

Hannover | 06. Juni 2023

Probleme und Hürden bei der Umsetzung der Elektromobilität vor Ort

Judith Fiukowski, Charlotte Ojala | NOW GmbH

DIE VISION UND MISSION DER NOW

für eine klimaneutrale Gesellschaft



DAS PORTFOLIO DER NOW

für eine klimaneutrale Gesellschaft & Mobilität



PORTFOLIO FÜR KLIMANEUTRALE GESELLSCHAFT & MOBILITÄT

Koordination von Förderprogrammen, Technologieberatung, Organisation von Netzwerken



Nationales
Innovations-
programm

Wasserstoff- und
Brennstoffzellen-
technologie



Elektro-
mobilität vor
Ort



Mobilitäts-
und
Kraftstoff-
strategie



Nationale
Leitstelle
Ladeinfra-
struktur



Export-
initiative
Umweltschutz



NaKoMo

Nationales Kompetenz-
netzwerk nachhaltige
Mobilität



Leitstelle
Wasserstoff



LNG-
Betankungs-
schiffe

Maßnahme aus dem
Konjunkturpaket 2020



Digitalisierung
kommunaler
Verkehrs-
systeme



Förderung NFZ
mit alternat.
Antrieben

innerhalb des
Energie- und
Klimafonds



Förderung
erneuerbarer
Kraftstoffe

innerhalb des
Energie- und
Klimafonds



Mission
Innovation



Förderung von
alternativen
Antrieben

für Bus und
Schienenverkehr



Monitoring der
Clean Vehicles
Directive



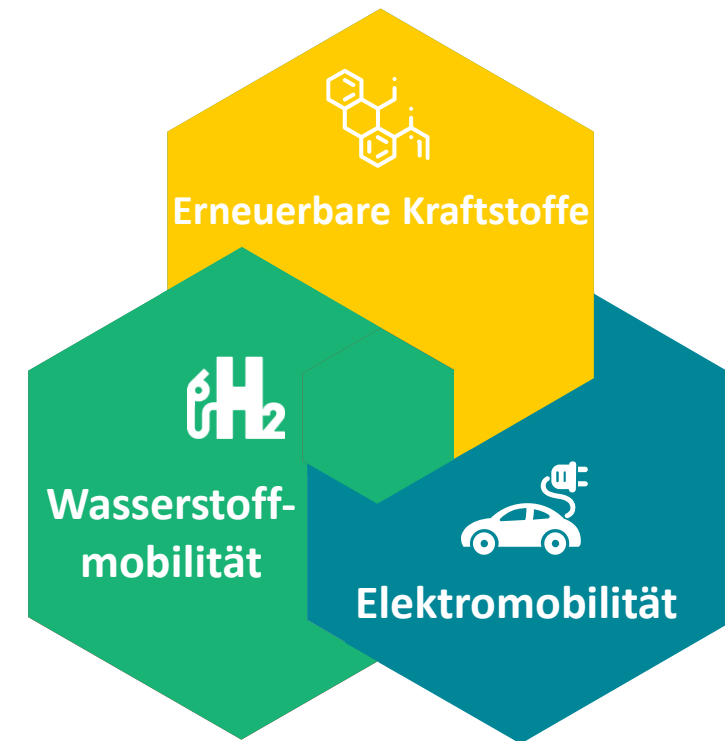
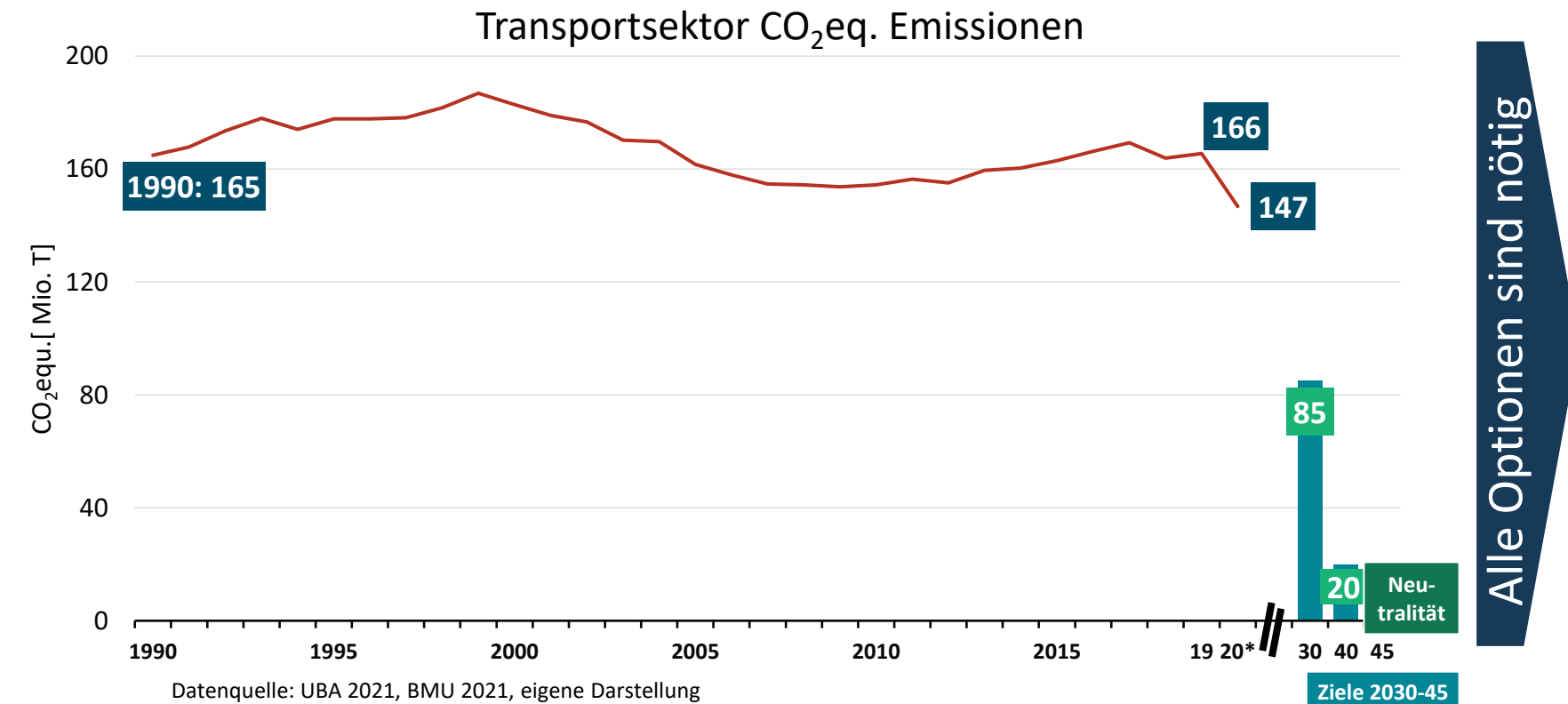
Förderung von
Bodenstrom an
Flughäfen

Klima- und
umweltfreundliche
Ground Power

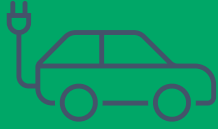


CO₂-AUSSTOß IM VERKEHR BIS 2030 HALBIEREN

Es hat sich gezeigt, dass die CO₂-Emissionen des Verkehrs schwer zu reduzieren sind.



HOCHLAUF ELEKTROMOBILITÄT

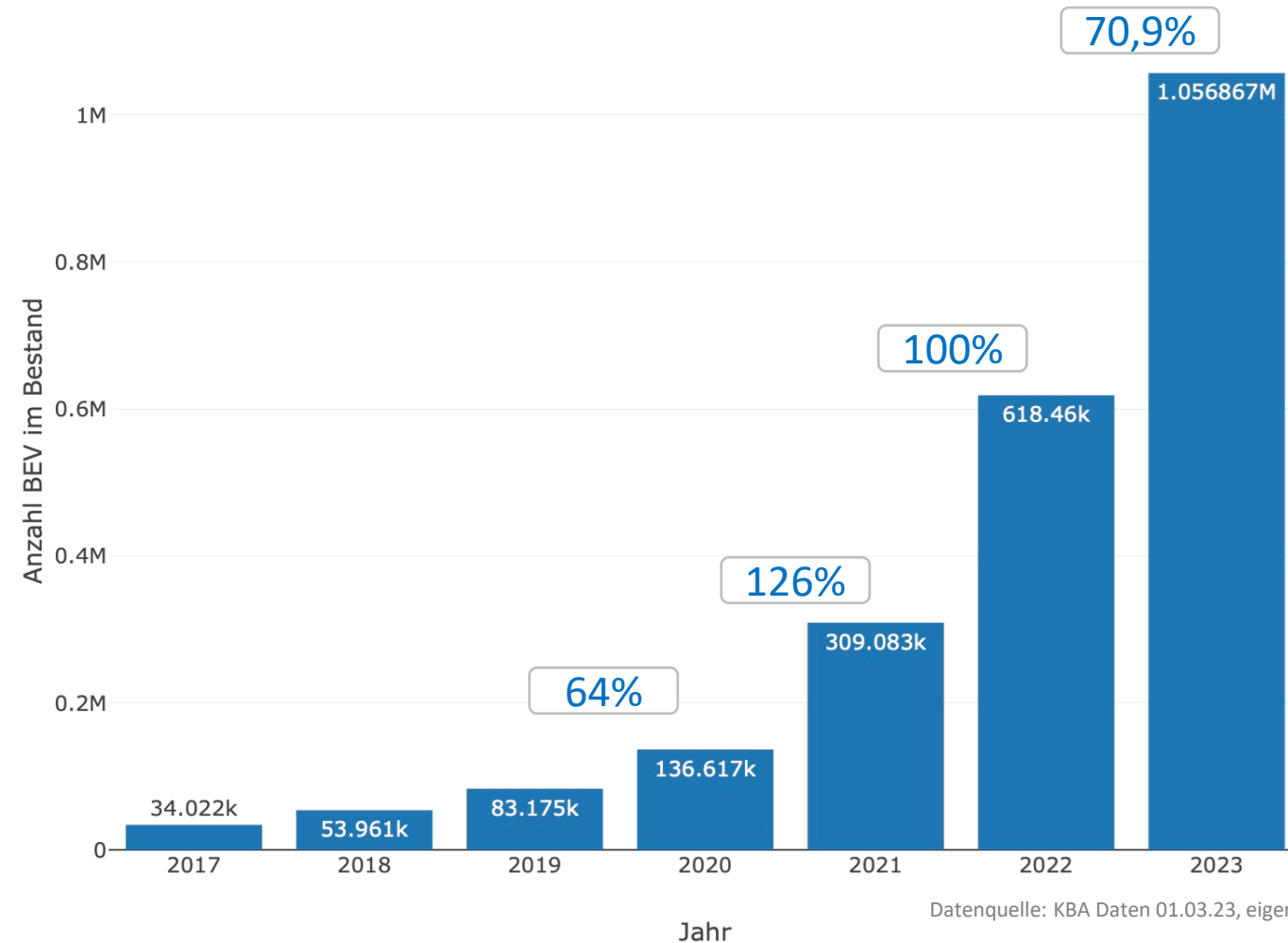


MARKTHOCHLAUF DER REIN-BATTERIEELEKTRISCHEN PKW



Seit 01. Januar 2023
> 1Mio BEV Pkw

Bestandswachstum
zum Vorjahr seit 2020
wieder stetig steigend



Datenquelle: KBA Daten 01.03.23, eigene Darstellung



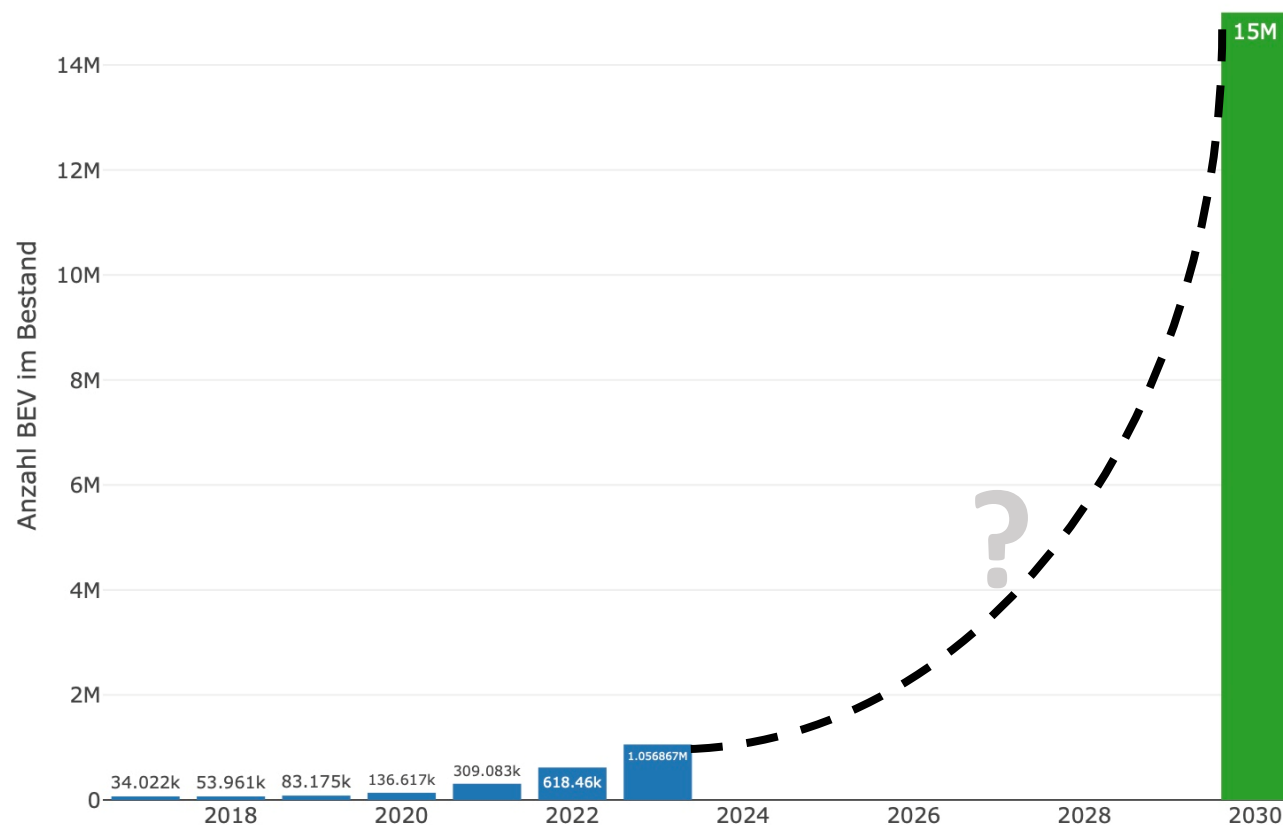
MARKTHOCHLAUF DER REIN-BATTERIEELEKTRISCHEN PKW



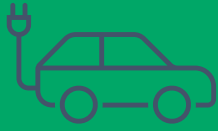
ZIELE

**15 Mio
Elektroautos
Bis 2030**

**Deutschland als
Leitmarkt für
Elektromobilität**



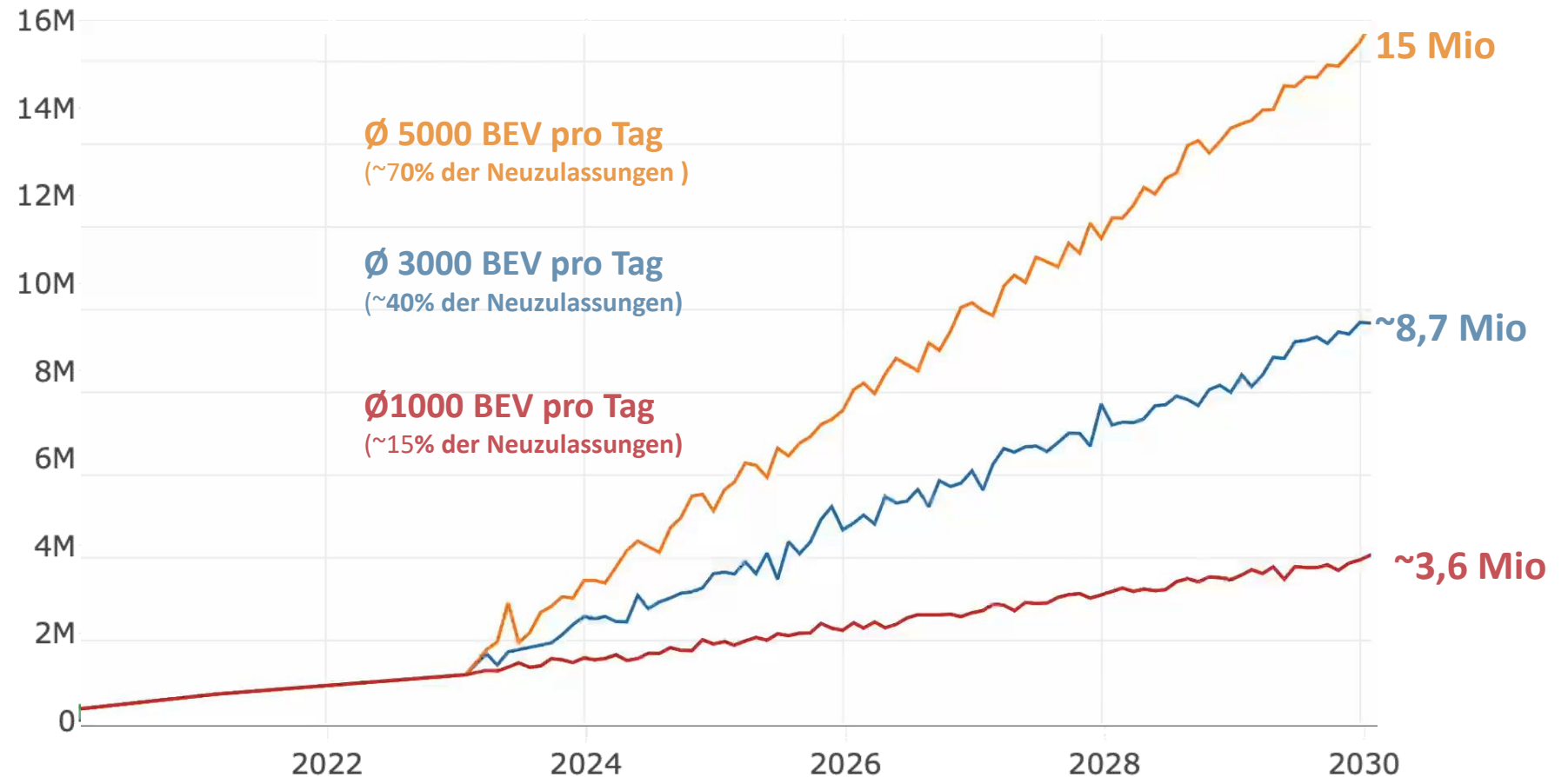
Datenquelle: KBA Daten 01.03.23, eigene Darstellung



