

Landeshauptstadt



Beschluss-  
drucksache

b

In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen  
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Verwaltungsausschuss  
An den Ausschuss für Arbeitsmarkt-, Wirtschafts- und  
Liegenschaftsangelegenheiten (zur Kenntnis)

Nr. 2333/2020

Anzahl der Anlagen 0

Zu TOP

---

## **Anpassung der Konzession für die öffentliche Ladeinfrastruktur in Hannover**

### **Antrag,**

den mit der enercity AG im Jahr 2018 geschlossenen Konzessionsvertrag für die Errichtung und den Betrieb der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Hannover in der Hauptsache dahingehend zu ändern, dass die Termine für die Zielerfüllung über den 31.12.2020 hinaus um neun Monate bis zum 30.09.2021 hinausgeschoben werden.

### **Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

Die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur betrifft alle Geschlechter gleichermaßen.

### **Kostentabelle**

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen. Die Investitionskosten und alle Kosten des Betriebs bis hin zum Rückbau der gemäß der Konzession aufzubauenden und zu betreibenden Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Hannover trägt die Konzessionärin.

### **Begründung des Antrages**

Mit dem Beschluss zur Drucksache Nr. 2808/2018 entschied der Verwaltungsausschuss, die Konzession für die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Hannover nach europaweiter Ausschreibung an die enercity AG zu vergeben. Die Laufzeit der Konzession endet frühestens am 31.12.2026. Für den Vertragsinhalt ist Vertraulichkeit vereinbart.

Seit Anfang 2019 sind Stadt und die enercity AG mit der Umsetzung des Auftrags, 480 öffentlich zugängliche Ladepunkte im Stadtgebiet für den dauerhaften Betrieb zu installieren, beschäftigt. Dieses Ziel war für den 31.12.2020 vereinbart.

Von Anfang an war absehbar, dass das für die einzelnen Standorte zu durchlaufende Verfahren sehr individuell ist, weil Netztechnik, Anforderungen an Verkehrswege und Parksituationen, Denkmalschutz und Stadtgestaltung, der Vorrang privater Flächen und die verfügbare Ladetechnik zusammengebracht werden müssen. Diese Abläufe verlangen wesentlich mehr Zeit als geplant. Hinzu kamen coronabedingte Verzögerungen durch zeitweilige Baueinschränkungen im Tiefbau und durch Produktionsengpässe aufgrund fehlender Komponenten für Ladesäulen. Auch die Klärung der eichrechtlichen Anforderungen an die Mess- und Abrechnungssysteme der Ladeeinrichtungen und ihre Umsetzung in verlässliche Ladetechnik konnte erst in diesem Jahr endgültig entwickelt werden und führt weiterhin zu Lieferengpässen und dem Erfordernis zur Um- und Nachrüstung bereits aufgestellter Ladesäulen. Außerdem erwies sich die Prüfung von privaten Flächen für die Aufstellung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur als sehr langwierig.

Dies alles hat zu Verzögerungen geführt, die eine Erfüllung der Zielvorgabe am 31.12.2020 unmöglich macht. Im Einvernehmen mit enercity schlägt die Verwaltung deshalb eine Verlängerung der Umsetzungsfrist bis zum 30.09.2021 vor.

Da es sich gegenüber der ursprünglichen Konzessionsvereinbarung um eine erhebliche Abweichung handelt, legt die Verwaltung diese Anpassung dem Verwaltungsausschuss zur Beschlussfassung vor.

Auf die Bedarfserfüllung für die Ladeinfrastruktur hat die Fristverlängerung keine negativen Auswirkungen. Die Festlegung auf 480 Ladepunkte zum Ende des Jahres 2020 beruhte auf der Prognose im "Umsetzungskonzept zur Elektromobilität in Hannover - Hannover stromert" (Drucksache Nr. 0441 /2018), dass zu diesem Zeitpunkt 6.000 Elektrofahrzeuge in Hannover angemeldet sind. Tatsächlich waren zum 30.06.2020 insgesamt 1.905 Elektrofahrzeuge im Stadtgebiet angemeldet, so dass zum Ende des Jahres 2020 von nur ca. 2.500 hannoverschen Elektrofahrzeugen auszugehen ist.

