

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Öffentl. Sitzung (Ö/N)	Abstimmungsergebnis		
			Dafür	Dagegen	Enthalt.
Ortsrat Ueffeln	26.01.2026	öffentlich			
Ortsrat Achmer	04.02.2026	öffentlich			
Ortsrat Engter	05.02.2026	öffentlich			
Ortsrat Sögel	09.02.2026	öffentlich			
Ortsrat Epe	10.02.2026	öffentlich			
Ortsrat Pente	11.02.2026	öffentlich			
Ortsrat Lappenstuhl	12.02.2026	öffentlich			
Ortsrat Bramsche	16.02.2026	öffentlich			
Ortsrat Schleptrup	18.02.2026	öffentlich			
Ortsrat Hesepe	23.02.2026	öffentlich			
Ortsrat Kalkriese	26.02.2026	öffentlich			
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	05.03.2026	öffentlich			
Verwaltungsausschuss	17.03.2026	nicht öffentlich			

Betreff: Vergabe von Standorten für Ladeinfrastruktur im Bereich der Stadt Bramsche

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird mit der Ausschreibung von „Standortbündeln“ für die Errichtung und dem Betrieb von bis zu 43 Ladepunkten im Gebiet der Stadt Bramsche beauftragt.
2. Die jeweiligen Standplätze werden den Interessenten in Form von Kontingenten in der als Anlage beigefügten Standortliste zugewiesen. Der Bürgermeister wird ermächtigt, die als Anlage beigefügte Standortliste bei Bedarf anzupassen, ohne dass es dafür eines erneuten Beschlusses bedarf. Die Liste der geprüften und geeigneten Standplätze im öffentlichen Bereich sind als Anlage diesem Beschluss beigefügt.
3. Die Standplatzkontingente werden für jeweils acht Jahre als „Standortbündel“ ausgeschrieben. Eine Vergabe von Erlaubnissen zur Aufstellung von Ladeinfrastruktur außerhalb dieser Ausschreibungsverfahren ist grundsätzlich ausgeschlossen. Bewerben sich auf ein Standplatzkontingent mehrere Interessenten erfolgt die Vergabe anhand der als Anlage beigefügten Bewertungstabelle.
4. Dieses Verfahren leitet das behördliche Ermessen bei der Entscheidung über die Standplatzvergabe von Ladeinfrastruktur im Gebiet der Stadt Bramsche.

Sachverhalt / Begründung:

Ausgangslage

Die Einwirkung staatlicher Institutionen auf den Ausbau von Ladeinfrastruktur ist der stärkste Hebel zur Forcierung der Elektromobilität in der Gesellschaft durch Staat und Politik. Indem der Bevölkerung ein gutes Angebot für die neue Mobilitätsform gemacht wird, steigt das Vertrauen in diese Technologie.

Elektromobilität ist aufgrund der lokalen Emissionsfreiheit und der Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen im Betrieb eine ideale Entwicklung im Verkehrssektor, um die Verkehrswende als zentralen Baustein der Energiewende voranzutreiben und den Umstieg auf eine CO₂-freie Mobilität zu schaffen. Besonders im (inner-)städtischen Bereich ist lokale Emissionsfreiheit ein bedeutender Mehrwert alternativer Antriebskonzepte.

Nachdem die Stadtwerke Bramsche bereits vor einigen Jahren an insgesamt 10 Standorten im innerstädtischen Bereich eigenständig Ladepunkte realisiert haben (bspw. auf den städtischen Parkplätzen) und private Flächeneigentümer Ladeinfrastruktur auf ihren Grundstücken vorhalten und betreiben (bspw. Ladepark im Gewerbegebiet Eicker Esch, Baumarkt, Lebensmitteleinzelhändler), erreichen die Stadt Bramsche vermehrt Anfragen weitere Ladeinfrastruktur in Bramsche realisieren zu können.

Diese Anfragen führten dazu, dass sich die Stadt Bramsche dazu entschlossen hat, ein umfassendes, ganzheitliches Vergabeverfahren von Standorten für Ladeinfrastruktur vorzunehmen.

