

*Betreff:***Konzessionsausschreibung öffentliche Ladeinfrastruktur: Umfang und wesentliche Inhalte***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

05.10.2021

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

Sitzungstermin

13.10.2021

Status

Ö

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

09.11.2021

N

Beschluss:

„Die Verwaltung wird beauftragt, eine Konzession für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in Braunschweig gemäß dieser Drucksache öffentlich auszuschreiben.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz:**

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Veröffentlichung einer Konzessionsausschreibung sowie die Durchführung eines entsprechenden Vergabeverfahrens um Angelegenheiten, die nicht per Hauptsatzung auf einen der Fachausschüsse übertragen wurden und für die keine Zuständigkeit des Rates gemäß § 58 Abs. 1 und 2 NkomVG gegeben ist. Somit ist der Verwaltungsausschuss zuständig.

Anlass:

Im Mai dieses Jahres wurde eine Bietergemeinschaft unter der Leitung der renommierten Fachkanzlei Becker Büttner Held (BBH) mit einem zweistufigen Beratungspaket zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur beauftragt. Die erste Stufe besteht aus der Erstellung eines Konzepts zum stadtweiten Bedarf an öffentlichen Ladepunkten und zur räumlichen Verteilung. Die Bedarfsermittlung ist abgeschlossen.

Die zweite Stufe beinhaltet juristische Beratung, Vorbereitung, Begleitung und Durchführung eines Vergabeverfahrens für eine *Konzession für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in Braunschweig* bis zur Vertragsunterzeichnung mit einem Bieter.

Ergebnisse Bedarfsermittlung:

Zentraler Ausgangspunkt für die Ermittlung des Braunschweiger Bedarfs ist die Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf“, welche im Auftrag des BMVI von der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur erstellt wurde und welche die zentrale Grundlage für die Ausbauaktivitäten der Bundesregierung darstellt. Im Zuge der Erstellung dieser Studie wurden im BMVI vertrauliche Gespräche mit den in Deutschland aktiven Automobilherstellern (zusammen ca. 80 % der Neuzulassungen) zu deren jeweiliger Produktions- und Absatzzahlenplanung geführt. Durch dieses Vorgehen, verknüpft mit anderen gängigen Prognoseverfahren, kann diese Studie als belastbarste verfügbare Prognose der zukünftigen E-Pkw-Zahlen gesehen werden.

Zur Verifizierung wurde die genannte Studie durch die Bietergemeinschaft mit anderen verfügbaren Studien (u. a. des VDA) verglichen und aus der Spannweite der Prognosen anschließend ein Basis-Szenario (konservative Zunahme an E-Pkw) und ein Plus-Szenario (optimistische Zunahme an E-Pkw) ermittelt. Diese Zahlen, welche sich auf die gesamte Bundesrepublik beziehen, wurden anschließend unter Berücksichtigung der besonderen Situation Braunschweigs mit einer derzeit überdurchschnittlich hohen Zahl an elektrischen Leasing-Fahrzeugen auf Braunschweig umgerechnet. Hiernach ergeben sich folgende prognostizierte Zulassungszahlen an E-Pkw in Braunschweig:

	2021	2025		2030	
	1.1.2021 (Bestand)	Basis- Szenario	Plus- Szenario	Basis- Szenario	Plus- Szenario
rein batteriebetriebene Pkw (BEV)	2.725	7.288	10.989	22.686	30.237
Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV)	1.413	3.397	7.691	8.431	15.982
Gesamt	4.138	10.685	18.680	31.117	46.219

Zur Einordnung: Die aufgeführten rund 46.000 E-Fahrzeuge (Summe aus BEV und PHEV) im Jahr 2030 entsprächen etwa einem Drittel des heutigen Pkw-Bestandes in Braunschweig (rund 142.000 Pkw).

Im nächsten Schritt wurden die prognostizierten E-Fahrzeugzahlen mit durchschnittlichen Fahrleistungen, Verbräuchen von E-Fahrzeugen und dem tatsächlichen elektrischen Fahranteil bei Plug-in-Hybriden (jeweils belegt durch Untersuchungen namhafter Institutionen wie BMVI, ADAC, Fraunhofer) verrechnet, um so den Energiebedarf zu erhalten, der in Braunschweig voraussichtlich nachgefragt werden wird.

Dieser Energiebedarf ist nur zu einem geringen Teil im öffentlichen Raum zu decken. Die bisherige von der Verwaltung verwendete Planungsgröße entsprach der deutschlandweit vertretenen Annahme, dass etwa 10 % des Gesamtladebedarfs im öffentlichen Raum zu decken sein werden. Durch eine Analyse der Braunschweiger Siedlungsstruktur sowie statistischer Daten wurde festgestellt, dass für Braunschweig eine Quote für öffentliches Laden in Höhe von 16 % angezeigt ist, da Braunschweig mehr Geschosswohnungsbau aufweist als der Bundesdurchschnitt und diese Wohnungen häufiger über keinen eigenen Stellplatz verfügen als im Bundesdurchschnitt.

Im Weiteren wurde aus Erfahrungswerten mit bestehender öffentlicher Ladeinfrastruktur in Braunschweig und anderen Städten ermittelt, in wie vielen Stunden pro Tag tatsächlich ein E-Fahrzeug zum Laden an einem Ladepunkt steht und Energie bezieht. Zusammen mit der Quote für öffentliches Laden in Höhe von 16 % und einer baukostenoptimierten Ladeleistung von 15 Kilowatt ergeben sich hieraus die in der Anlage 1 dargestellten Bedarfe an Ladepunkten im öffentlichen Raum – jeweils im Basis-Szenario und im Plus-Szenario. Es wird darauf hingewiesen, dass die Bereitstellung nicht Bestandteil kommunaler Daseinsvorsorge ist.

