

Konzession für die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Hannover

Antrag,

die Verwaltung zu beauftragen,

eine Konzession für die Errichtung und den Betrieb der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Hannover auszuschreiben und die geeignetste Konzessionärin bzw. den geeignetsten Konzessionär nach vorgegebenen Kriterien auszuwählen.

Die Vergabe einer Konzession hat das Ziel, dass bis Ende 2020 mindestens 240 öffentlich zugängliche Ladestationen (z. B. Ladesäulen) mit je zwei gleichzeitig nutzbaren Ladepunkten auf dem Gebiet der Stadt betrieben werden. Mindestens 20 % der Ladestationen sollen Schnellladesäulen mit mehr als 22 kW Leistung sein. Soweit die Ladeinfrastruktur nicht auf privatem Grund errichtet werden kann, wird die Stadt der Konzessionärin bzw. dem Konzessionär eine entsprechende Sondernutzung für die Ladesäule mit zwei Stellplätzen gestatten. Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur muss in allen Stadtbezirken errichtet werden.

Für die räumliche Verteilung der Ladestationen werden die Bieterinnen und Bieter im Vergabeverfahren aufgefordert, ein Konzept zu erstellen. Die Qualität des Konzepts fließt in die Vergabeentscheidung ein.

Die endgültige Vergabeentscheidung mit den wesentlichen Eckdaten wird in einer gesonderten Drucksache zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur betrifft alle Geschlechter gleichermaßen.

Kostentabelle

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

Begründung des Antrages

Mit dem Beschluss zur Drucksache Nr. 0607/2016 wurde die Verwaltung beauftragt, ein Grundkonzept für ein flächendeckendes Netz von Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu erarbeiten und dem Rat vorzulegen. Diese Aufgabe war Bestandteil der Erstellung des Umsetzungskonzepts zur Elektromobilität in Hannover.

Darin hat die Verwaltung zur Deckung des Bedarfs an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur bis zum Jahr 2020 die Zahl von 240 erforderlichen Ladestationen erarbeitet (s. Anlage). Eine Ladestation ist eine Ladesäule, Wallbox oder sonstige Ladeeinrichtung mit mindestens zwei gleichzeitig nutzbaren Ladepunkten ("Steckdosen").

Der Aufbau und Betrieb der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur muss durch eine professionelle Betreiberin bzw. einen professionellen Betreiber erfolgen.

Die Schaffung dieser Ladeinfrastruktur kann entweder der freien Marktentwicklung überlassen bleiben oder in einer Konzession mit vorgegebenem städtischen Ordnungsrahmen vergeben werden.

Im ersten Fall würden unterschiedliche Betreiberinnen und Betreiber von Ladeinfrastruktur auf die Stadt zukommen, um nach eigenem Wunsch die Sondernutzung von öffentlich gewidmetem Verkehrsraum zu beantragen. Eine Bedarfsdeckung wäre so nicht sicher zu erreichen, auch könnte die Stadt die Verteilung innerhalb des Stadtgebiets nicht steuern. Die Gestattung wäre auf Aspekte und Regelungen des Straßenverkehrsrechts beschränkt, nicht alle gewünschten technischen Merkmale sowie Gestaltungsvorgaben für die Ladeeinrichtungen könnten festgesetzt werden.

Die Ausschreibung und Vergabe einer Konzession schafft die Voraussetzungen, um die Bedarfsdeckung an Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum zu regeln. Die Konzessionärin bzw. der Konzessionär erhält für die Laufzeit der Konzession das ausschließliche Recht, neue Ladestationen im öffentlichen Verkehrsraum einschließlich der zugehörigen Stellplätze als Sondernutzung einzurichten und betreiben zu dürfen. Im Gegenzug ist sie bzw. er verpflichtet, für die Erfüllung des von der Stadt geforderten Bedarfs an Ladeinfrastruktur zu sorgen. Die Bedarfsdeckung erfolgt unter Anrechnung von öffentlich zugänglichen Ladestationen auf privaten, aber öffentlich zugänglichen Flächen.