MARKTHOCHLAUF DER BATTERIEELEKTRISCHEN PKW

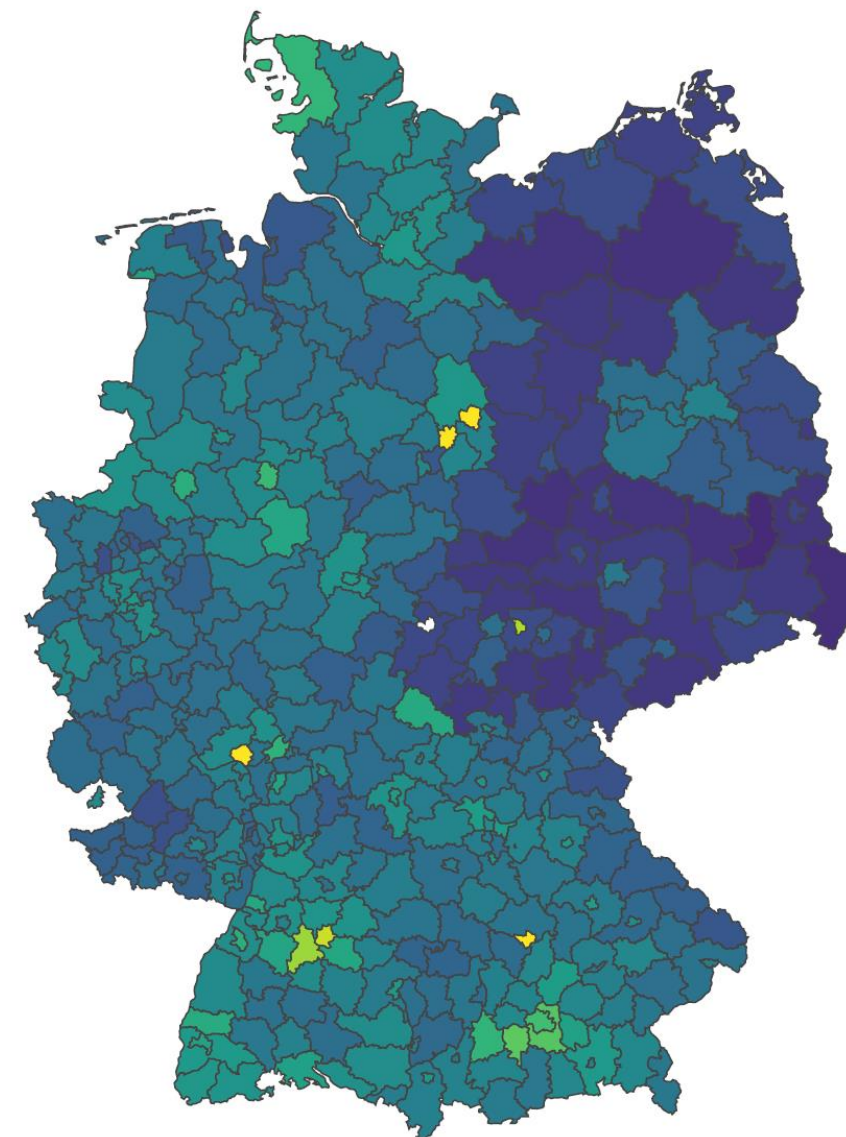


Momentan ca. 1.000 BEV
Neuzulassungen pro Tag

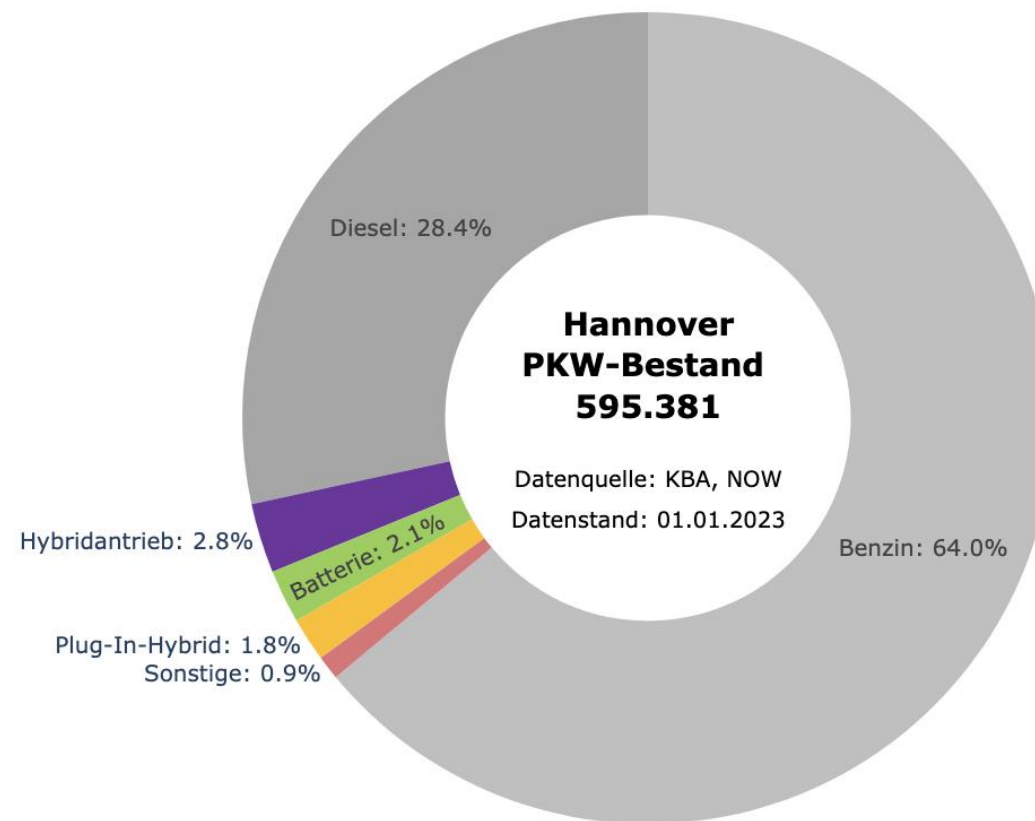
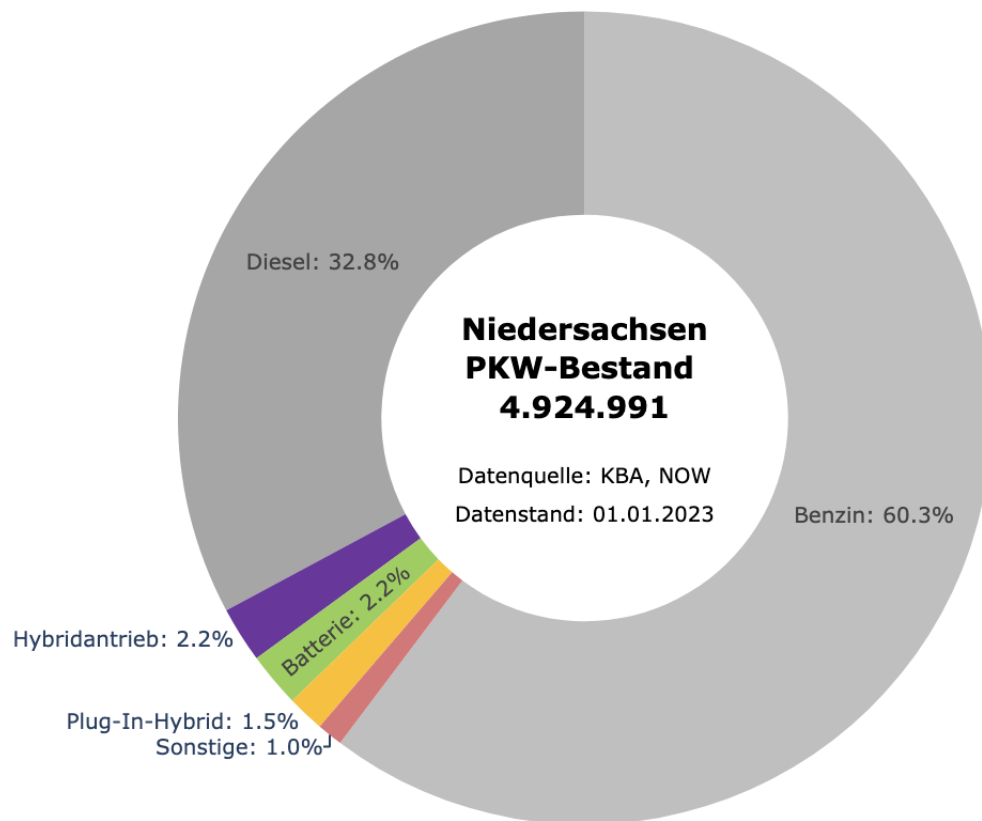


ANTEIL BEV AM GESAMTBESTAND (01.01.22)

Zulassungsbezirk	Anteil BEV (%)	Region nach RegioStaR7
Wolfsburg, Stadt	5.62	Stadtregion - Regiopole und Großstadt
Wiesbaden, Stadt	4.34	Stadtregion - Regiopole und Großstadt
Ingolstadt, Stadt	3.36	Stadtregion - Regiopole und Großstadt
Braunschweig, Stadt	3.32	Stadtregion - Regiopole und Großstadt
Stuttgart, Stadt	2.77	Stadtregion - Metropole
Weimar, Stadt	2.64	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum
Böblingen	2.55	Stadtregion - Kleinstädtischer, dörflicher Raum
Starnberg	2.24	Stadtregion - Kleinstädtischer, dörflicher Raum
München	2.20	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum
München, Stadt	2.08	Stadtregion - Metropole
Bielefeld, Stadt	2.03	Stadtregion - Regiopole und Großstadt



ANTEIL BEV IN HANNOVER / NIEDERSACHSEN



FÖRDERRICHTLINIE ELEKTROMOBILITÄT



2

FÖRDERLANDSCHAFT NACHHALTIGE MOBILITÄT

ELEKTROMOBILITÄT

- + Fahrzeugbeschaffung & betriebsnotwendige Ladeinfrastruktur
- + Elektromobilitätskonzepte
- + Forschung & Entwicklung

LADEINFRASTRUKTUR

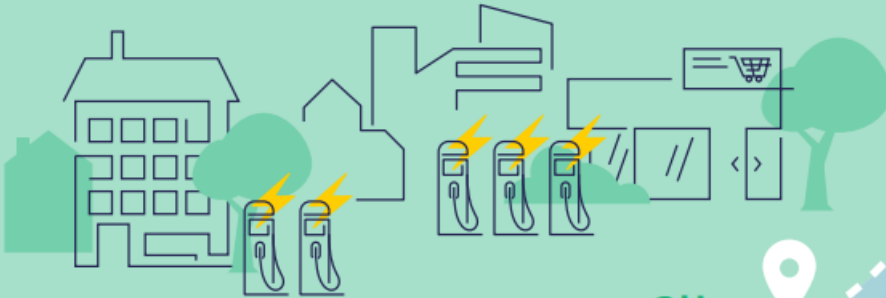
- + Öffentlich zugängliche Normal- und Schnellladeinfrastruktur (in Überarbeitung)
- + Ladeeinrichtungen (Wallboxen; in Überarbeitung)
- + Nicht-öffentliche Ladeeinrichtungen (in Überarbeitung)

WASSERSTOFF- & BRENNSTOFFZELLENTECNOLOGIE

- + Fahrzeugbeschaffung
- + Wasserstofftankstellen
- + Forschung & Entwicklung

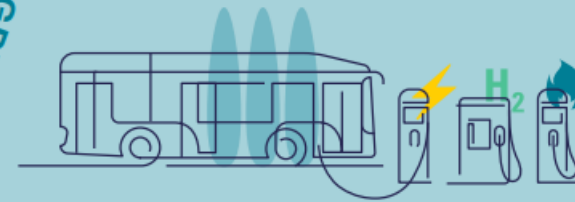
ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE

- + Demonstration & Entwicklung
- + Erzeugungsanlagen & Markthochlauf



TECHNOLOGIEÜBERGREIFEND

TECHNOLOGIESPEZIFISCH



NUTZFAHRZEUGE

- + Fahrzeugbeschaffung & betriebsnotwendige Tank- & Ladeinfrastruktur
- + Machbarkeitsstudien

BUSSE

- + Fahrzeugbeschaffung & -umrüstung & betriebsnotwendige Tank-, Wartungs- & Ladeinfrastruktur
- + Machbarkeitsstudien

SCHIENENFAHRZEUGE

- + Fahrzeugbeschaffung & -umrüstung & betriebsnotwendige Tank- & Ladeinfrastruktur
- + Machbarkeitsstudien

SEE- & BINNENSCHIFFE

- + Alternative Schiffsantriebe und -kraftstoffe (Forschung & Entwicklung, Aus- und Umrüstung)
- + Umweltfreundliche Bord- und mobile Landstromversorgung
- + Mobile Bunkerinfrastrukturen

DIE FÖDERRICHTLINIE ELEKTROMOBILITÄT



FÖRDERRICHTLINIE ELEKTROMOBILITÄT

Aktueller Stand der Umsetzung



FORSCHUNG & ENTWICKLUNG

- Nutzungs- bzw. Betriebskonzepte
- (Weiter-)Entwicklung von Komponenten und Systemen
- Innovative Ladetechnologien, Vernetzung LIS und Fahrzeug
- EE-Integration
- Systemlösungen & Dienstleistungen

KONZEPTE & BERATUNG

Elektromobile Konzepte und Machbarkeitsstudien (Umweltstudien)

- Ladeinfrastruktur
- Elektrifizierung kommunaler und gewerblicher Flotten

36
FuE-Vorhaben

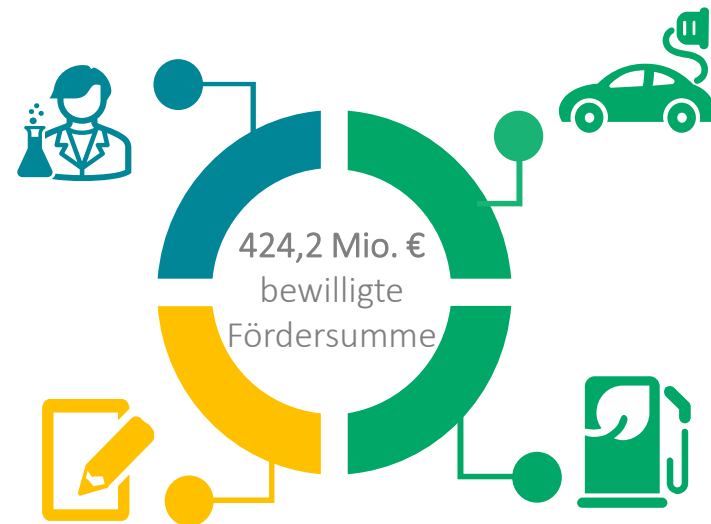
19.626
Elektrofahrzeuge

BESCHAFFUNG/INVEST

- batterieelektrische Fahrzeuge und betriebsnotwendige Ladeinfrastruktur
- Zielgruppen: kommunale, kommunal integrierte Flotten, gewerbliche Flotten

347
Konzepte

8.851
Ladestationen



AUSWERTUNG KONZEPTE

3

KARTE ZU ELEKTROMOBILITÄTSKONZEPTEN

Übersicht zu kommunalen und gewerblichen Elektromobilitätskonzepten zur regionalen Umsetzung

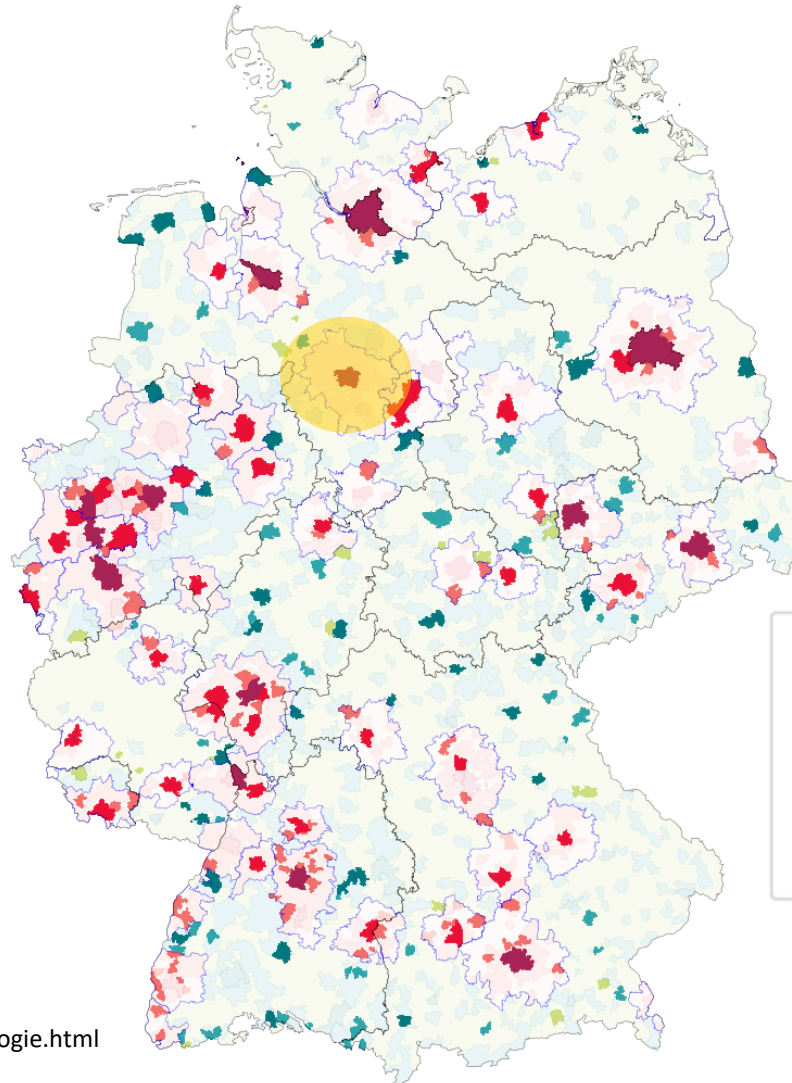
- Übersicht zu **347 Elektromobilitätskonzepten**
- Basisinformationen zu laufenden Konzepten sichtbar
- Über 143 Abschlussberichte sind bereits vorhanden
- Dienstleisterkatalog

[Elektromobilitätskonzepte - NOW GmbH \(now-gmbh.de\)](https://www.now-gmbh.de)



GEMEINDEN MIT KONZEPTEN NACH REGION 2015-2021

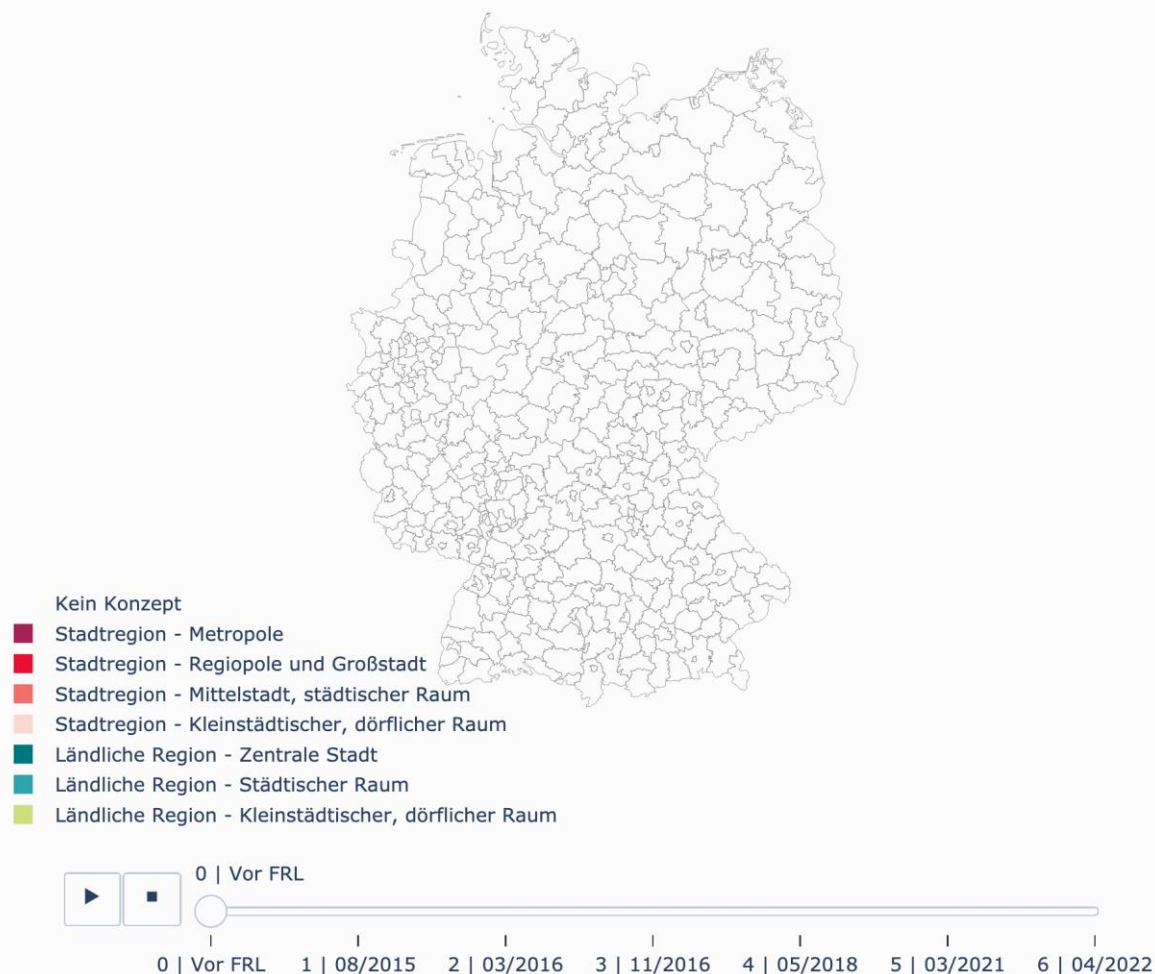
- Das BMDV hat eine Raumtypologie auf Gemeindeebene entwickelt, um Wirkungszusammenhänge zwischen Verkehr und räumlichen Strukturen zu analysieren.
- Um den regionalen Kontext der Konzeptförderung zu untersuchen, wurde daher auf ebendiese Raumtypen zurückgegriffen.
- Die Wahl fiel auf den zusammengefassten Regionalstatistischen Raumtypen mit 7 Kategorien (RegioStaR 7).