Weitere Anpassungen zum Konzessionsvertrag, deren Auswirkungen nicht erheblich sind, betreffen

1. die Ladeleistung für einen Ladepunkt,
2. eine Regelung zur Installation von Laternenladepunkten,
3. eine Anpassung an veränderliche Vorgaben aus Förderrichtlinien und
4. eine Anpassung der Beschilderung von öffentlichen Ladeplätzen an die tatsächlichen Verhältnisse.

Zu 1.:

Die vereinbarte Ladeleistung pro Ladepunkt für das Normalladen mit Wechselstrom beträgt 22 Kilowatt (kW). Für die Erfüllung des Ziels von 480 Ladepunkten sollen abweichend im halb-öffentlichen Raum (z. B. in Parkhäusern) auch Ladepunkte mitgezählt werden, wenn sie mindestens 11 kW Ladeleistung bereitstellen. Der Grund dafür ist, dass trotz der oft begrenzten verfügbaren elektrischen Leistung in Bestandsgebäuden nun mehr konzessionsgerechte Ladepunkte bereitgestellt werden können. Praktisch spielt diese geringere Leistung eine untergeordnete Rolle, weil nur wenige Autotypen überhaupt in der Lage sind, mehr als 11 kW Wechselstrom aufzunehmen.

Eine weitere Ausnahme betrifft Laternenladeplätze. Um den Ladebedarf von Einwohner\*innen in dicht besiedelten Quartieren mit Geschosswohnungsbau erfüllen zu können, kann es bei engem Verkehrsraum in einigen wenigen Fällen eine Lösung sein, den Strom einer Straßenlaterne zum Laden zu nutzen. Pro Laterne steht, wenn die übrigen technischen Voraussetzungen stimmen, nur ein Ladestrom von 3,7 kW zur Verfügung. Auch diese, ausnahmsweise anwendbaren Ladepunkte, sollen installiert werden dürfen und als vollwertige Ladepunkte gezählt werden dürfen.

Zu 2.:

Bisher ist geregelt, dass nur Ladeeinrichtungen mit eigenem „Hausanschluss“ erstellt werden dürfen. Dies trifft aber für Laternenladepunkte nicht zu, weil der Strom direkt der Stromzuführung der Straßenlaterne entnommen wird. Um sie aber erstellen und mitzählen zu dürfen, ist eine Ausnahme von der Hausanschlussregel erforderlich.

Zu 3.:

Da die enercity AG die vereinbarten Ladeeinrichtungen ohne finanzielle Beteiligung der Landeshauptstadt Hannover errichtet, muss es ihr möglich sein, öffentliche Förderung, z. B. aus der Bundes-Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur“ vom 14.09.2017 in Anspruch zu nehmen. Die Bedingungen für die Förderung richten sich nach zeitlich begrenzten Aufrufen, deren Förderbedingungen veränderlich sind. Bisher waren mit dem Konzessionsvertrag auszugsweise die Vorgaben aus dem zweiten Aufruf zur Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur“ festgeschrieben. Darin war u. a. die Bodenmarkierung von Ladeplätzen im nicht-öffentlichen Raum als grüne Flächenmarkierung mit weißem Piktogramm festgeschrieben. Mit dem vierten Förderaufruf entfiel die grüne Flächenmarkierung als Vorgabe.

Um der enercity AG die Teilnahme an weiteren Förderaufrufen zu ermöglichen, ohne gegen die Förderbedingungen zu verstoßen, wird die Vertragsregelung flexibilisiert und die den Text des zweiten Aufrufs ergänzende oder ersetzende Formulierung späterer Förderaufrufe zugelassen.

Zu 4.:

Im Konzessionsvertrag war die Beschilderung von öffentlichen Ladeplätzen durch ein Parkverbotsschild vorgesehen, von dem eine Ausnahme für ladende Elektrofahrzeuge zugelassen werden sollte. An dessen Stelle soll das in der Praxis bewährte blaue Parkplatzschild vereinbart werden, das durch Zusatzschild ausschließlich für ladende Elektrofahrzeuge gilt. Es erfüllt als positive Regelung denselben Zweck und ist besser mit der Zeitbeschränkung von 2,5 Stunden an Werktagen von 9 bis 20 Uhr vereinbar. Diese Zeitbeschränkung dient dem häufigen Wechsel der Fahrzeuge, um möglichst vielen Fahrzeugen das Laden zu ermöglichen.

67.11

Hannover / 12.10.2020