteresse vor das Gemeininteresse gestellt werden.
- Des Weiteren könne die Finanzierung einer solchen Neugestaltung nicht nachvollzogen werden.

Gefährdung von zu Fuß Gehenden durch Radfahrende im Schwachhauser Ring

Von Herrn Piepho wurde in einer vergangenen Sitzung darauf hingewiesen, dass Gefährdungen für zu Fuß Gehende durch Radfahrende im Schwachhauser Ring bestünden. Hier führen Radfahrende, die von der Schwachhauser Heerstraße rechts in Schwachhauser Ring einbiegen, oftmals auf dem Gehweg weiter. Frau Dr. Mathes berichtet, dass dieser Bereich vom ASV hinsichtlich möglicher baulicher Änderungen geprüft worden sei. Der Fußweg könne jedoch nicht zu einem getrennten Fuß- und Radweg umgebaut werden, da dieser zu schmal sei. Zudem sei ein Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Straße nicht möglich, da die Straße hinter dem Haltestellenbereich zu schmal sei. Eine verstärkte Überwachung in diesem Bereich sei an die Polizei weitergegeben worden.

„Grüne Welle“ in der Parkallee

Herr Dr. Große Herzbruch hatte in einer vergangenen Sitzung angemerkt, dass in der Parkallee (stadtauswärts) keine „Grüne Welle“ der Lichtsignalanlagen für Kfz vorhanden sei bzw. eine solche vorhanden sein sollte. Wie Frau Dr. Mathes mitteilt, habe das ASV erläutert, dass die Schaltung einer „Grünen Welle“ zeitgleich nicht in beide Richtungen möglich sei. Morgens sei eine „Grüne Welle“ in die stadteinwärtige Richtung geschaltet und nachmittags in die stadtauswärtige Richtung. In der Zwischenzeit werde diese entsprechend der Hauptverkehrsströme geschaltet. Die „Grüne Welle“ könne aber durch Bedarfsampeln unterbrochen werden.

Sprecher und Stellvertreter
waren nicht anwesend

Vorsitzende
Dr. Mathes

Protokoll
Kahle