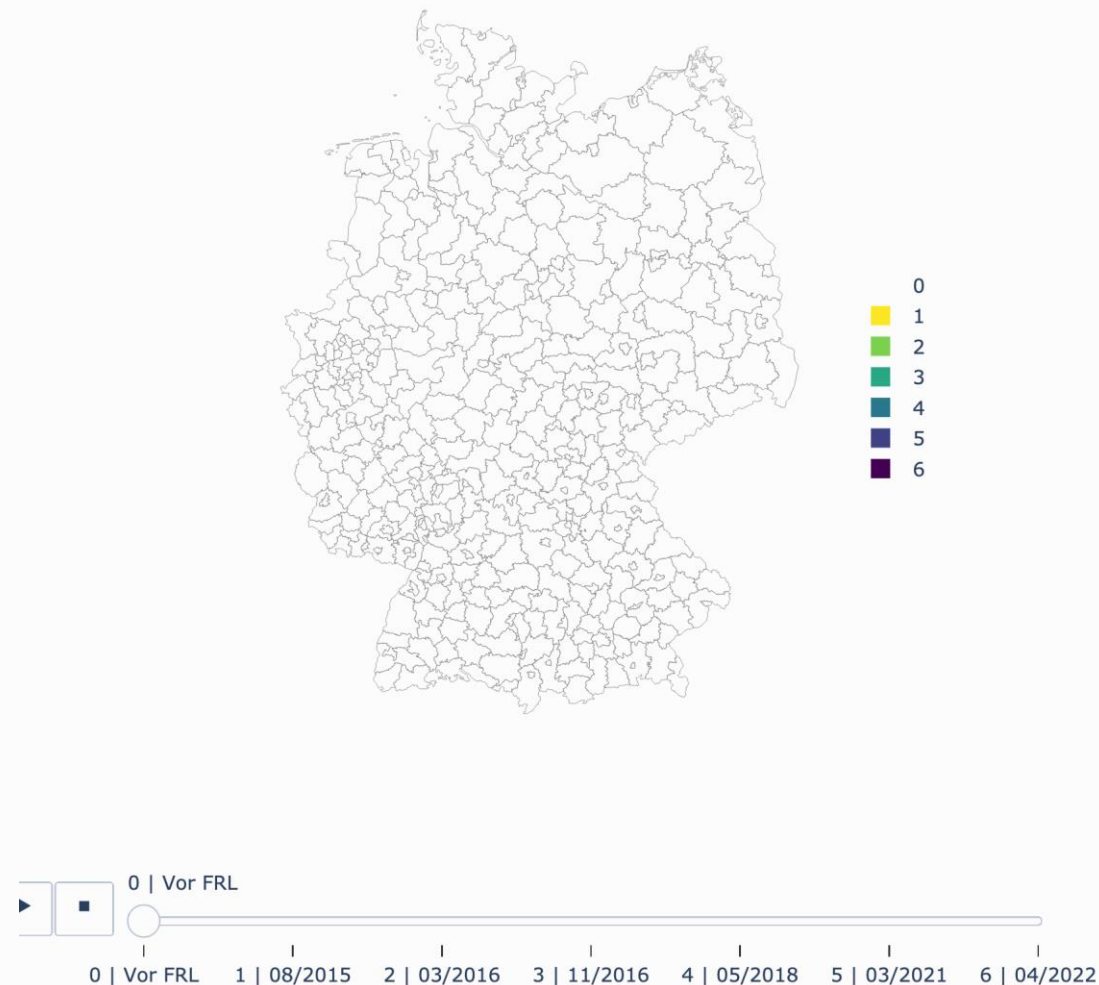
- Stadtregion - Metropole
- Stadtregion - Regiopole und Großstadt
- Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum
- Stadtregion - Kleinstädtischer, dörflicher Raum
- Ländliche Region - Zentrale Stadt
- Ländliche Region - Städtischer Raum
- Ländliche Region - Kleinstädtischer, dörflicher Raum

FÖRDERVORHABEN KONZEPTE

Fördervorhaben nach RegioStaR7



Anzahl Fördervorhaben (kumulativ)

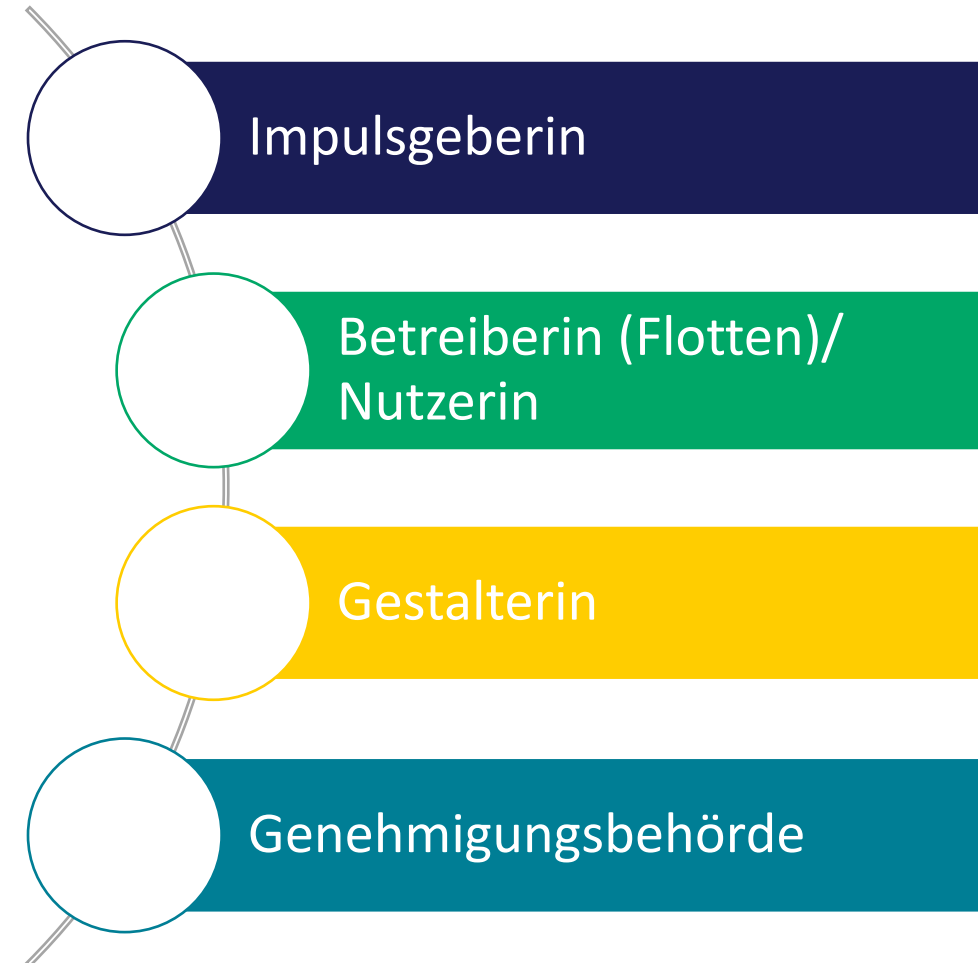


PROBLEME UND HÜRDEN DER ELEKTROMOBILITÄT



4

DIE ROLLE DER KOMMUNEN



1. Bitte notieren Sie die *größten Treiber* der Elektromobilität vor Ort.

2. Bitte notieren Sie die *größten Hürden* bei der Umsetzung der Elektromobilität vor Ort.

INFORMATION- FORMATE

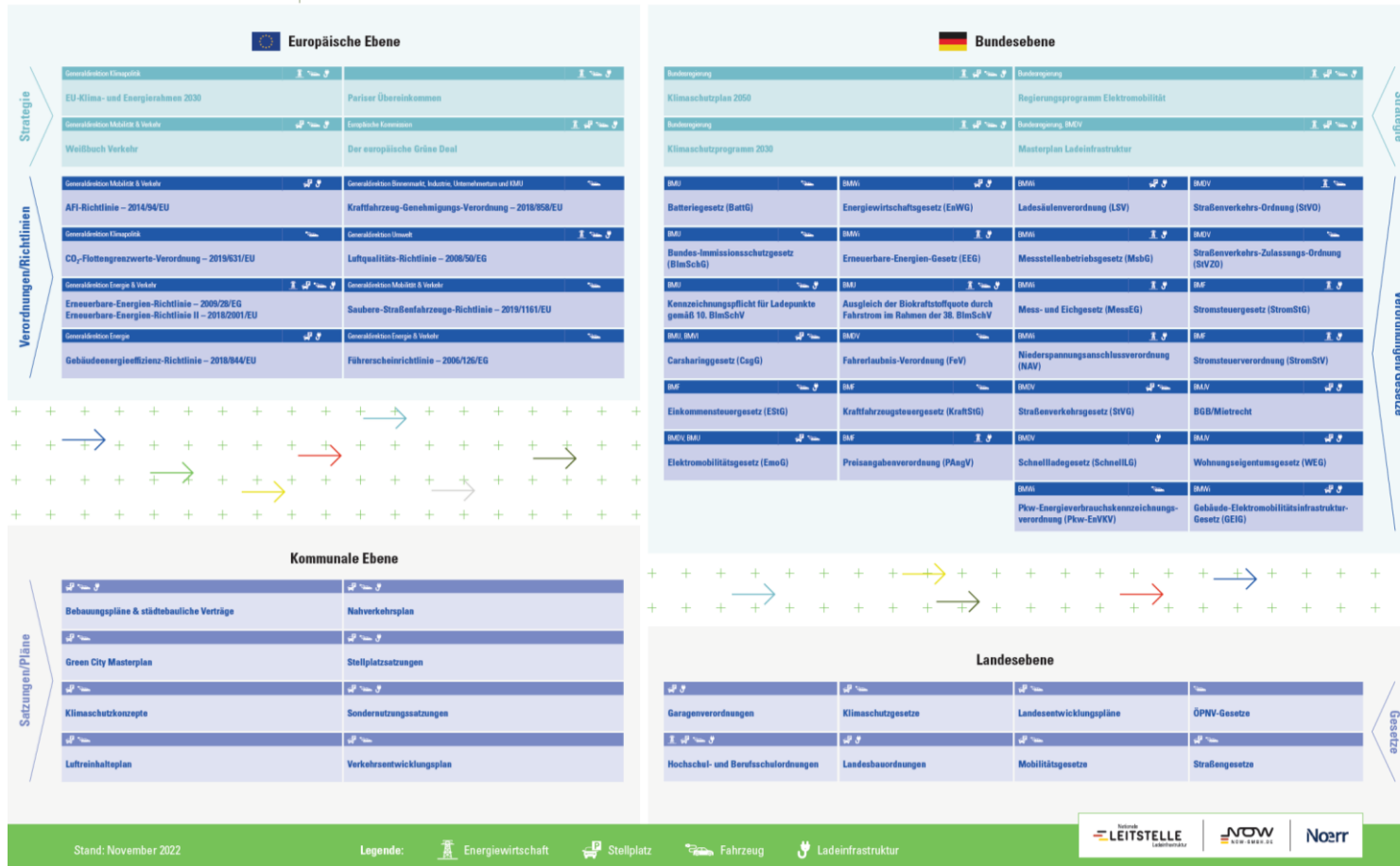


5

GESETZESKARTE ELEKTROMOBILITÄT

Gesetzeskarte Elektromobilität

Zentrale Strategien, Gesetze und Verordnungen



LEITFADEN ZUM ELEKTROMOBILITÄTSGESETZ

Praktische Tipps für die Umsetzung vor Ort



Factsheet | Kommunen und Elektromobilität

Ergebnisse der vierten Befragung deutscher Kommunen zum Thema Elektromobilität vom Oktober 2021

01

Elektromobilitätsgesetz (EmoG):

Seit dem Jahr 2015 ist das Elektromobilitätsgesetz in Kraft getreten, mit dem Kommunen elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Straßenverkehr besondere Privilegien einräumen können. Dazu gehören

- (1) die Zuweisung besonderer Parkplätze an Ladestationen im öffentlichen Raum,
 - (2) die Verringerung oder der Erlass von Parkgebühren
 - (3) Bevorzugungen hinsichtlich der Nutzung von Busspuren
 - (4) die Ausnahme von bestimmten Zufahrtsbeschränkungen.
- Zur besseren Überprüfbarkeit werden die Fahrzeuge speziell gekennzeichnet (sogenanntes „E-Kennzeichen“).

Hier gibt es weitere Infos!

Gesetzliche Rahmenbedingungen – Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD)

Mit dem Gesetz werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für emissionsarme und -freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere für Busse im ÖPNV, für die Beschaffung vorgegeben. Die Vorgaben gelten ab dem 2. August 2021 und verpflichten die öffentliche Hand sowie für einzelne Dienstleistungen auch eine Auswahl bestimmter privatrechtlich organisierter Akteure (z.B. Post- und Paketdienste, Stadtreinigung) dazu, dass ein Teil der angeschafften Fahrzeuge zukünftig emissionsarm oder -frei sein muss.

Weitere Informationen zur CVD - im NaKoMo - auf der BMDV Internetseite

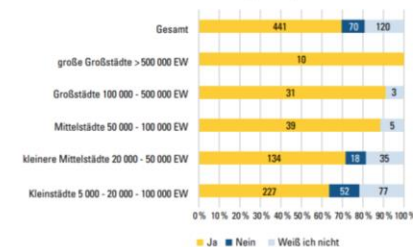


In diesem Factsheet werden die zentralen Ergebnisse einer Befragung von 631 deutschen Kommunen ab 5.000 Einwohnenden zusammengefasst. Die Befragung erhebt die Aktivitäten der Kommunen im Bereich Elektromobilität und wurde im Herbst 2021 durchgeführt. Die aktuelle Befragung ist damit die vierte Umfrage unter deutschen Kommunen (frühere Städtebefragungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) fanden in den Jahren 2011, 2014 und 2017/2018 statt). [Hier finden Sie mehr Infos!](#)

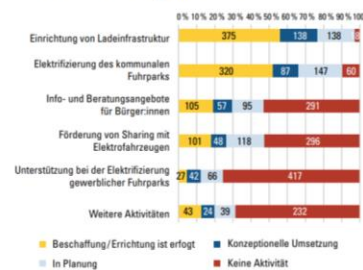
1. Die deutschen Kommunen sind auf einem guten Weg in die elektromobile Zukunft – Elektromobilität geht in die Fläche

- 80 % der deutschen Kommunen sind bereits im Thema Elektromobilität aktiv; weitere knapp 10 % planen in das Thema einzusteigen. Großstädte sind häufiger aktiv als kleinere Kommunen.
- Die meisten aktiven Kommunen errichten Ladeinfrastruktur oder beschaffen Elektrofahrzeuge für den Fuhrpark.
- Die Potenziale der E-Mobilität werden v.a. im Bereich Klimaschutz und für das Image der Kommune hoch eingeschätzt.
- Die wichtigsten Gründe, sich nicht im Thema zu engagieren, sind aus Sicht der bisher nicht aktiven Kommunen v.a. Personal- und Geldmangel.

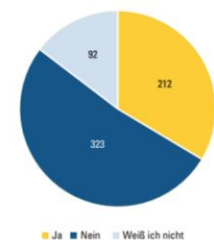
Ist das EmoG in Ihrer Kommune bekannt? (N = 631)



In welchen Handlungsfeldern ist Ihre Kommune aktuell schon aktiv oder plant Aktivität?



Ist Ihnen die Clean Vehicles Directive (CVD) bekannt?



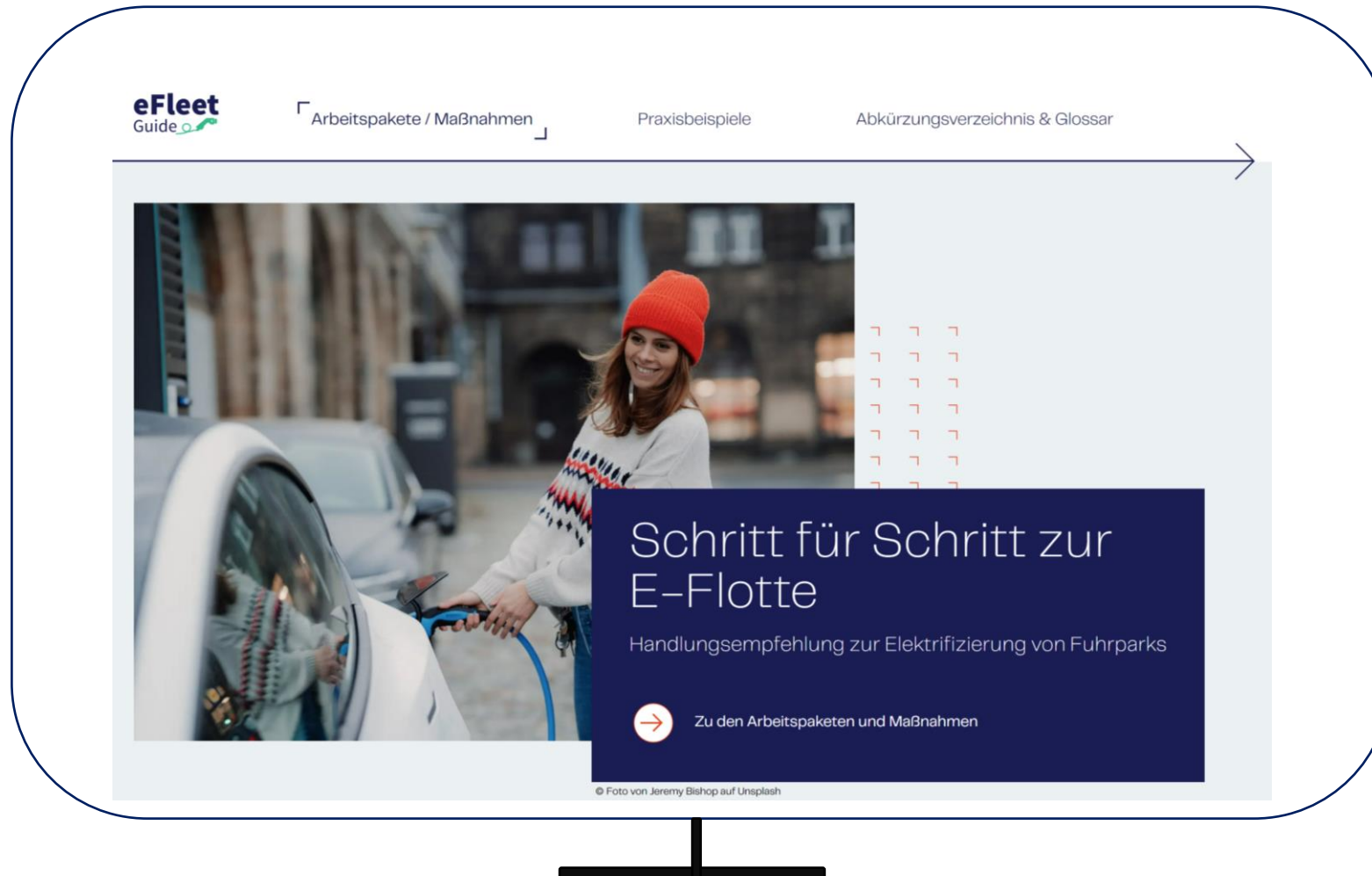
[NOW Leitfaden-EmoG_03.22.pdf \(now-gmbh.de\)](#)

[NOW Factsheet Kommunen-und-Elektromobilitaet_2022.pdf \(now-gmbh.de\)](#)