Dabei konnte auf Informationen und das Wissen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) - Stabsstelle Change/Elektromobilität - zurückgegriffen werden, da diese die Stadt Bramsche seit 2022 in Sachen E-Mobilität unterstützt und berät. Insgesamt konnten 43 potenziell geeignete Standorte für Ladeinfrastruktur in der Stadt Bramsche identifiziert werden.

Bei der Auswahl der Standorte wurde dabei grundsätzlich versucht, dass jeder Ortsteil in Bramsche Berücksichtigung findet. Bzgl. der Standorte im halb-öffentlichen Raum, in der Anlage grau unterlegt, sieht die Verwaltung eine Kontaktvermittlung mit den Grundstückseigentümern vor, um ein Aktivwerden zu erwirken und hier möglichst einen weiteren Ausbau zu realisieren.

Die Arten der Ladeinfrastruktur werden zunächst in die Kategorien AC- und DC-Laden, also Wechselstrom und Gleichstromladen unterschieden. Des Weiteren werden Ladepunkte, die mehr als 50 Kilowatt Nennausgangsleistung anbieten, als Schnellladepunkte und alle übrigen als Normalladepunkte bezeichnet. Grundsätzlich wird in vier verschiedene Arten von Ladeinfrastruktur unterschieden.

Zu nennen sind da:

- die AC-Wallbox, wie sie bislang oft im privaten Bereich zu finden ist,
- die typische AC-Ladesäule, bekannt aus dem öffentlichen Bereich,
- die DC-Ladesäule, bislang auch gesehen als Kombi-Säule mit den drei Steckern Typ-2¹, CCS² und ChaDeMo³, sowie
- die HPC-Säule, welche bisher vorrangig an Autobahnen vorgefunden wurde.

Alle vier Arten der Ladeinfrastruktur unterscheiden sich in der Leistung und damit der Ladedauer, aber auch in den Anschaffungskosten und den Kosten für den Stromanschluss. So arbeitet die Wallbox für gewöhnlich mit einem Ladepunkt im Leistungsbereich von 3,7 über 11 bis 22 kW. Die AC-Ladesäule

¹ Der Typ 2-Stecker ist europaweiter Standard

² Der CCS-Stecker (Combined Charging System) ist sehr gebräuchlich und kann sowohl für das AC- als auch für das DC-Laden verwendet werden

³ Der CHAdeMO-Stecker wird vor allem von asiatischen Autoherstellern verwendet

hat typischerweise 2 Ladepunkte und bietet 11 oder 22 kW Nennausgangsleistung. Bei DC beginnt dies oft bei 50 kW mit einem Ladepunkt. Aber auch modulare Modelle, also Ladesäulen, bei denen die Leistung zu einem Zeitpunkt nach der Installation erweitert werden kann, sind nun öfter zu finden. Diese Modelle können oft auch zwei Ladepunkte an einer Säule bieten. Die Kombisäule mit 50 kW ist heute ein Auslaufmodell. Eine HPC-Ladesäule ist eine DC-Ladesäule, die Nennausgangsleistungen von 150 kW und aufwärts bietet. Sie hat in der Regel einen Ladepunkt, erscheint neuerdings aber auch als Modell mit zwei Ladepunkten und einer Gesamtleistung von 300 kW. Diese Modelle finden sich nun vermehrt innerorts. Mit steigender Nennausgangsleistung reduzieren sich die Ladezeiten, wodurch auch mehr Pkw an einem Tag aufgeladen werden können. Gleichzeitig steigen die Anschaffungskosten und ebenso die Kosten für den Stromanschluss. Bei der Errichtung von DC-Ladeinfrastruktur muss in der Regel immer Strom ertüchtigt werden. Auch hierbei steigen die Kosten umso mehr je höher die bereitgestellte Nennausgangsleistung liegen soll.