Für die Durchführung der Ausschreibung einschl. der Erstellung der Leistungsbeschreibung und der Bewertungsmatrix wird externe juristische Unterstützung in Anspruch genommen, u.a. um sachgerechte Eignungsmerkmale für potenzielle Konzessionäre zu definieren.

Im Konzessionsvertrag und in den nachfolgenden Sondernutzungserlaubnissen werden Kriterien hinsichtlich

- der technischen Ausstattung der Ladesäulen und ihrer Leistung sowie
- der Gestaltung, Beschilderung und Markierung von Ladesäule und Stellplätzen festgelegt.

Obwohl gezielt auch öffentlicher Verkehrsraum - und damit besonders Parkplätze an Straßen und Plätzen – zur Verfügung gestellt werden soll, soll die Konzession die Verpflichtung enthalten, vorrangig öffentlich zugängliche Privatflächen (auch solche von öffentlichen Einrichtungen) zur Errichtung von Ladeinfrastruktur zu nutzen. Die

Nutzungszeit für Stellplätze im öffentlichen Straßenraum soll zeitlich begrenzt werden, um möglichst viele Ladewillige zum Zug kommen zu lassen. Die Sondernutzung wird der Konzessionärin bzw. dem Konzessionär zunächst bis Ende 2020 kostenfrei gestattet (analog der Parkgebührenbefreiung aus DS -Nr. 2380/2015). Für die Zeit danach wird die Stadt rechtzeitig entscheiden, ob nach der Marktlage eine Gebühr erhoben werden kann.

Eine Konzessionsabgabe wird nicht erhoben. Gleichzeitig ist – anders als z. B. in Berlin oder Hamburg - eine finanzielle Beteiligung der Stadt nicht vorgesehen. Die Konzessionärin bzw. der Konzessionär ist bei der Auswahl der Standorte auf eine vorausschauende Auswahl angewiesen, die mittelfristig einen wirtschaftlichen Betrieb der Ladeinfrastruktur ermöglicht.

Die Konzession wird für das gesamte Stadtgebiet vergeben, nicht für einzelne Lose. Die Wirtschaftlichkeit von Aufstellung und Betrieb der Ladeinfrastruktur kann sich nur aus einer Mischung von attraktiven und weniger ertragreichen Standorten ergeben. Mit einer Aufteilung in Lose bestünde die Gefahr, dass für einzelne Gebiete keine Angebote abgegeben würden.

Die Konzession bezieht sich ausschließlich auf die öffentliche Ladeinfrastruktur für elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge (batterieelektrische Kraftfahrzeuge und Plug-In-Hybride gem. Elektromobilitätsgesetz – EmoG). Die Verteilung der Ladestationen über das Stadtgebiet soll insoweit geregelt werden, als in jedem Stadtbezirk Ladeinfrastruktur aufgebaut und betrieben werden muss. Zur Verteilung selbst sollen die Bieterinnen und Bieter Konzepte vorlegen, deren Qualität Bestandteil der Auswahlkriterien sein soll.

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung innerhalb des Stadtgebiets sollen keine Vorgaben erfolgen. Das schlüssigste Konzept, das sowohl die Belange der Bevölkerung berücksichtigt als auch der Bedeutung der Landeshauptstadt Hannover gerecht wird, wird Einfluss auf die Auswahl der Bieterin oder des Bieters haben.

Gemeinsam mit der externen Kanzlei werden folgende Details zu klären sein:

- Verpflichtung der Erfüllung des o. g. Bedarfs an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur.
- Laufzeit und Umfang der Konzession,
- Erfüllung weiteren Bedarfs an Ladeinfrastruktur nach dem Jahr 2020,
- Folgen bei Nichterfüllung des Bedarfs.

Die Verwaltung wird die endgültige Vergabeentscheidung mit den wesentlichen Eckdaten (u.a. Laufzeit und Umfang der Konzession) in einer gesonderten Drucksache zur Beschlussfassung vorlegen.

Die Vergabe der Konzession zur elektrischen Ladeinfrastruktur in Hannover ist eine wesentliche Maßnahme aus dem "Umsetzungskonzept zur Elektromobilität in Hannover", das den Gremien ebenfalls Anfang 2018 vorgelegt wird.

67.11 Hannover / 28.12.2017