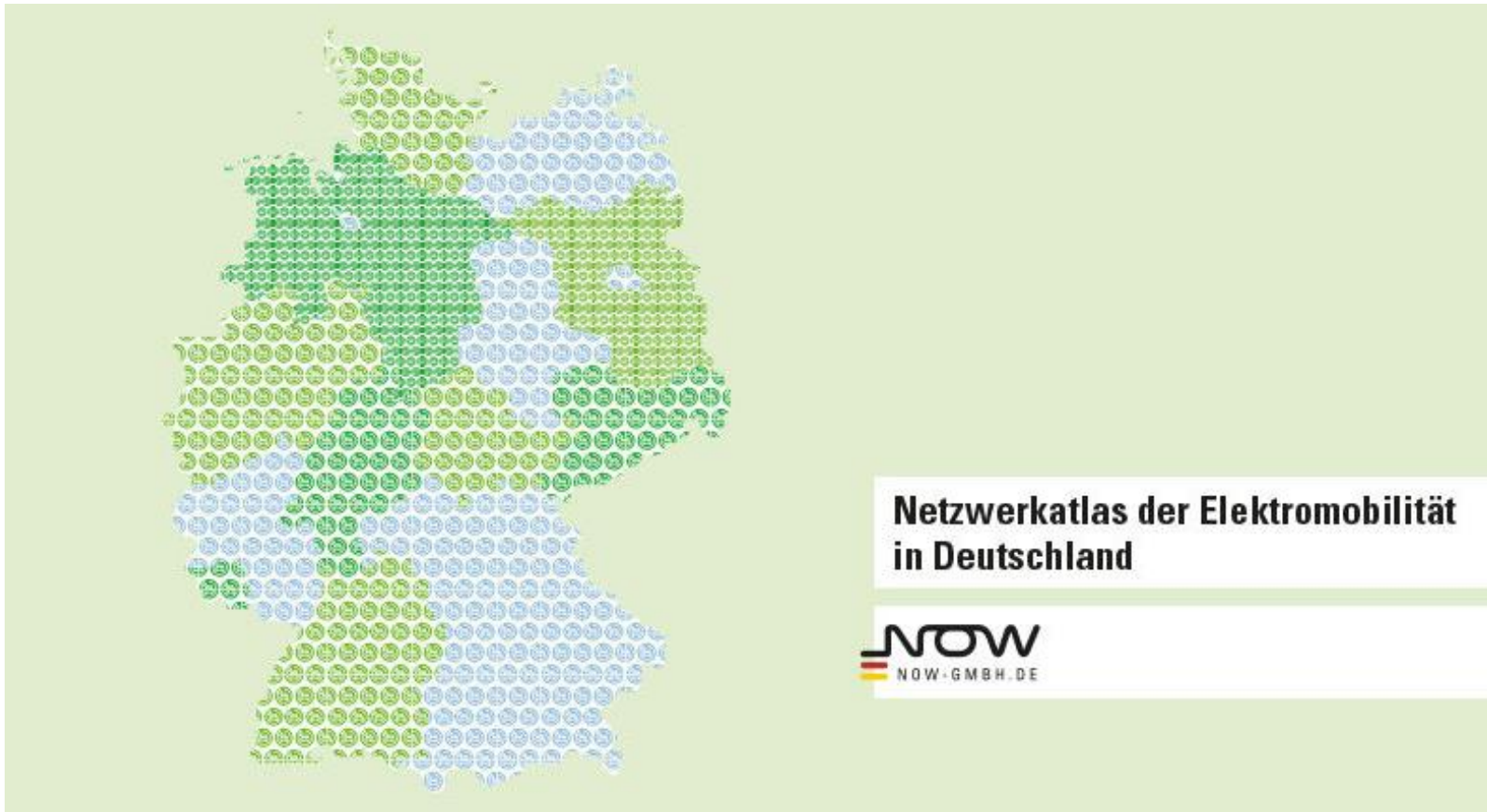
FACTSHEET „TOTAL COST OF OWNERSHIP“



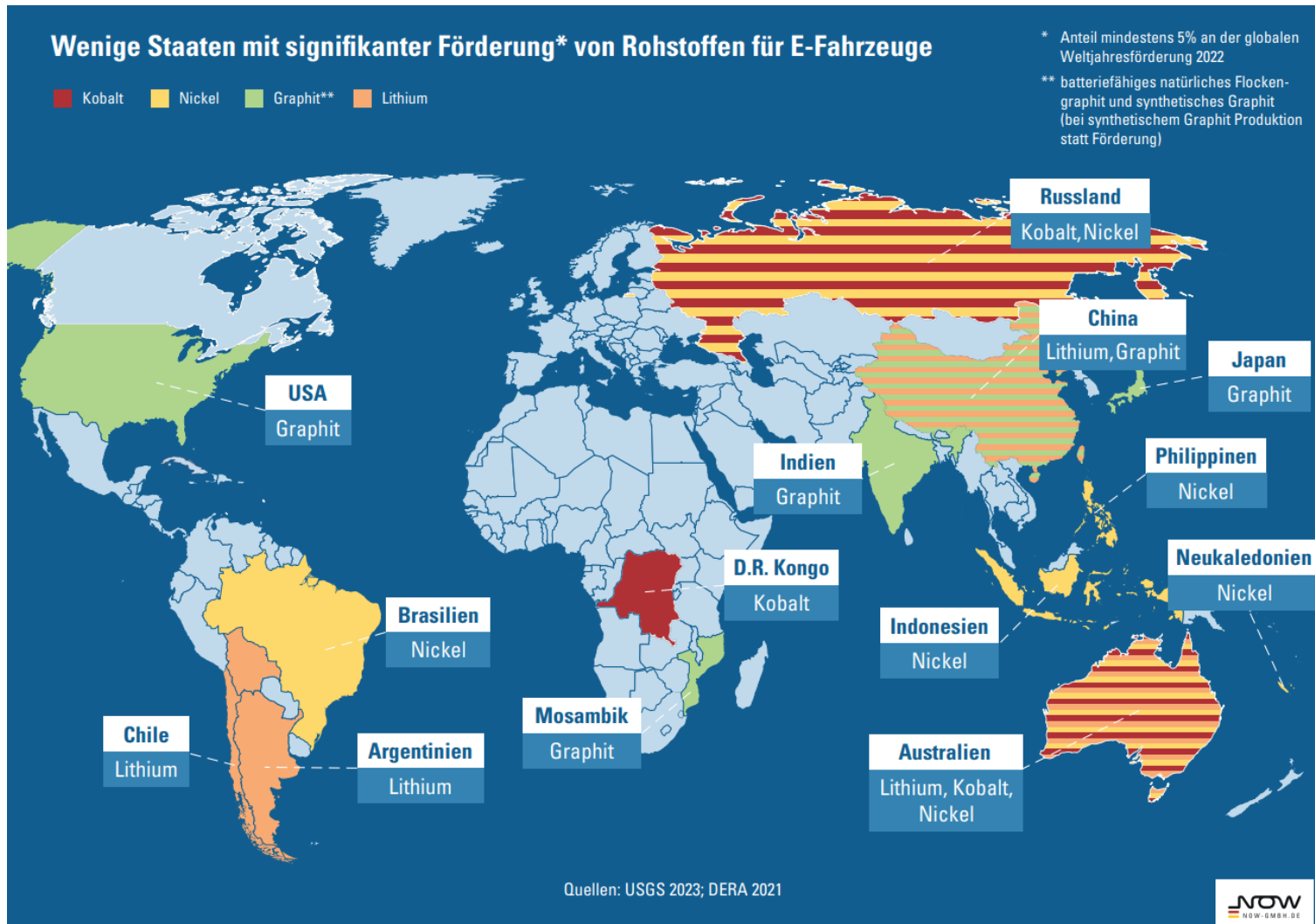
EFLEET-GUIDE: LEITFADEN ZUR FLOTTENELEKTRIFIZIERUNG



NETZWERKATLAS ELEKTROMOBILITÄT



FACTSHEET: ELEKTROMOBILITÄT UND ROHSTOFFE



BROSCHÜRE: EINFACH LADEN IN DER KOMMUNE



EINFACH LADEN OHNE HINDERNISSE



DAS LADELERNTOOL

Rahmendaten & -informationen



LadeLernTOOL

Login

Registrierung

Herzlich willkommen beim LadeLernTOOL!

Die Lernplattform LadeLernTOOL richtet sich hauptsächlich an Verwaltungsmitarbeiterinnen und Verwaltungsmitarbeiter in Bundesländern, Kommunen und kommunalen Unternehmen. Das vermittelte Wissen soll sie dabei unterstützen, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu planen und den Aufbau vor Ort voranzutreiben. So können sie entscheidend zum Gelingen des Ladeinfrastrukturaufbaus und zum Erfolg der E-Mobilität beitragen.

Per E-Learning können die kommunalen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihr Wissen flexibel aufbauen. In den aufeinander aufbauenden Kursen werden die gelernten Inhalte durch praktische Übungen und dem Erwerb eines Zertifikats ab. Die Zertifikate sind als Nachweis für die Teilnahme an der Schulung zu verwenden.

Zur Registrierung



Nationale
LEITSTELLE
Ladeinfrastruktur



DAS FLÄCHENTOOL

Rahmendaten & -informationen

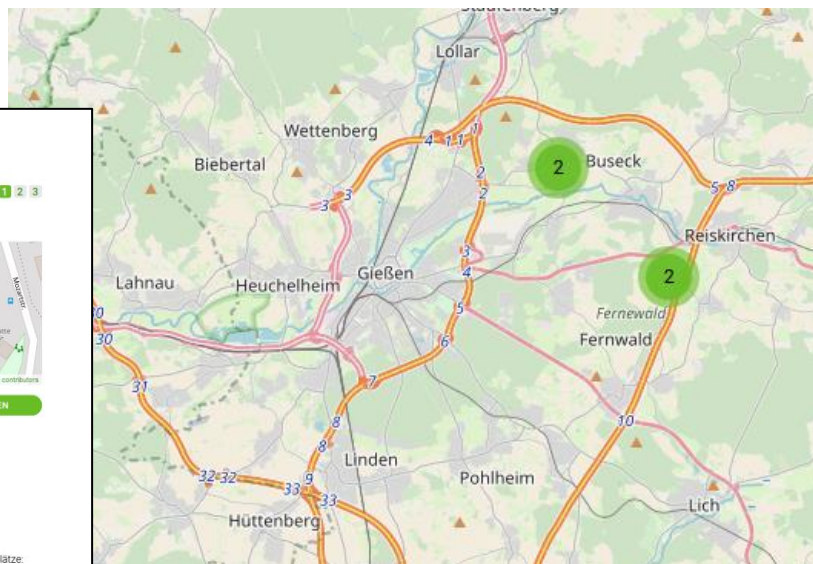
Basisinformationen



Kommune
1 2 3

ANBIETER:IN KONTAKTIEREN

Straße:	PLZ:	Ort:
Beethovenstraße 5	35418	Buseck/Oppenrod
Flächeneigentumsverhältnis:	verfügbare Fläche:	Anzahl möglicher Stellplätze:
Grundeigentümer:in	26 m²	2
Flächenversiegelung:	Art der Fläche:	Öffentlich zugänglich:
Ja	Parkplatz	Ja
Anbindung an öffentl. Straßen- netz:		
Ja		
Individuelle Beschreibung		
Sport- und Kulturhalle		
ANBIETER:IN KONTAKTIEREN		



Nationale
LEITSTELLE
Ladeinfrastruktur

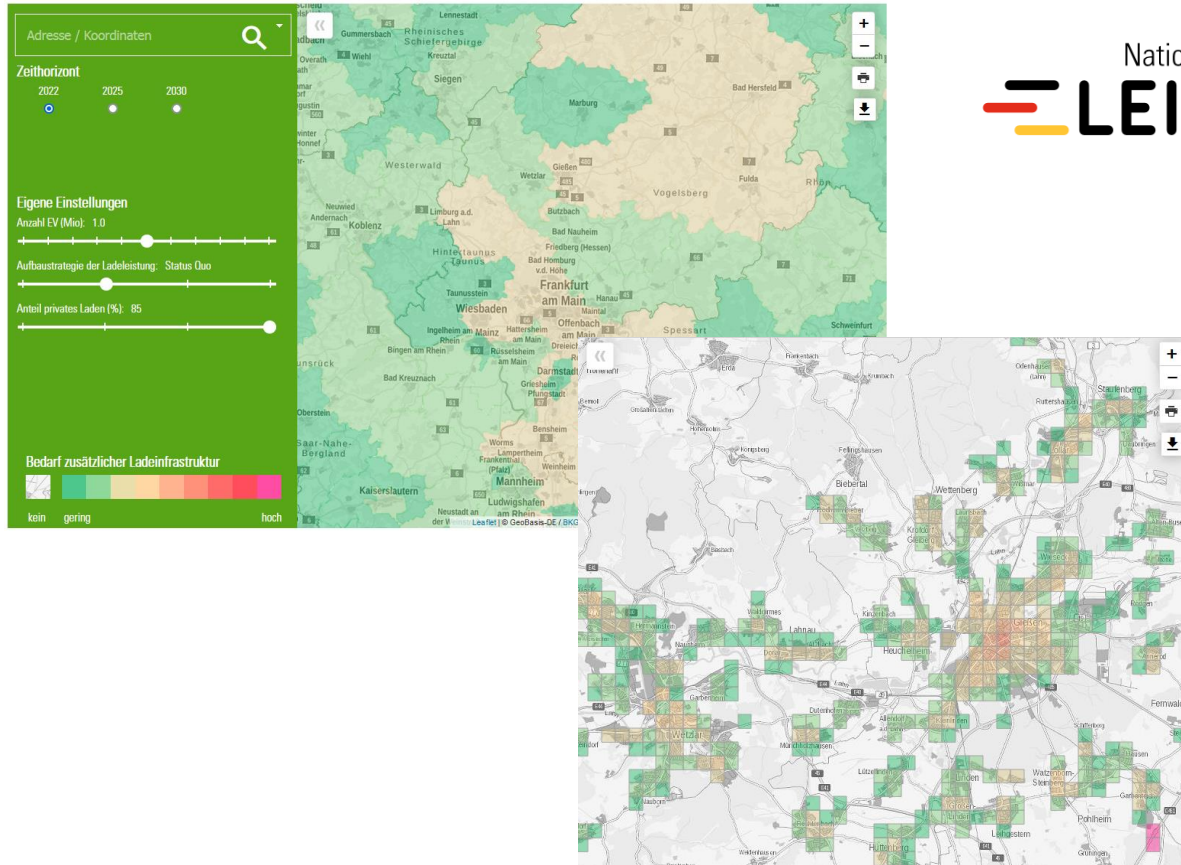


DAS STANDORTTOOL

Rahmendaten & -informationen

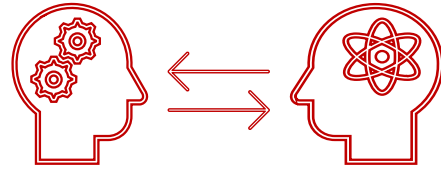


Nationale
LEITSTELLE
Ladeinfrastruktur



AG FLOTTE

Arbeitsgruppe Flotte und Elektromobilität – zwei Treffen pro Jahr



Austauschformat und
Netzwerkbildung

Beschaffung und Integration
von Elektrofahrzeugen in
Flotten

Impulse aus der Praxis

Spezifische
Handlungsempfehlungen für
Fuhrparkverantwortliche &
weitere Akteure

Wissenstransfer

Optimierungspotenziale für
das Förderprogramm



NaKoMo

1

Broschüre

Das Wichtigste zum NaKoMo auf einen Blick? Schauen Sie in unsere Broschüre!

[Klicken Sie hier!](#)

2

Trailer

Das NaKoMo in 90 Sekunden? Unser Trailer liefert alles Wichtige

[Zum Trailer geht's hier lang!](#)

3

Nakomo.de

Alle Infos auf unserer zentralen Austauschplattform

[Hier wird vernetzt!](#)

NOW - KOMMUNIKATIONSKANÄLE



E-Mail-Service zu Förderaufrufen

Bescheid wissen! Mit unserem kostenlosen E-Mail-Service benachrichtigen wir Sie tagesaktuell über die Veröffentlichung neuer Förderaufrufe im Bereich Mobilität mit alternativen Kraftstoffen und Antrieben.

Anmeldung unter:
www.now-gmbh.de/de/service/info-service



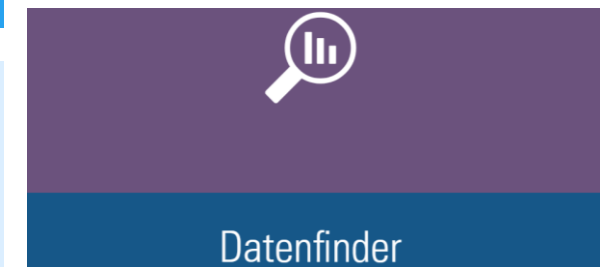
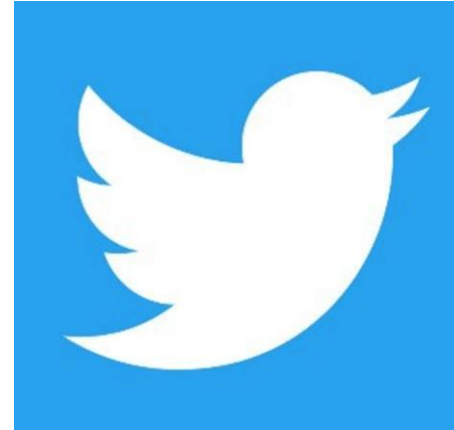
DURCHSTARTERSET ELEKTROMOBILITÄT



Wissensfinder



Projektfinder



NaKoMo



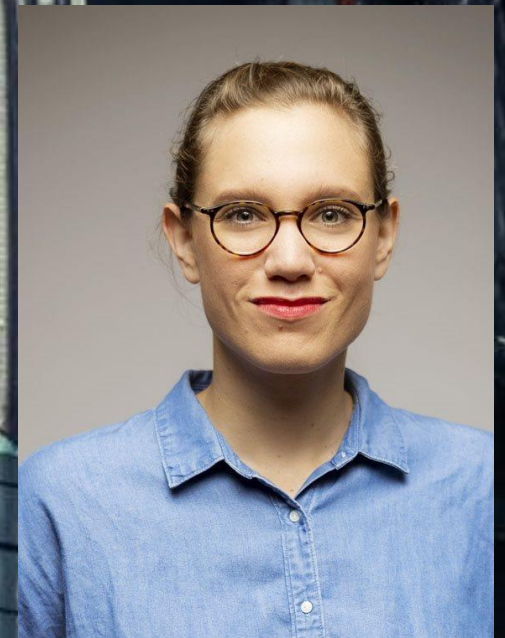


Charlotte Ojala
Managerin Elektromobilität
Schulung und Qualifizierung

Charlotte.Ojala@now-gmbh.de
Telefon: +49 173 4770 431

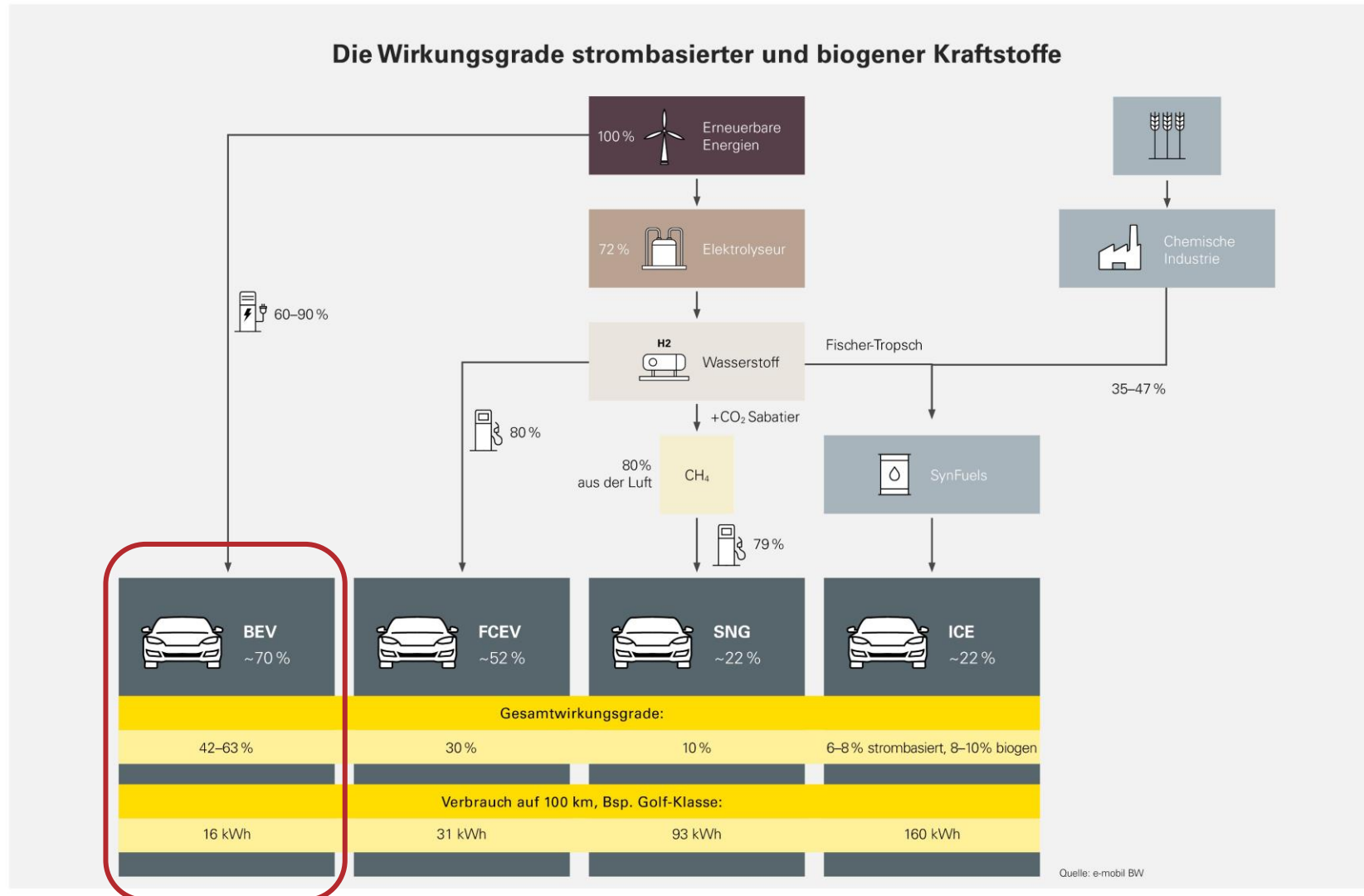
Judith Fiukowski
Programm Managerin Elektromobilität
Konzepte & Beratung

Judith.Fiukowski@now-gmbh.de
Telefon: +49 173 353 4077



Wir suchen Verstärkung!