Die Ladezeiten werden, wie auch die verschiedenen Arten von Ladeinfrastruktur, insbesondere wichtig bei der Auswahl der Art der Ladeinfrastruktur an den dann identifizierten Standorten. Es wird davon ausgegangen, dass ein vollelektrischer Pkw im Schnitt 20 kWh auf 100 km verbraucht. Bei der Auswahl der Ladeinfrastruktur an den jeweiligen Standorten beachtet man den Grundsatz:

„Immer, wenn ich lade, möchte ich mindestens eine Reichweite von 100 km nachladen.“

So geben die Standorte je nach Aufenthaltszweck einen Hinweis darauf, welche Art der Ladeinfrastruktur geeignet sein kann, um das Laden in einer angemessenen Zeit zu ermöglichen, ohne dabei zu viel Leistung bereitzustellen und somit für Verschwendung zu sorgen, weil etwa Pkw die Ladepunkte aufgrund der Aufenthaltszwecke für zu lange Zeit blockieren.

Ladeleistung AC	Zeit
3,7 kW	5:24 h
11 kW	1:48 h
22 kW	0:54 h

Ladeleistung DC	Zeit
50 kW	0:24 h
100 kW	0:12 h
150 kW	0:08 h
350 kW	0:03 h

Abbildung: Rein rechnerische Ladezeiten für 20 kWh, was einer Reichweite von 100 km entspricht.

Die Anzahl und Leistung der möglichen Ladepunkte richtet sich nach den Angaben der durch die Stadtwerke Bramsche geprüften Standortliste.

Begründung zu Beschlussvorschlag 1:

Mit dem Vergabeverfahren hat sich die Stadt Bramsche dazu entschieden, die Nutzung des öffentlichen Raumes für die Zwecke der Ladeinfrastruktur zu ordnen. Zugleich reagiert die Stadt Bramsche auf den Eingang von Einzelanträgen zur Aufstellung von Ladeinfrastruktur.

Die Auswahl der Standorte wurde dabei so gewählt, dass möglichst jeder Ortsteil bedacht wird. Die Grenzen bestanden darin, geeignete städtische Flächen zu finden.

Begründung zu Beschlussvorschlag 2:

Wichtig bei der Standortsuche sind die Gesichtspunkte: Verkehrsfrequenz, Möglichkeit durch die Fläche und Möglichkeit durch die Netze. Die in der Anlage aufgeführten Standorte für Ladeinfrastruktur wurden dabei nach fünf Aspekten ausgewählt: Ausbaubedarf nach Klimazielen bis 2030, Festlegung konkreter Standorte, Netzabfrage für die möglichen Leistungen an den Standorten und eine ungefähre Kostenschätzung.

Damit die Interessenten nicht ausschließlich die Standorte wählen, die für alle Beteiligten als interessantesten und vermeintlich lukrativsten gelten, sollen die Standorte als vordefinierte Kontingente ausgeschrieben werden. Darüber hinaus gewährt die Stadt Bramsche so mehreren Anbietern die Möglichkeit in Bramsche Ladeinfrastruktur zu betreiben.

Begründung zu Beschlussvorschlag 3:

Die Gewährung von 8-jährigen Nutzungen, auf der Basis von Ausschreibungen der Standplatzkontingente, schafft einen angemessenen Ausgleich zwischen Amortisationsinteresse der Betreiber und dem entstehenden Verwaltungsaufwand. Zudem ist die Dauer von 8 Jahren bereits bei vorherigen (Einzel-)Vergaben von Ladeinfrastrukturen zum Tragen gekommen.

Die Bewerbungen können auf die Standortkontingente entsprechend der Standortliste erfolgen. Liegen mehrere Angebote vor, so erfolgt ein Auswahlverfahren gemäß der in der Anlage befindlichen Bewertungstabelle. Im Rahmen der Bewertung wurden vier Kriterien gebildet: Preis (jährliche Pacht), Betriebskonzept (Störungsservice, Erreichbarkeit), Qualität (Hersteller der E-Ladesäulen) und Endkundenpreis. Die Kriterien sind unterschiedlich gewichtet. Der Bewerber mit der höchsten Punktzahl erhält den Zuschlag. Bewirbt sich hingegen nur ein Bewerber auf ein Kontingent, entfällt das Auswahlverfahren.

Zum Vertragsende wird über eine Verlängerung oder den Rückbau entschieden.

Anlagenverzeichnis:

Bewertungstabelle Vergabe E-Ladesäulen

Bramsche - Ladebedarf bis 2035

Netzabfrage - Tabelle - Ladeinfrastruktur - Sitzungsvorlage - Tabelle