Wesentliche Inhalte der Konzessionsausschreibung:

Der zu schließende Konzessionsvertrag soll eine Laufzeit bis Ende 2030 haben. Um den jährlich steigenden Bedarf an Ladepunkten in eine vertraglich handhabbare Ausbauverpflichtung zu überführen, wurden die in der Anlage 1 dargestellten Zielmarken von 200 Ladepunkten bis Ende 2024, 400 Ladepunkten bis Ende 2026 und optional 500 Ladepunkten bis Ende 2028 definiert. Neben dem überwiegenden Anteil an Normalladepunkten sind hierin auch Schnellladepunkte mit mindestens 50 Kilowatt Ladeleistung enthalten. Höhe und Zeitpunkte der Zielmarken bringen mehrere Vorteile mit sich:

- Da bis Ende 2024 mindestens 200 Ladepunkte errichtet und in Betrieb genommen sein müssen, ist der Betreiber angehalten, zügig mit dem Aufbau zu beginnen.
- Die Zielmarken befinden sich jeweils über dem tatsächlichen Bedarf des Plus-Szenarios des jeweiligen Jahres. Die öffentliche Ladeinfrastruktur geht hiermit in Vorleistung und schafft ein sichtbares Angebot, das über die jeweils momentane Nachfrage hinausgeht.
- Durch das vorübergehende „Überangebot“ ist die in den Folgejahren steigende Nachfrage weiterhin abgedeckt.
- Der Ansatz der Zielmarken oberhalb des Plus-Szenarios berücksichtigt auch, dass in Braunschweig viele Leasing-Fahrzeuge genutzt werden, die in Wolfsburg gemeldet sind. (Zugleich sind übrigens auch viele Leasing-Fahrzeuge, die in Braunschweig gemeldet sind, außerhalb des Stadtgebiets im Einsatz.)
- Die zweite Zielmarke ist so gewählt, dass bei Eintreten des Basis-Szenarios das „Überangebot“ im Jahr 2030 weitgehend abgebaut wäre und Angebot und Nachfrage etwa auf gleichem Niveau liegen.
- Bei einer sehr positiven Entwicklung entsprechend des Plus-Szenarios kann die dritte, optionale Zielmarke aktiviert werden. Diese wäre zur Gewährleistung einer gewissen Investitionssicherheit mit einer zweijährigen Verlängerung des Vertrages für diese Ladepunkte verbunden (bis Ende 2032).

Die geplante Ausschreibung ist als Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb vorgesehen, da hierbei die Möglichkeit besteht, im Laufe des Verfahrens noch Anpassungen am Ausschreibungsgegenstand vornehmen zu können, sofern dies erforderlich ist. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung sehen die Vergabeunterlagen den eigenwirtschaftlichen Aufbau und Betrieb der Ladepunkte durch den Betreiber ohne finanzielle Beteiligung der Stadt vor.

Um bei Bedarf darauf reagieren zu können, dass sich kein Bieter in der Lage sieht, Aufbau und Betrieb eigenwirtschaftlich durchzuführen, werden die Bieter in den Vergabeunterlagen über die (nicht favorisierte) Option informiert, einen Zuschussbedarf zu den Investitionskosten durch die Stadt anzugeben. Die Angabe eines Zuschussbedarfs führt zu einer geringeren Wertung gegenüber Mitbewerbern ohne oder mit geringerem Zuschussbedarf.

Um eine flächendeckende Versorgung des Stadtgebiets mit öffentlichen Ladepunkten sicherzustellen, wurden auf Grundlage der Analyse der Stadtstruktur 21 Suchräume definiert, innerhalb derer durch den Betreiber im Rahmen der ersten Zielmarke jeweils mindestens 2 Ladepunkte zu errichten sind (insgesamt 42 Ladepunkte). Die Suchräume sind in Anlage 2 dargestellt. Die Planung der weiteren 158 Ladepunkte der ersten Zielmarke sowie der Standorte der weiteren Zielmarken erfolgt durch den Betreiber, welcher hierbei vorrangig die tatsächliche Nachfrage und somit die Ertragsaussichten berücksichtigen wird. Das Gebot eines nachfrageorientierten und nach Möglichkeit flächendeckenden Ausbaus gilt fortlaufend und ist auch ein Kriterium für die Wertung der Angebote. Zur weiteren Steuerung durch die Stadt hat der Betreiber konkrete Pläne für jeden Standort zu erstellen, welche anschließend von der Verwaltung geprüft und freigegeben werden.

Weiteres Vorgehen:

Nach Beschluss über das skizzierte Vorgehen durch den Verwaltungsausschuss erfolgt die europaweite Veröffentlichung der Ausschreibung. Zusammen mit BBH wird die Verwaltung das Vergabeverfahren durchführen. In diesem Rahmen wird sie auch die Verhandlungen mit den als geeignet beurteilten BieterInnen führen bis finale, bewertbare und zuschlagsfähige Angebote vorliegen. Der Beschluss über die Auftragsvergabe erscheint für das 2. Quartal 2022 realistisch.

Leuer

Anlagen:

- Anlage 1: Bedarf an Ladepunkten
- Anlage 2: Darstellung der Suchräume