WIRKUNGSGRAD VRSCHIEDENER ANTRIEBSFORMEN

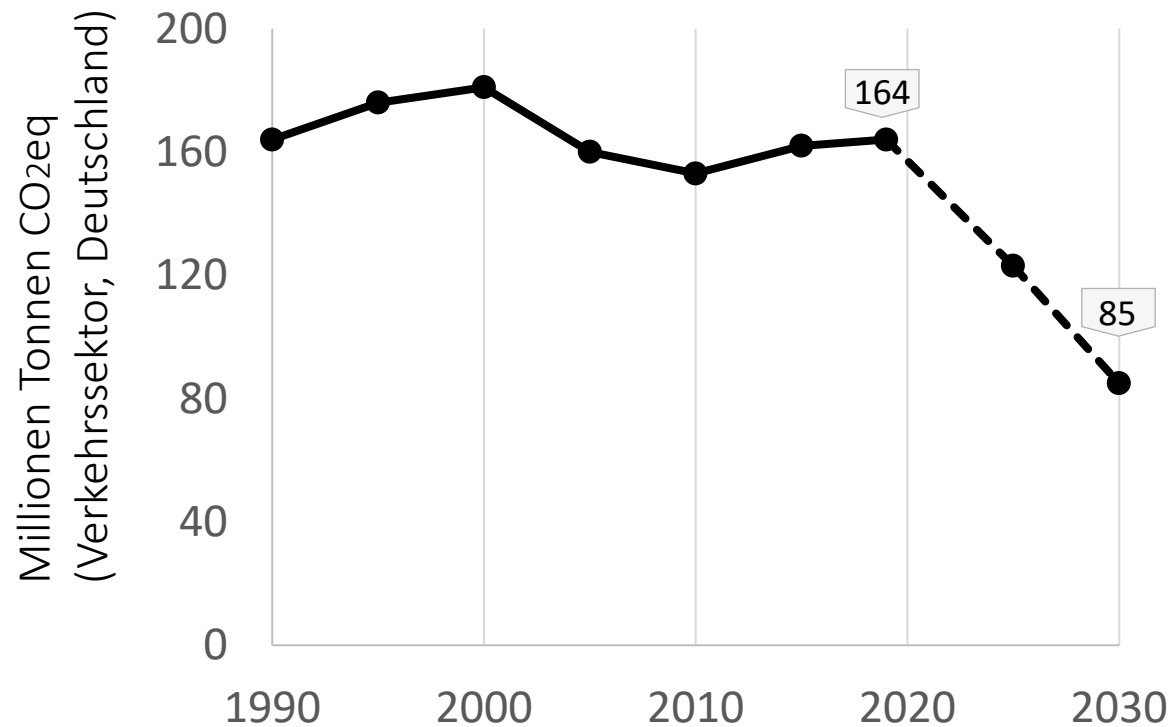


MARKT- ENTWICKLUNG

ZIEL: CO2-AUSSTOß IM VERKEHR BIS 2030 HALBIEREN

Es hat sich gezeigt, dass die CO2-Emissionen im Verkehr nur schwer zu reduzieren sind.

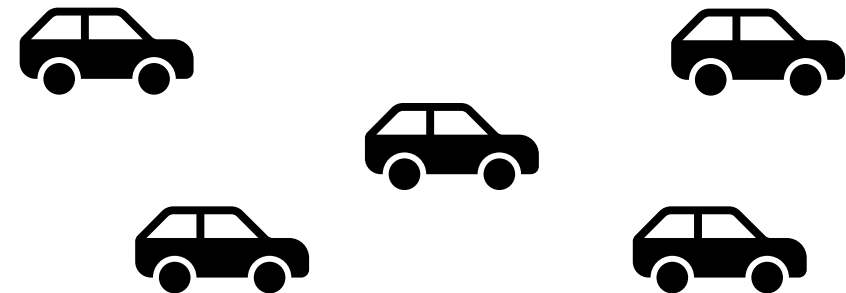
Sektorenziel: Verkehr allgemein



Datenquelle: UBA 2021, BMU 2021, eigene Darstellung

Ziel im Koalitionsvertrag: motor. Individualverkehr

15 Mio. vollelektrische Pkw bis 2030

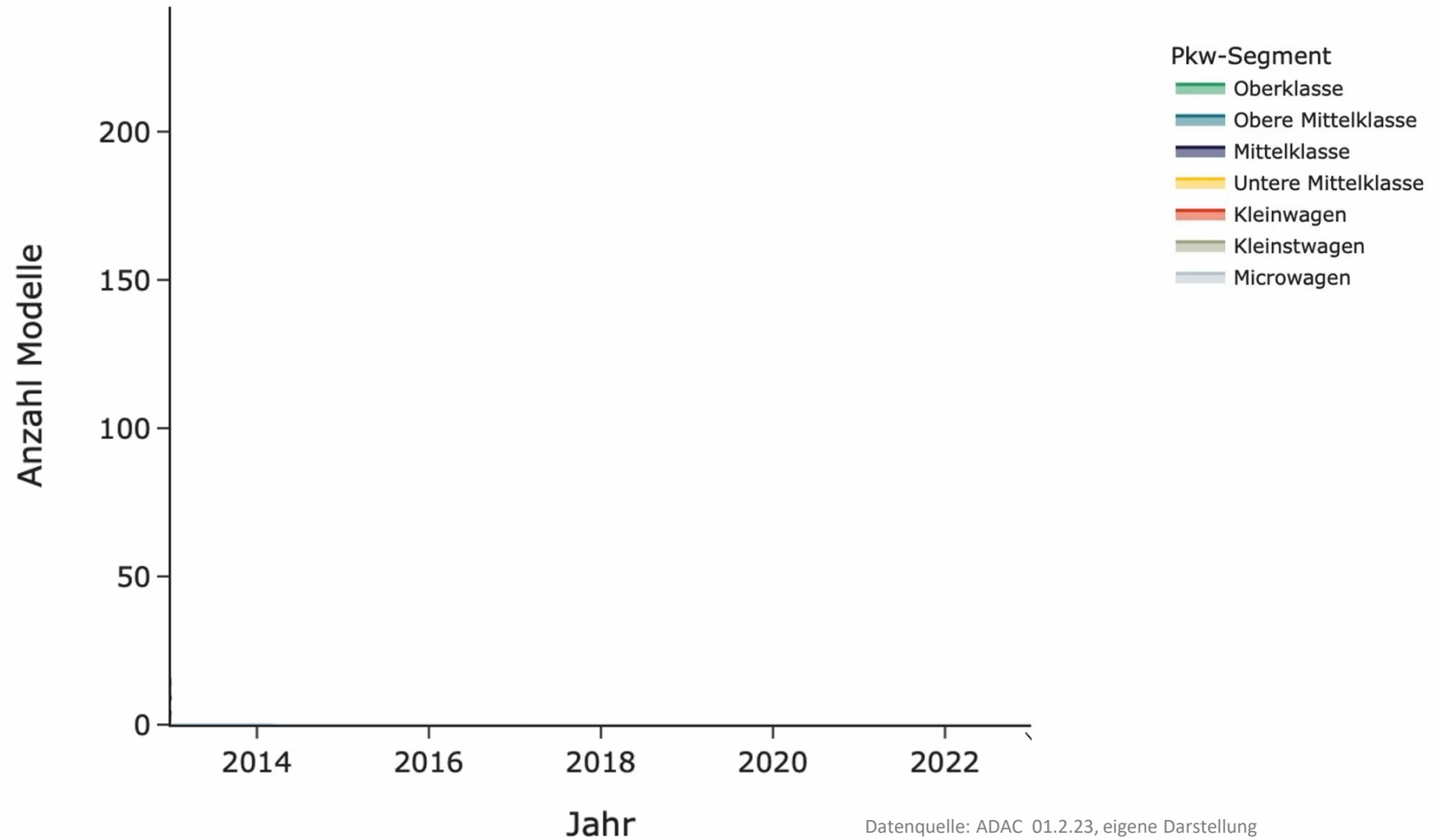




MARKTHOCHLAUF – ANGEBOT DER HERSTELLER



Anzahl
Mittelklassemodelle
in 5 Jahren verfünffacht



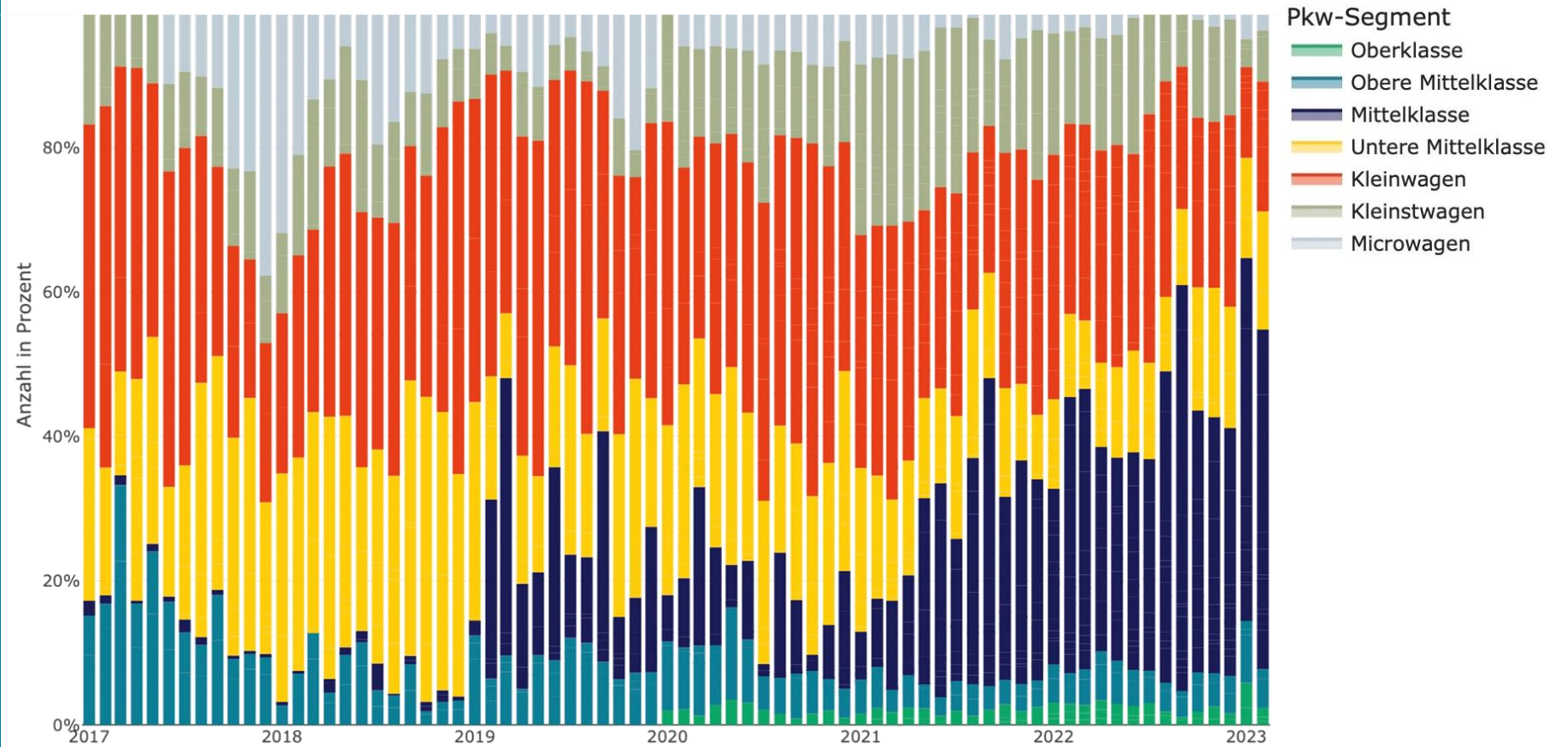


MARKTHOCHLAUF – BEV- NEUZULASSUNGEN NACH PKW-SEGMENT



Relative Anzahl der
Mittelklasse seit 2019
stetig gestiegen

Im Februar 2023 macht
gesamte Mittelklasse
68% der Neuzulassungen
aus



Datenquelle: ADAC Daten 01.2.23 und : KBA Daten 01.03.23,
eigene Darstellung, umgesetzt von ISEA RWTH Aachen

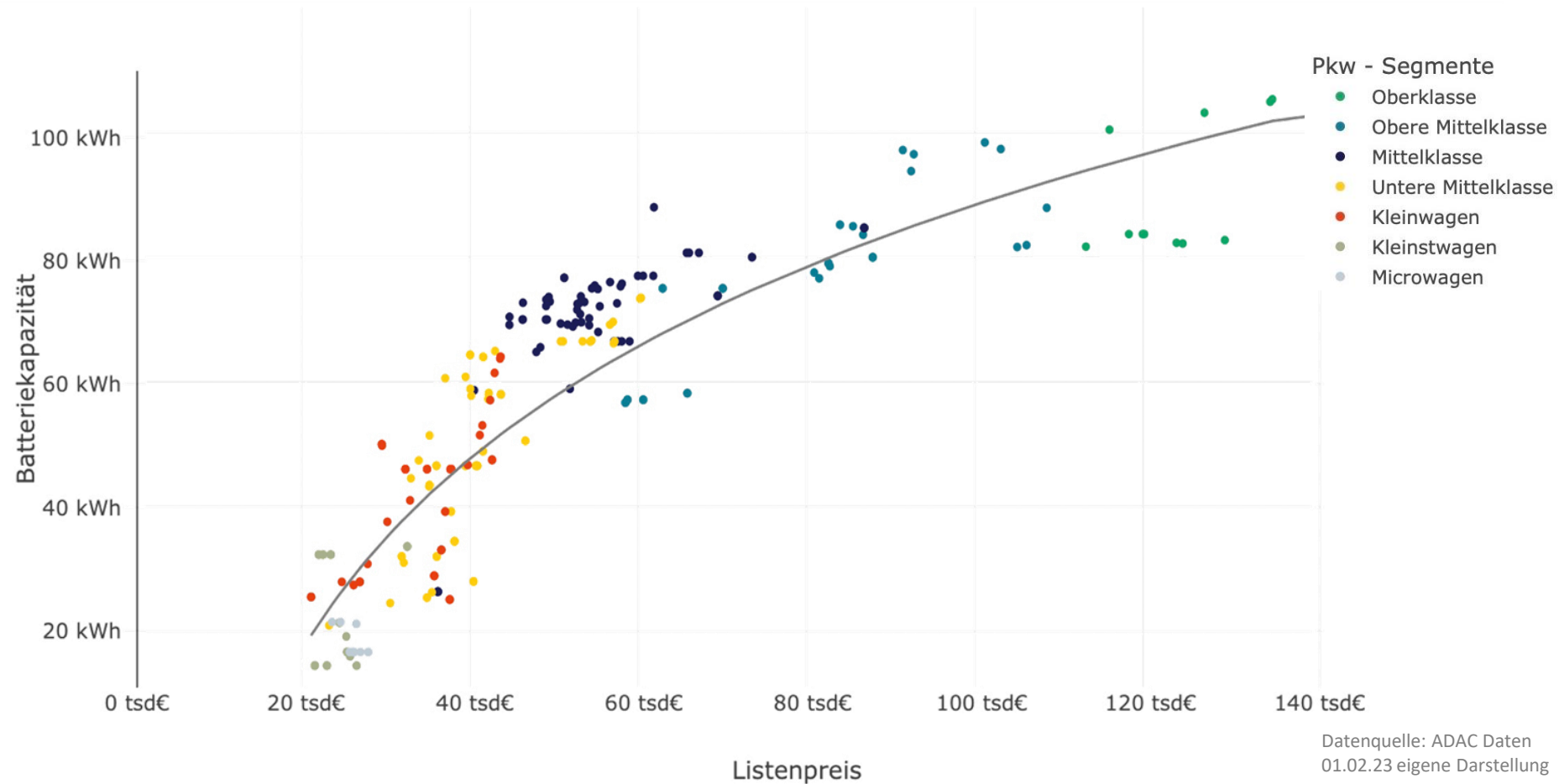


MARKTSEGMENTE – ALLE BATTERIEELEKTRISCHEN PKW MODELLE



Batterien sind teuerste
Komponente im
Elektroauto mit ~120€
pro kWh

Batteriekapazität als
Qualitätskriterium beim
Kauf



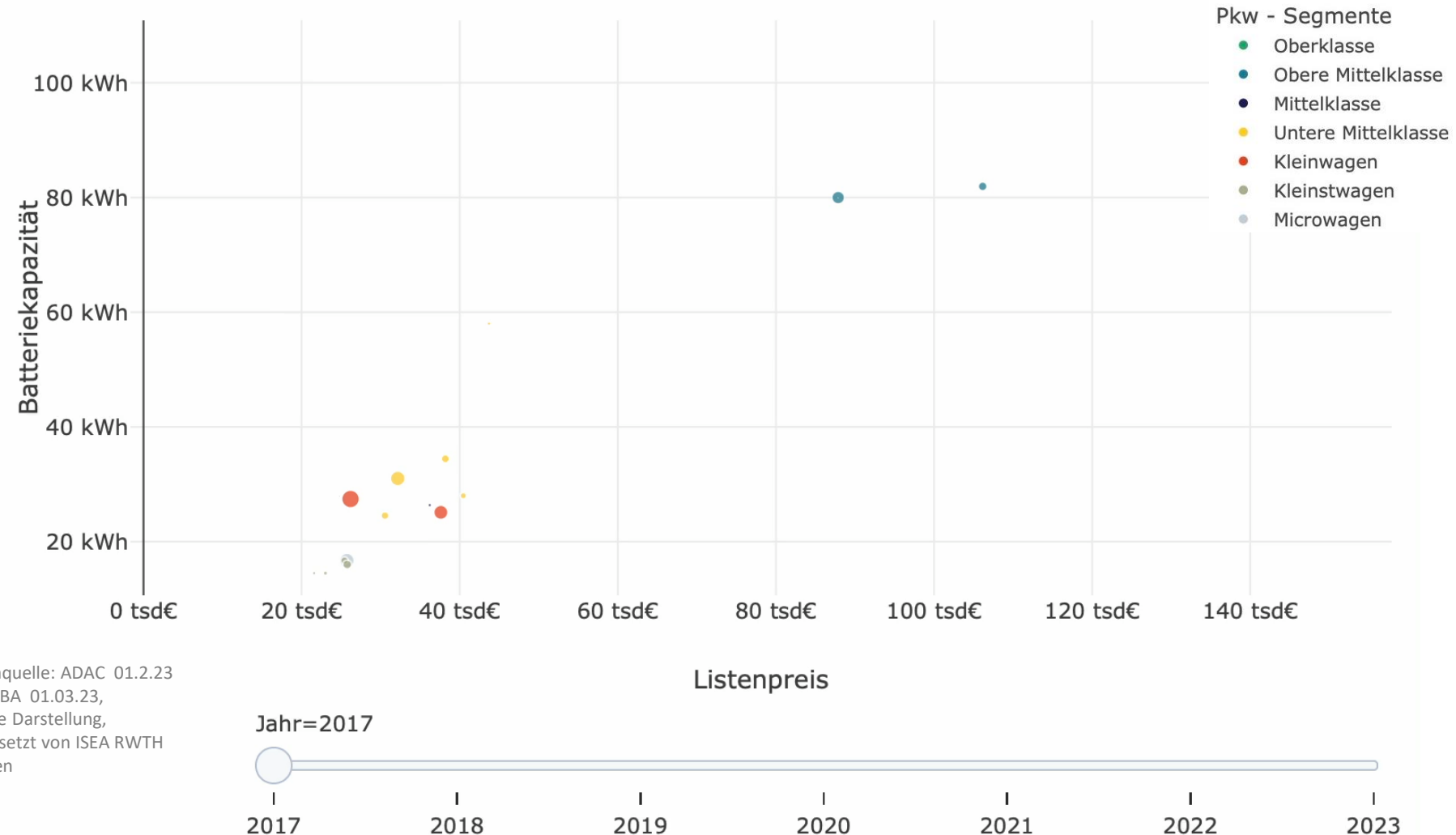


MARKTHOCHKAUF – ENTWICKLUNG DER MARKTSEGMENTE



Markt bildete zunächst
zwei Segmente ab:
„Günstig“ oder „Premium“

Seither starker Wandel,
der nicht abgeschlossen ist



Datenquelle: ADAC 01.2.23
und KBA 01.03.23,
eigene Darstellung,
umgesetzt von ISEA RWTH
Aachen

Ausbau von Ladesäuleninfrastruktur

Niedersächsischer E-Mobility Summit 2023



Einleitung



- Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, dass bis zum Jahr 2030 in Deutschland **15 Millionen Elektrofahrzeuge** zugelassen werden.
- Diese Ziel lässt sich nur erreichen, wenn **flächendeckend**, **bedarfsgerecht** und **nutzungsfreundlich** Ladeinfrastruktur aufgebaut wird.
- Den Kommunen kommt die Aufgabe zu, den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu steuern und die Verkehrs-wende mit zu gestalten.



Interessenlage

1

Begrenzter öffentlicher Raum

- Ladeninfrastruktur kann nicht überall aufgestellt werden.
- Das Stadtbild soll aufrechterhalten werden.
- Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist zu gewährleisten

2

Amortisation von Investitionen

- Der Ausbau der Ladeninfrastruktur erfordert nicht unerhebliche Investitionen von den Betreibern.
- Die Betreiber streben die Amortisation von Investitionen sowie die angemessene Rendite.

3

Wettbewerb um Fläche

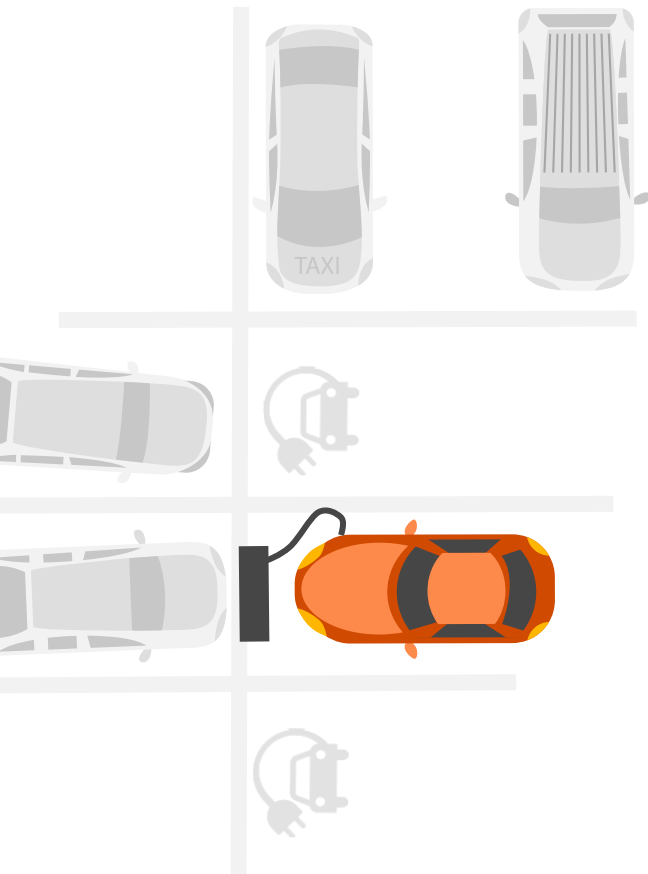
- Die Verteilung der Standorte ist die zentrale Frage beim Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Zugleich muss sichergestellt werden, dass das Geschäftsmodell der Betreiber den termin- und qualitätsgerechten Ausbau gewährleistet.



1

Stellschrauben für die
Vergabe

Instrumente einer erfolgreichen Vergabe von Projekten



1 **Sicherung des Wettbewerbs**

Standortanalyse

- Wie attraktiv ist mein Standort für die privaten Investoren?

Welche Instrumente sollen eingesetzt werden, um den Wettbewerb zu fördern?

- Bestimmung Vergaberechtsregime (Auftrag, Konzession, Sondernutzungserlaubnis?)
- Losaufteilung
- Verwendung finanzieller Anreize?

2 „Richtige“ Marktansprache

- Transparenz der dem Markt übermittelten Informationen (insbesondere wesentlicher wirtschaftlicher Parameter)
- Abwägung, welche Informationen tatsächlich von Bietern eingeholt werden soll.
- Effiziente Verfahrensführung, angemessene Fristen

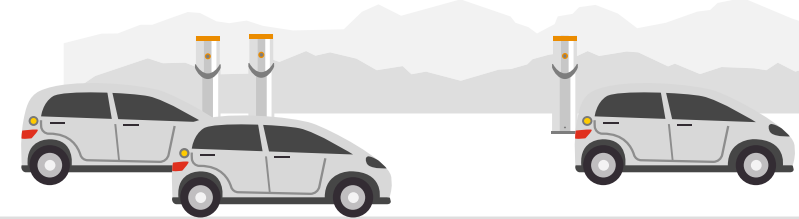
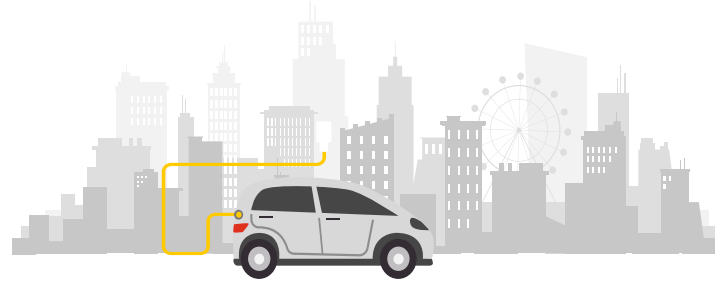
3 **Politischer Umsetzungswille**

- Frühzeitige Einbindung aller für die Umsetzung notwendiger Stellen (bspw. Tiefbauamt)
- Bereitstellung von ausreichenden Haushaltsmitteln (soweit notwendig)
- Wettbewerbsverbot zu Lasten des CPO mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren

Markterkundung



§ 28 VgV



1. *Vor der Einleitung eines Vergabeverfahrens darf der öffentliche Auftraggeber Markterkundungen zur Vorbereitung der Auftragsvergabe und zur Unterrichtung der Unternehmen über seine Auftragsvergabepläne und -anforderungen durchführen.*
2. *Die Durchführung von Vergabeverfahren lediglich zur Markterkundung und zum Zwecke der Kosten- oder Preisermittlung ist unzulässig.*

Die Durchführung der Markterkundung könnte dem öffentlichen Auftraggeber **Klarheit** im Hinblick auf folgende Aspekte bringen:

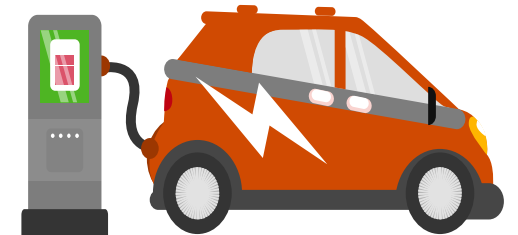
- Einschätzung zur eigenen Standortattraktivität
- Identifikation potentieller Bieter
- Bestimmung wesentlicher wirtschaftlicher und rechtlicher Verfahrensparameter bzw. Verifizierung des eigenen Verfahrenskonzepts

Grundsätze der Markterkundung:

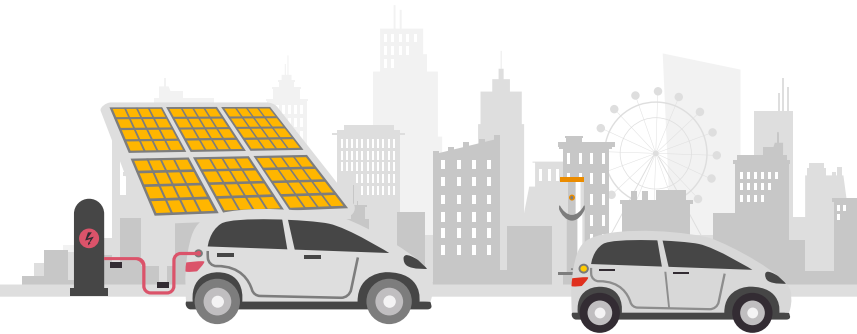
- Transparenz
- Gleichbehandlung
- Ausreichende Dokumentation

Vorgehensweise bei der Markterkundung:

- Infoveranstaltungen/Workshops
- Marktsymposium
- Hausmessen und aber auch eine Bekanntmachung



Mögliche Optionen für die Errichtung von Ladesäuleninfrastruktur durch private Marktteilnehmer



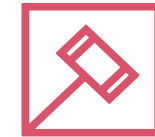
Vergabe eines Öffentlichen Auftrags oder einer Konzession

- a. Verfahren nach den Vorschriften des GWB bzw. des Unterschwellen-vergaberechts
- b. Vergabe einer Leistung im eigenen unmittelbaren wirtschaftlichen Interesse



Erteilung einer straßen- und wegerechtlichen Sondergenehmigung

- a. Verfahren nach den Straßen- und Wegerechtlichen Vorschriften der Länder/Kommunen
- b. Vergabe ausschließlich eines Rechts ohne eigenes unmittelbares wirtschaftliches Interesse
- c. wettbewerblich neutrales Vergabeverfahren



In-House Beauftragung

- a. Die Beauftragung erfolgt an einen vom Auftraggeber kontrollierten Anbieter
- b. Beauftragung vom Anwendungsbereich des Vergaberechts ausgenommen

Sicherung des ausreichenden Wettbewerbs

Aufteilung in Gebietslose sichert Wettbewerb

- Risiko: betreibt ein Unternehmen sämtliche Ladeinfrastruktur in einem Gebiet, ist es bei der Preisgestaltung keinem Wettbewerb ausgesetzt
- Lösungen: Aufteilung eines Gebiets in Lose führt zu mehr Konkurrenz



Vorschläge für die Gestaltung

- Zuteilung der Standorte für Ladeinfrastruktur in mehrere Lose
- Vorgabe, dass ein Betreiber nicht zwei aneinander angrenzende Lose erreichen kann
- Vorgabe einer Loslimitierung
- wirtschaftliche Kombination: Zusammenfassung wirtschaftlich rentabler und unrentabler Standorte



The background image shows a close-up of an electric vehicle (EV) being charged. A white charging cable is plugged into the car's charging port. The car is dark-colored, and the background is blurred, showing what appears to be a parking area with other vehicles and structures. A semi-transparent dark grey box is overlaid on the left side of the image, containing the text. A vertical red line is positioned to the right of the text box, and a horizontal orange line is positioned below the text box.

2 Durchführung des Vergabeverfahrens

Vertrag Überblick

Verpflichtungen des **Betreibers**

Errichtung der Ladeninfrastruktur

Betrieb der Ladeninfrastruktur während der Vertragslaufzeit einschließlich bspw.

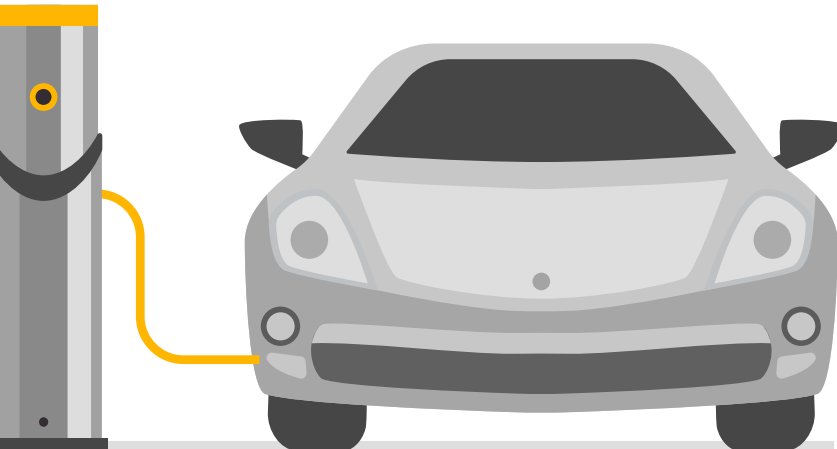
- Verwendung Grünstrom,
- Verwendung von bestimmten Bezahlmodalitäten

Service und Wartung (Roaming, Störungshotline)

Verpflichtungen der **Kommune**

Gewährung des Zugangs

Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen



Vergütung

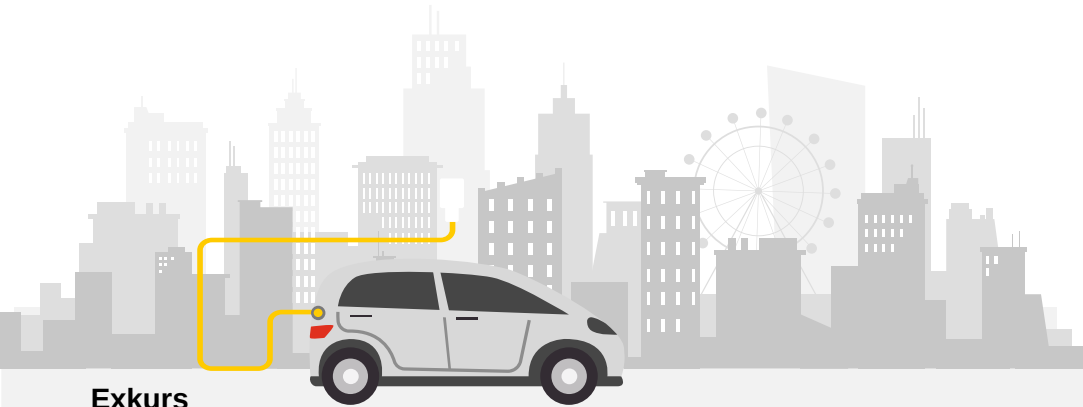
Welche **Einnahmen** (Nutzerentgelt, Stromverkauf) stehen dem Betreiber zu?

Beteiligung der Kommune an den **Errichtungskosten**?

- Erlass der Gebühren
- Betreiberentgelt

Vergabe eines Auftrags/einer Konzession

Vertragsrechtliche Eckpunkte



Exkurs

Die Kosten für die Errichtung der unterschiedlichen Komponenten sind erheblich. Daher ist Kern eines jeden Vertrags ausgewogene Endschafts- und Vergütungsregelungen vorzusehen. Kostenschätzung für Ladeinfrastruktur nach Komponenten:

Normalladeinfrastruktur

- Hardwarekosten einer Normalladesäule: €4.000 - 9.000
- Netzanschluss Niederspannung: €2.000 - 6.000

Schnellladeinfrastruktur

- Hardwarekosten einer Schnellladesäule (unter 150 kW): €22.000 - 38.000
- Hardwarekosten einer Hochleistungsladesäule (HPC) (ab 150 kW): €48.000 - 77.000
- Netzanschluss Mittelspannung: €7.000 - 49.000

In der Praxis können diese Kosten je nach Standort und technischen Anforderungen stark variieren.

Vergütung

- Betreiberentgelt (ggf. erfolgsabhängig)
- ggf. Fördermittel

Dauer der Vertragslaufzeit

- Dauer wirkt sich auf Wirtschaftlichkeit aus
- tendenziell eine längere Laufzeit für Schnellladesäulen festlegen

Eigentum an der Ladeinfrastruktur

- Tiefbau - Netzanschluss - Ladesäule

Design der Ladesäulen

- Wettbewerb um Design zwischen den Herstellern vs. Gestaltungswille der Kommune (einheitliches Straßenbild)

Abrechnungsverfahren

- Roaming-Fähigkeit
- Ad-hoc-Laden und Nutzung marktgängiger Zahlungsmittel

Checkliste zur Vorbereitung eines geordneten Verfahrens zur Errichtung von Ladesäuleninfrastruktur



Schlüssiges Mobilitätskonzept liegt vor		✓
Alle für die Umsetzung erforderlichen Stellen sind eingebunden (z. B. Tiefbauamt, Architekten etc.)		✓
Etwaiges notwendiges externes Know-how (technische oder rechtlicher Berater) ist beschafft		✓
Markterkundung ist durchgeführt		✓
Etwaige Aufteilung in Lose ist geprüft		✓
Fördermöglichkeiten sind geprüft		✓
Haushaltsmittel sind verfügbar		✓
Entscheidung für Vergabe eines Auftrags/einer Konzession oder für die Gewährung von Straßen- und Wegerechten ist abgeschlossen		✓
Öffentlicher Auftrag oder Konzession gem. GWB	Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen	
Vergaberechtliches Regime (Auftrag oder Konzession, Schwellenwerte) ist bestimmt	✓ Auswahlkonzept wurde festgelegt	✓
Verfahrensart wurde festgelegt	✓ Verfahrens- und Vertragsunterlagen sind fertiggestellt	✓
Eignungs-, Auswahl- und Zuschlagskriterien sind festgelegt	✓	
Verfahrens- und Vertragsunterlagen sind fertiggestellt	✓	

Vergabe eines Auftrags/einer Konzession

Festlegung des vergaberechtlichen Rahmens

Relevante Fragen für die Festlegung des Rahmens



- Bau- oder Dienstleistungsauftrag?
- Konzession oder Auftrag?



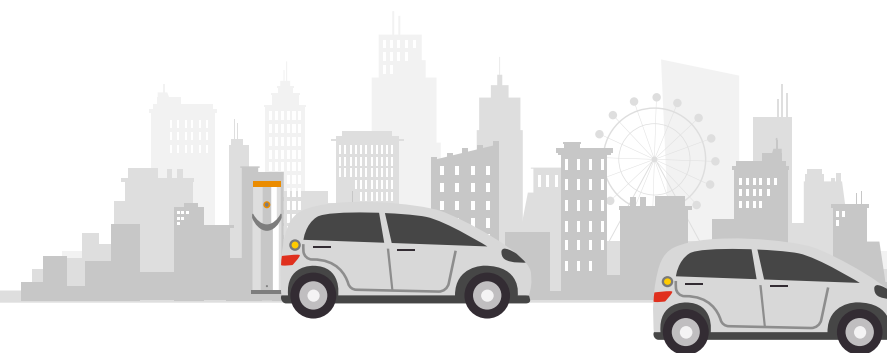
- Überschreitet der Wert des Auftrags /der Konzession den Schwellenwert?



	Liefer- und Dienstleistungsaufträge	Bauaufträge	Konzessionen
Vergabe(ver)ordnung oberhalb der Schwellenwerte	VgV	VOB/A 2. Abschnitt	KonzVgV
Schwellenwert	EUR 215.000	EUR 5.382.000	EUR 5.382.000
Vergabe(ver)ordnung unterhalb der Schwellenwerte	UVgO (soweit nicht noch die VOL/A gilt)	VOB/A 1. Abschnitt	es greift keine spezielle Vergabe(ver)ordnung

Vergabe eines Auftrags/einer Konzession

Wahl der Verfahrensart



Einordnung des Auftrags	Öffentlicher Auftrag oberhalb des Schwellenwerts	Öffentlicher Auftrag unterhalb des Schwellenwerts	Konzession oberhalb des Schwellenwerts	Konzession unterhalb des Schwellenwerts
Vergaberegime	GWB, VgV	UVgO	GWB; KonzVgV	Grundsatz der sparsamen und wirtschaftlichen Mittelverwendung
Verfahrensarten	• Offenes • nicht offenes Verfahren • Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	• öffentliche Ausschreibung • beschränkte Ausschreibung • Verhandlungsvergabe	• keine ausdrücklichen Verfahrensvorgaben • empfohlen: Anlehnung des Verfahrens an das Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb vor	• keine Vorgaben • empfohlen: Verfahren angelehnt an Verhandlungsvergabe mit TNW

Vergabe eines Auftrags/einer Konzession

Eignungskriterien

Nichtvorliegen von Ausschlussgründen und Befähigung zur Berufsausübung

- Erklärung gem. §§ 123, 124 GWB
- sonstige nach Landesrecht vorgegebene Erklärungen (z. B. Tariftreue)

Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit

- Erklärung des Bieters über das Vorhandensein des Zweifachen der Anfangsinvestition
- Nachweis Netto-Jahresumsatz
- Versicherung

Technische und berufliche Fähigkeit

Nachweis über die Erfahrungen in Projekten zum Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur (Ladesäulen) im Sinne der LSV und deren technischen Betrieb. Die Referenz sollte mindestens folgende Referenzanforderungen erfüllen:

- Name Referenzgebers und Kontakt
- Referenz muss mindestens die Errichtung von [x] [Anzahl] Ladeinfrastruktur vorsehen
- Referenz betrifft Normalladeinfrastruktur/ [Schnellladeinfrastruktur] beziehen.
- Referenz muss im Zeitraum [MM/YY] bis Zeitraum [MM/YY] erbracht worden sein.
- bei der Referenz muss die Ladeinfrastruktur bereits erfolgreich in Betrieb genommen worden sein

Auswahlkriterien bei einem Teilnahmewettbewerb

- Anzahl Referenzen



Vergabe eines Auftrags/einer Konzession

Wertungsmatrix

Kriterium	Unterkriterium	Note	Faktor	Max. erreichb. Wertungspunkte
Preis	Gesamtpreis gem. Preisblatt; Interpolation			1000
Errichtungs- konzept	Ausführungen zu Zeitplan, Stakeholdern, Herausforderungen	1	125	500
		2		
		3		
		4		
Betriebs- konzept	Ausführung zu Eckpunkten des Betriebs, Qualität und Entstörungsleistungen	1	125	500
		2		
		3		
		4		
Gesamtsumme				2000



3

Erteilung von straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnissen

Gestaltung eines Verfahrens zur Erteilung von straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnissen

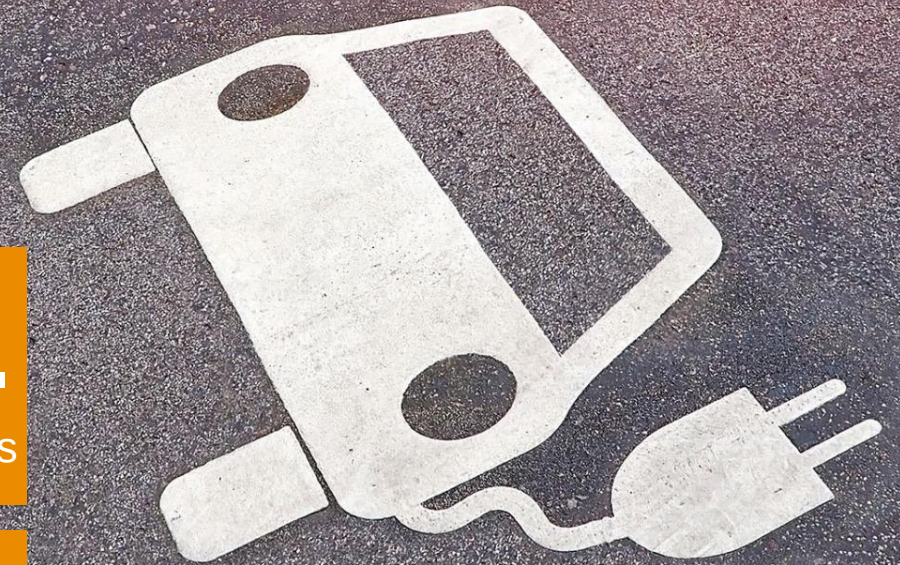
Unterschied zum Vergabeverfahren

1.

Kommune beschafft nichts

2.

Vertrag begründet keine einklagbare Leistungsverpflichtung des Unternehmens



Gestaltung eines Verfahrens zur Erteilung von straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnissen

Problemstellung

- Das Straßen- und Wegerecht ist wettbewerbsrechtlich neutral.
- Bei seiner Anwendung sind nur Kriterien zu berücksichtigen, die einen sachlichen Bezug zur Straße aufweisen:
 - Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs
 - bauplanerische und stadtpflegerische Aspekte

Vergabe nach dem Prioritätsprinzip

- Wer zuerst kommt, mahlt zuerst.

Vergabe in einem strukturierten Verfahren

- Wenn mehrere Anträge zum gleichen Zeitpunkt eingehen, sind andere sachliche Kriterien zu wählen
- strukturiertes Verfahren:
 1. Stufe: Einhaltung bestimmter Anforderungen
 2. Stufe: Losverteilung



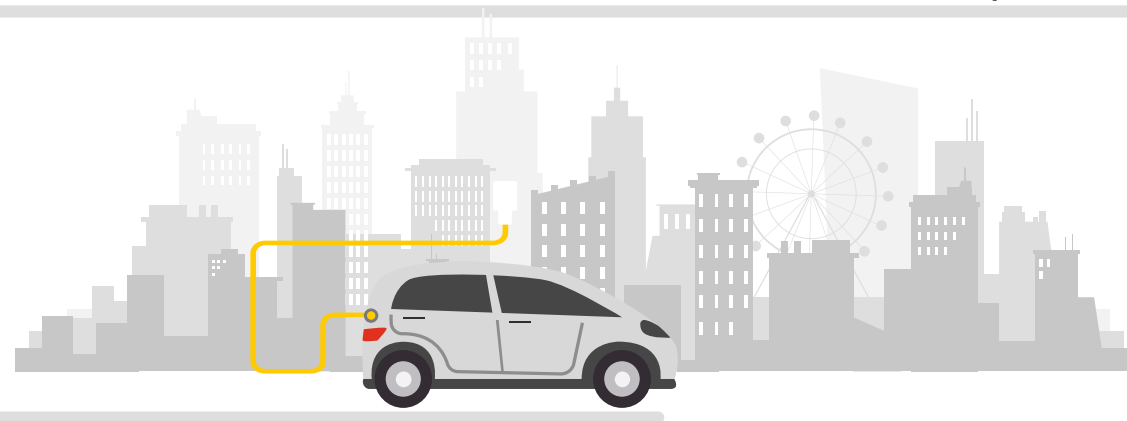
Umsetzung von straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnissen

Form

- Einseitiger Verwaltungsakt
- Gegenseitiger öffentlich rechtlicher Vertrag (Gestattungsvertrag)

Festlegung der wesentlichen Parameter

- Befristung der Sondernutzung
- Betriebspflichten des Betreibers
- Exit-Rechte der Kommune
- Rückbauverpflichtung



Ihre Ansprechpartner:innen



Dr. Georg Queisner
Local Partner

Tel. +49 30 263 62203
georg.queisner@pwc.com



Dr. Ilya Levin
Senior Manager

Tel. +49 30 263 64174
ilya.levin@pwc.com

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

[pwc.de](https://www.pwc.de)

© April 2022 PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltsgesellschaft.

Alle Rechte vorbehalten. "PwC Legal" bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltsgesellschaft, die zum Netzwerk der PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) gehört. Jede der Mitgliedsgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft.



Burkhard Wiegel
Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr

Stadt Braunschweig
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

Konzession über Errichtung und Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur in Braunschweig

Hannover, 6. Juni 2023

Konzession über Errichtung und Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur in Braunschweig

- | | |
|--|--|
| 1. Vorhabenbegründung und Bedarfsanalyse | Einordnung des Vorhabens in die Zielfelder der Stadt
Wie wurde eine sinnvolle und ökonomisch realistische Menge an Ladeinfrastruktur ermittelt? |
| 2. Das Braunschweiger Modell | Wie kann das Grundgerüst einer Konzession aussehen?
Welche stadtspezifischen Anforderungen gab es für die Stadt Braunschweig? |
| 3. Zuschlagskriterien | Welche Kriterien waren ausschlaggebend bei der Konzessionsvergabe? |
| 4. Erfahrungen aus der Praxis | Standortfindung inkl. Prüfkriterien sowie Ablauf des Genehmigungsprozesses
Optimierungspotentiale und aktueller Projektstand |
| 5. Diskussion | |

Vorhabenbegründung und Bedarfsanalyse

- Integriertes Klimaschutzkonzept 2.0 (IKSK 2.0)
 - Klimaneutral möglichst bis 2030
 - Halbierung des fossilen Treibstoffverbrauches von 1.300 GWh/a auf 600 GWh/a
- Mobilitätsentwicklungsplan (MEP)
 - Sozial gerechte und nachhaltige Mobilität
 - Förderung alternativer Antriebe



Abbildung 1: Maßnahmen des IKSK 2.0 im Handlungsfeld Mobilität

Vorhabenbegründung und Bedarfsanalyse

- Förderung der Elektromobilität
 - Verbesserung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
 - Stadt Braunschweig fährt elektrisch – Betriebliches Elektromobilitätskonzept
 - E-Bus-Konzept der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG)

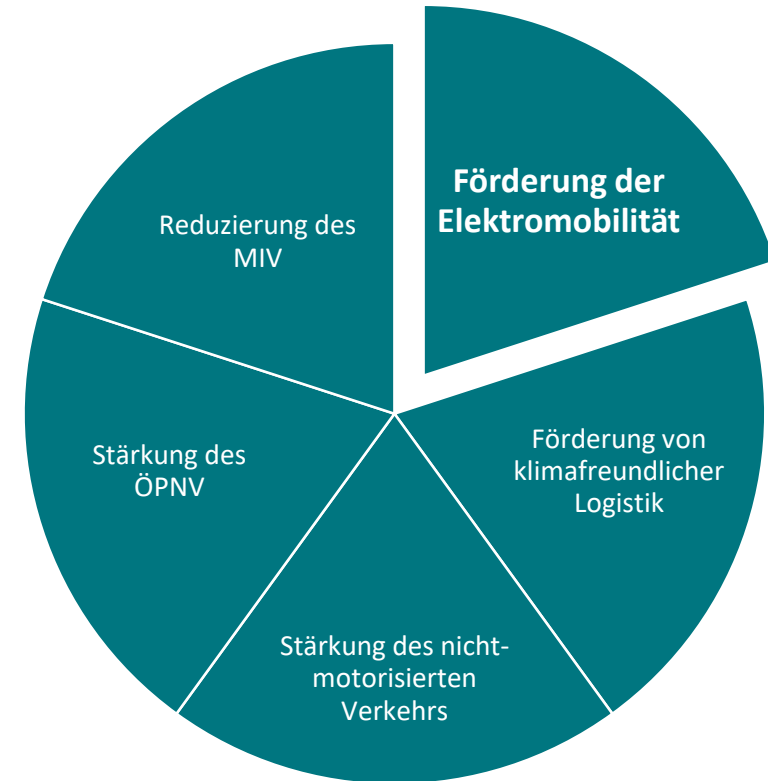


Abbildung 2: Förderung der Elektromobilität im Rahmen des IKS 2.0

Vorhabenbegründung und Bedarfsanalyse

- Verbesserung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
 - Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
 - Durchführung einer Bedarfsanalyse für Braunschweig in Zusammenarbeit bhh-Consult und Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität e. V. (IKEM)
 - Prognose des Markthochlaufs von E-Pkw bis 2030 für ein konservatives Basis-Szenario und ein optimistisches Plus-Szenario
 - Einbeziehung verschiedener Studien, u. a. „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf“ der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur 2020

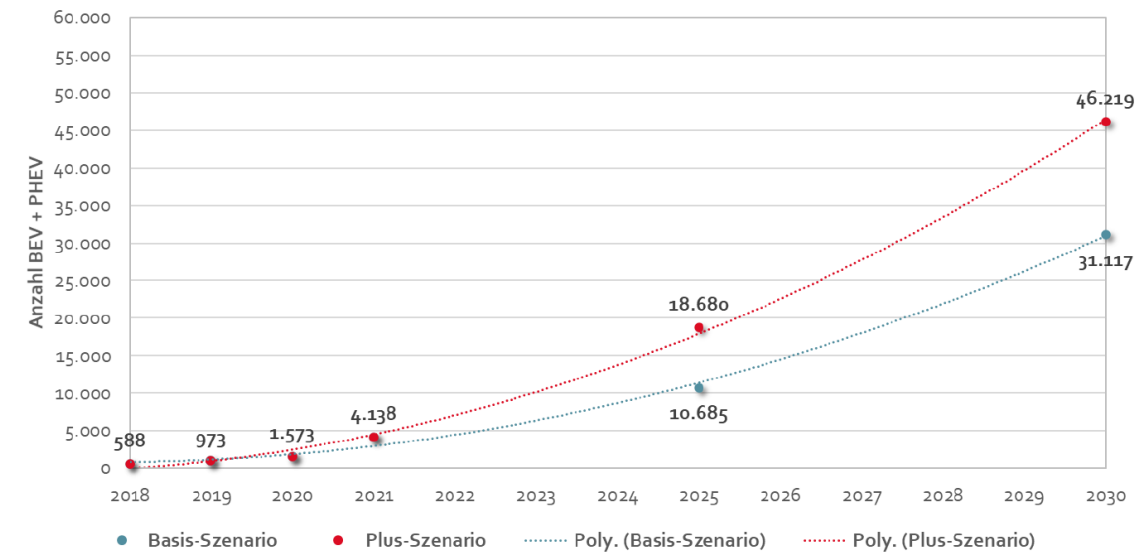
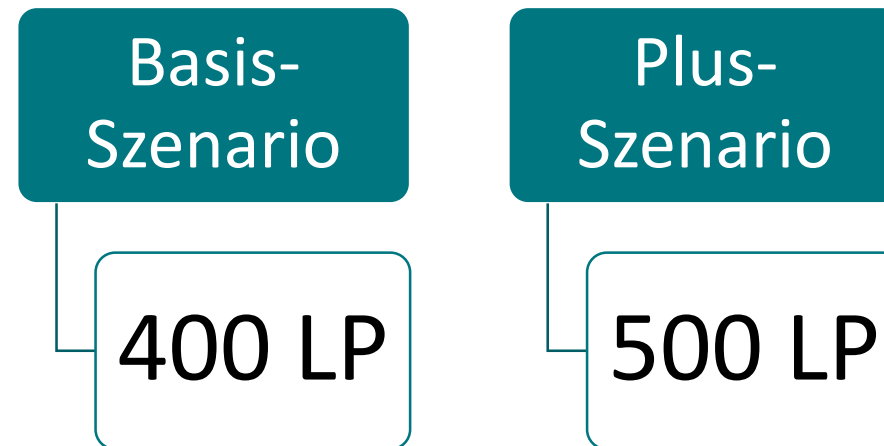


Abbildung 3: Markthochlauf Braunschweig (BEV und PHEV)

Vorhabenbegründung und Bedarfsanalyse

- Ladeinfrastrukturbedarf in Braunschweig
 - Berücksichtigung der Bedarfe in den Markthochlaufszszenarien (Basis- und Plus-Szenarien) sowie standortspezifischen Charakteristika der Stadt Braunschweig (Wohnungen je Wohngebäude, sozialversicherungspflichtige Beschäftigte je Anwohner, Einzelhandelsindizes etc.)



Das Braunschweiger Modell

- Vergabe einer Konzession zum Aufbau und Betrieb von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum
 - Der Ladepunktbedarf von 400 – 500 LP der Ziel-Szenarien ist bis 2028 herzustellen
 - Die Verteilung der Ladepunkte im Stadtgebiet soll zunächst flächendeckend und anschließend bedarfs- und nachfrageorientiert erfolgen

Das Braunschweiger Modell

- Vergabe einer Konzession zum Aufbau und Betrieb von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum
 - Der Ladepunktbedarf von 400 – 500 LP der Ziel-Szenarien ist bis 2028 herzustellen
 - Die Verteilung der Ladepunkte im Stadtgebiet soll zunächst flächendeckend und anschließend bedarfs- und nachfrageorientiert erfolgen

Tabelle 1: Wertungskriterien

I	Vergütung	70 %
I.I	Vergütung für die Ladevorgänge Höhe des Entgelts für Ladevorgänge gemäß Preisblatt	35 %
I.II	Vergütung durch die Stadt Braunschweig Höhe Zuschuss gemäß Preisblatt	35 %
II	Konzepte	30 %
II.I	Standortkonzept, insb. - Nachfrage- und bedarfsgerechte Verteilung und flächendeckende Abdeckung des Stadtgebietes - Verfahren zur Standortauswahl - Verfahren zur Auswahl der Ladetechnologie an einem Standort	20 %
II.II	Nutzerfreundlichkeit der Ladeinfrastruktur, insb. - Funktionalitäten der Ladeeinrichtungen (bspw. Touchdisplay und Steuerung) - Barrierefreiheit der Ladeeinrichtungen	10 %

Das Braunschweiger Modell

- Gegenstand und Ausbauziele

Beschaffung, Errichtung, Betrieb und Instandhaltung von
Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum durch den Betreiber

Gewährung der Diskriminierungsfreiheit



Allgemeines Sondernutzungsrecht für den Betreiber



Braunschweigspezifische Anforderungen

Das Braunschweiger Modell

- Gegenstand und Ausbauziele

Beschaffung, Errichtung, Betrieb und Instandhaltung von
Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum durch den Betreiber

Gewährung der Diskriminierungsfreiheit



Allgemeines Sondernutzungsrecht für den Betreiber



1. Ausbauzyklus (200 LP bis Ende 2024)

Herstellung Grundversorgung
Lückenschluss des Ladenetzes
Verdichtung entsprechend Nachfrage



2. Ausbauzyklus (200 LP bis Ende 2026)

Nachverdichtung entsprechend Bedarf
und Nachfrage



3. Ausbauzyklus (ca. 100 LP bis Ende 2028)

Nachverdichtung entsprechend Bedarf

Abbildung 4: Ausbauziele entsprechend der Bedarfsanalyse

Das Braunschweiger Modell

- Sondernutzung

Allgemeine Zulassung zur Sondernutzung für den Betreiber durch den Konzessionsvertrag

Konkrete Sondernutzungserlaubnis: Standortvorschläge werden gebündelt eingereicht, geprüft, genehmigt und damit die Sondernutzung erteilt – digital und über je eine Ansprechperson seitens des Betreibers und der Verwaltung



Exklusivität: Konzessionär garantiert Ausbau und Betrieb eines niedrigschwelligen und nachhaltigen Ladenetzes



Ausnahme Exklusivität bei Nichtinteresse des Konzessionärs an einzelnen Ladestandorten



Keine Entgeltzahlungen: Betreiber ertüchtigt auch unwirtschaftliche Standorte

Das Braunschweiger Modell

- Pflichten des Betreibers

Errichtung der Ladeeinrichtungen entsprechend der Ausbauziele

Der festgelegte Mindestanteil an DC-Ladeeinrichtungen (7 %) soll bedarfsgerecht im Stadtgebiet verteilt werden

Standortfindung entsprechend definierter stadt- und verkehrsplanerischer Kriterien

Diskriminierungsfreier Zugang

Nachgewiesene Ökostromqualität (Gütesiegel)

u. v. m.

Das Braunschweiger Modell

- Kennzeichnung der Stellplätze



Verkehrszeichen 314 „Parken“

Erlaubt das Parken

Zusatzzeichen 1010-66 „Elektrisch betriebenes Fahrzeug“

Es wird Bezug zu Elektrofahrzeugen hergestellt

Gilt nur für Fahrzeuge mit E-Kennzeichen **M BD 14 E**

Zusatzzeichen 1053-54 „Während des Ladevorgangs“

Reservierung des Parkplatzes wird auf den Ladevorgang beschränkt

Das Parken ist für Elektrofahrzeuge mit E-Kennzeichen **M BD 14 E** oder Sonderparkausweis während des Ladevorgangs erlaubt.

Sofern keine weitere Beschilderung eine Gebührenpflicht anordnet, ist das Parken kostenlos.

Abbildung 5: Beschilderung neuer Stellplätze für Elektrofahrzeuge in Braunschweig

Das Braunschweiger Modell

- Sonstige Regelungen

Haftungs- und Verkehrssicherungspflicht liegen beim Betreiber

Laufzeit- und Kündigungsmodalitäten

Endschaft: Mögliche Übertragung einzelner Ladeeinrichtungen an die Stadt, Zahlung eines Übernahmeentgelts an den Betreiber

Das Braunschweiger Modell

- Gegenstand und Ausbauziele
- Sondernutzung
- Pflichten des Betreibers
- Kennzeichnung der Stellplätze
- Sonstige Regelungen

Fazit: Der auf die Stadt Braunschweig zugeschnittene Konzessionsvertrag entbürokratisiert und **beschleunigt den Ausbau der Ladeinfrastruktur erheblich!**

Erfahrungen aus der Praxis

1. Standortfindung durch den Betreiber

- Bisherige Ladepunktdichte und -verteilung
- Verweildauer der Elektrofahrzeuge
- Einwohnerdichte
- Einhaltung verkehrsplanerischer Vorgaben bzgl. der bestehenden Infrastrukturen
- Points of Interest
- Verkehrsaufkommen
- Technische Machbarkeit (Leitungswege und -kapazitäten)

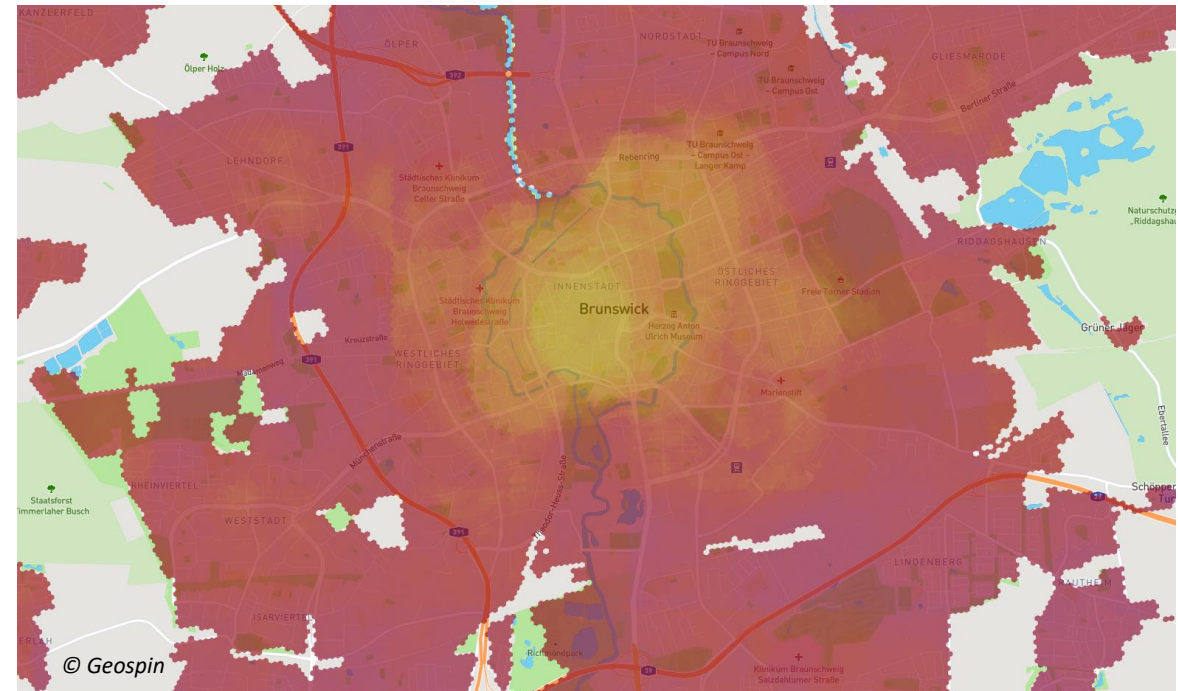


Abbildung 6: Potentialanalyse AC-Ladeinfrastruktur (kWh/a)

Erfahrungen aus der Praxis

2. Einreichen und Prüfen der Standortvorschläge

- Ca. 25 koordinatenfeine Standortvorschläge werden der Stadt Braunschweig quartalsweise vom Betreiber über eine gemeinsam genutzte Tabelle zur Prüfung eingereicht
- Fachbereichsübergreifende Prüfung durch das Baureferat, den Denkmalschutz, den Straßenbaulastträger, die Straßen- und Radverkehrsplanung, das Grünflächenmanagement, den Baumschutz und den Fachbereich Umwelt
- Freigabe und Feinabstimmung der Standorte mit dem Betreiber

Tabelle 2: Tabellenblatt zur gemeinsamen Prüfung und Freigabe der Standortfreigaben durch Betreiber, Netzanbieter und Stadt

	A	G	AI	AJ	AK	AL	AM	AN	AO	AP	AQ	AR	AS	AT	AU	AV	AW
1	lfd Nr.	Straßenname	Freigabe 66.13	Freigabe 0600	Freigabe 0610	Freigabe 66.32 + 66.33	Freigabe 66.21	Freigabe 66.24	Freigabe 67.21	Freigabe 67.41	Freigabe FB 68	Freigabe 66.13 - Wandlerschra	Freigabe 66.32 + 66.33 -	Freigabe 67.21 - Wandlerschr	Freigabe 67.41 - Wandlerschr	Freigabe 0600 - Wandlerschr	Freigabe 0610 - Wandlerschr
2	1	Kannengießerstraße	☐	☒	☒	☐	☐	☐	☐	☒	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3	2	Theaterwall	☒	☒	☒	☒	☐	☐	☒	☒	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4	3	Auf dem Brink	☒	☒	☒	☒	☐	☐	☒	☒	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐
5	4	Kastanienallee	☒	☒	☒	☒	☐	☐	☒	☒	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐
6	5	Andreeplatz	☒	☒	☒	☒	☐	☐	☒	☒	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐
7	6	Museumsstraße	☐	☒	☒	☐	☐	☐	☒	☒	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐
8	7	Steintorwall	☐	☒	☒	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Erfahrungen aus der Praxis

3. Technischer Planungsprozess

- Beantragung der Verkehrsbehördlichen Anordnungen (VBA) durch die Tiefbaufirmen
- Koordinierung der Tiefbauarbeiten mit weiteren Baumaßnahmen in der Stadt
- Errichtung und Inbetriebnahme
- Reflexion des Quartals



Abbildung 7: Eröffnung der ersten Ladeeinrichtung aus der Konzession am 28. März 2023

Erfahrungen aus der Praxis

Aktueller Projektstand

- 60 freigegebene Standorte (120 LP) innerhalb von drei Quartalen
- Grundversorgung von 42 stat. Bezirken (58 %)
- 25 vorliegende Standortvorschläge für das aktuelle Quartal
- Errichtung erfolgt schrittweise seit Ende März 2023

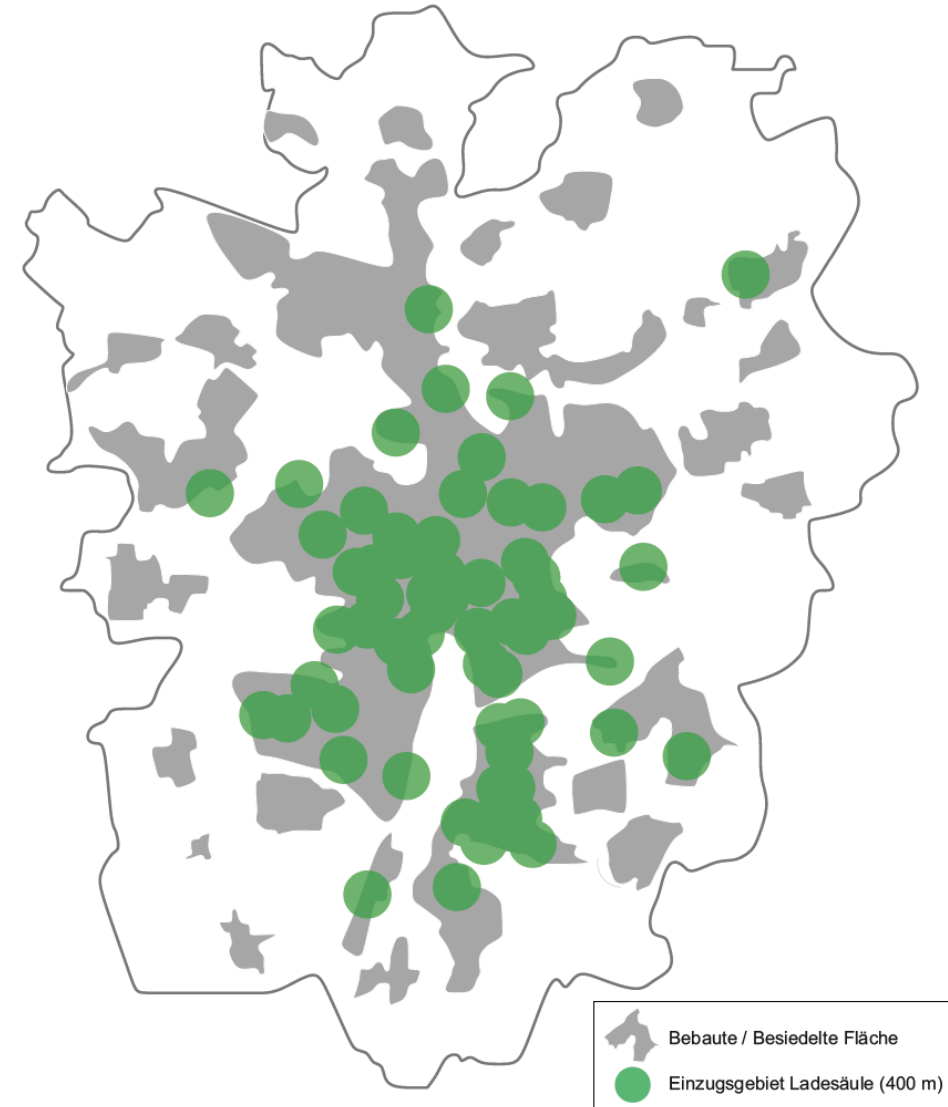


Abbildung 8: Netzabdeckung Ladeinfrastruktur für E-Fzg. in Braunschweig (25.05.23)



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Burkhard Wiegel
Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr

Stadt Braunschweig
Bohlweg 30
38100 Braunschweig



NLStBV
*Wir in Niedersachsen:
mobil. regional. sicher!*



Niedersachsen

Förderung Radverkehr in Niedersachsen

Forum 3



Gliederung

- IST-Zustand und Perspektiven
- Förderung
 - Förderprogramme
 - Sonderprogramm Stadt & Land (S&L)
 - Bundesförderung Radschnellwege
 - NGVFG
 - NGVFG-Sondervermögen Radschnellwege
 - Radwegkonzept Niedersachsen
 - Gemeinschaftsradweg
 - Bürgerradweg



Fahrradmobilitätskonzept

Handlungsfelder



Entwicklung Radverkehr in Niedersachsen



25%

bis 2030

(Koalitionsvertrag, Stand: 2022)



20%

bis 2025

(Fahrradmobilitätskonzept,
Stand: Februar 2021)



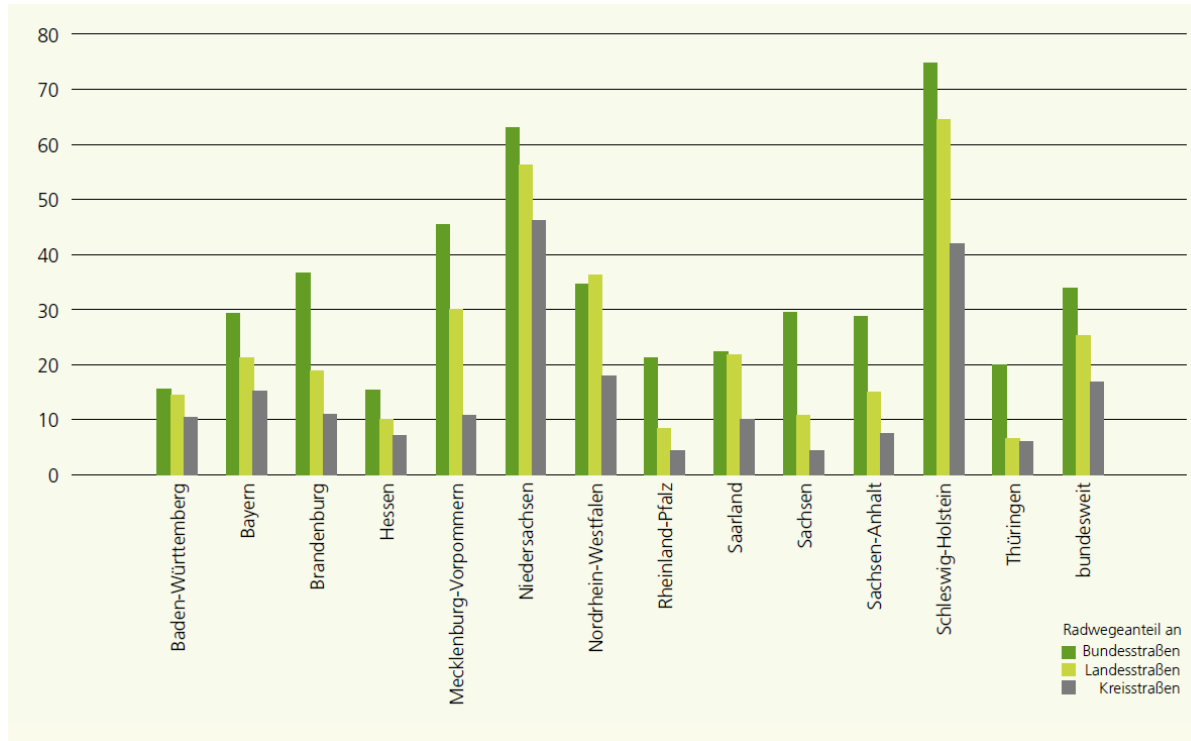
15%

**2017 -> Platz 1 unter
Flächenbundesländern**

(Studie Mobilität in Deutschland,
Stand: 2017)



Infrastruktur



NI = Platz 2:

Bundesstraßen 64%,

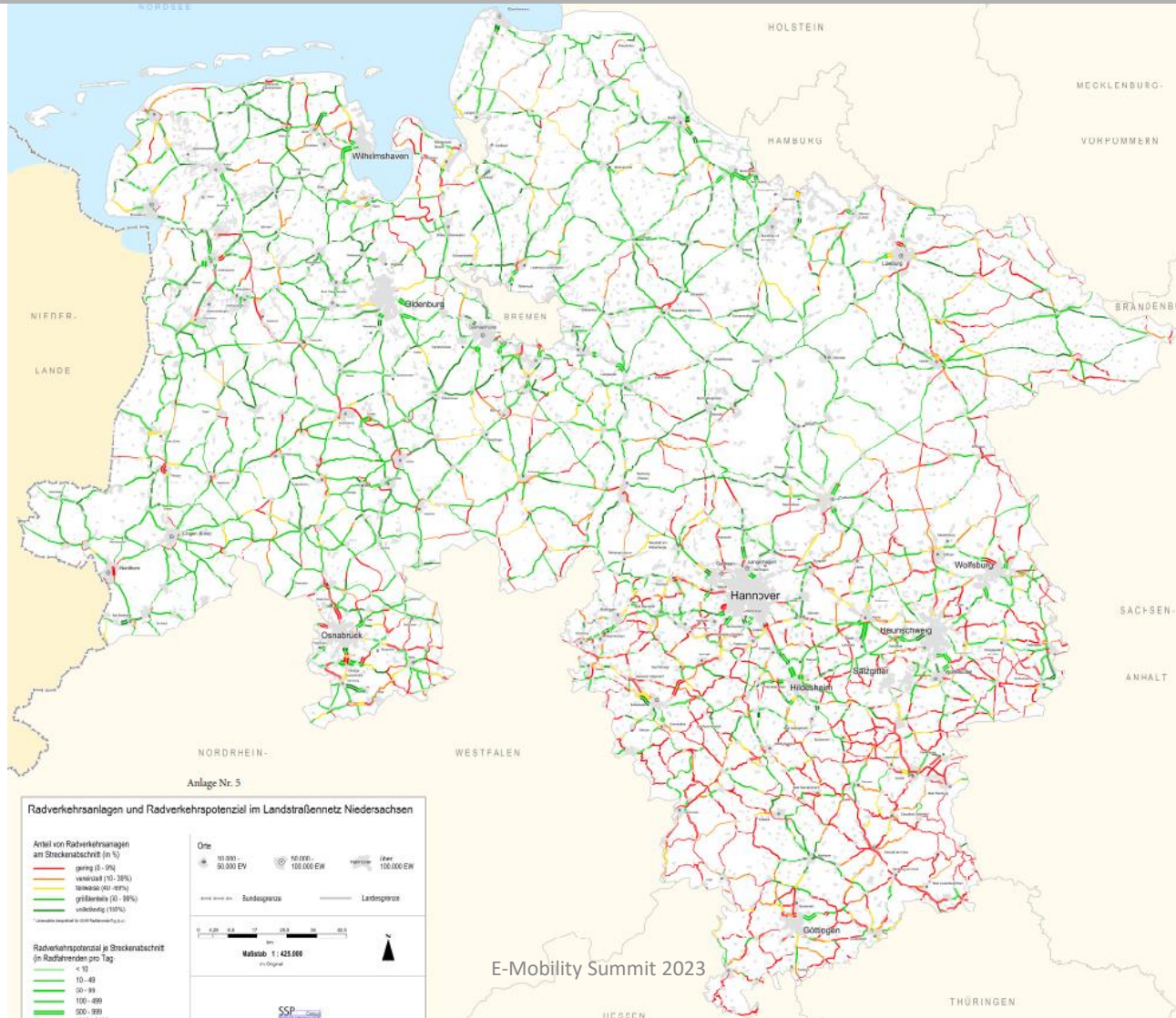
Landesstraßen 58%

(Stand: 01.01.2022)

Vergleich Flächenländer – Ausstattungsgrad mit Radwegen in %

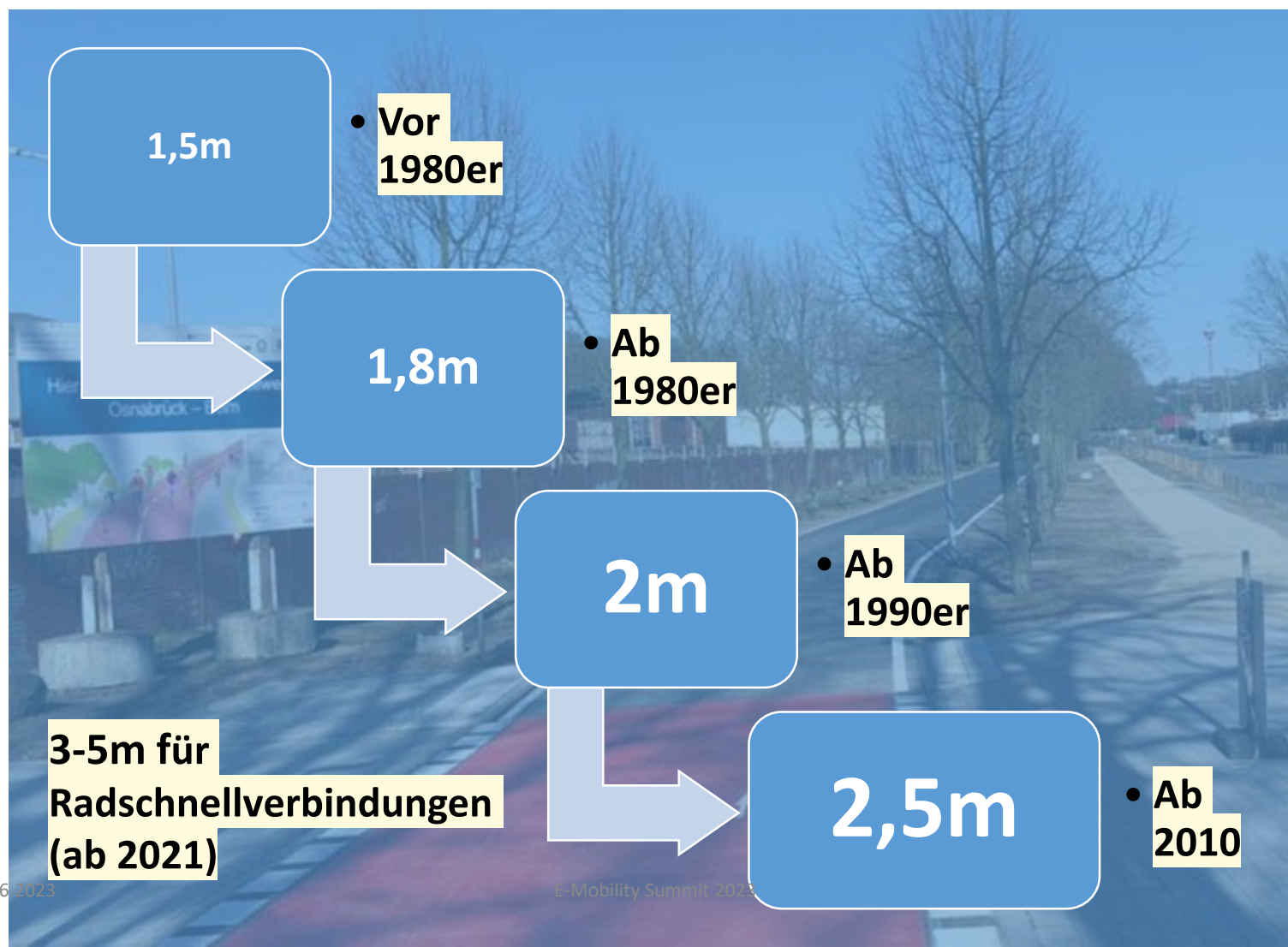


Radwege IST-Zustand





Radwegbreiten





Förderung

- Förderprogramme
 - Sonderprogramm Stadt & Land (S&L)
 - Bundesförderung Radschnellwege
 - NGVFG
 - NGVFG-Sondervermögen Radschnellwege
- Radwegekonzept Niedersachsen
 - Gemeinschaftsradweg
 - Bürgerradweg



Sonderprogramm Stadt & Land (SP S&L)

Förderungsfähige Maßnahmen	Radverkehrsanlagen unabhängig v. Straßenkategorie (wie z.B. eigenständige o. straßenbegleitende Radwege, Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Fahrradabstellanlagen, ...)
Förderquote	Baukosten: 75% (finanzschwache Kommunen: 90%) Planungskosten: bis zu 20% Baukosten
Fördervoraussetzung	Verkehrsanlagen für Alltagsradverkehr
Fördervolumen	aktuell ausgeschöpft -> vrsl. ca. 80 Mio. € für NI ab 2024
Mittelumfang	vrsl. ca. 16 Mio./ Jahr (Bundeshaushaltsplan 2023)
Laufzeit	vrsl. Verstetigung 2024 – 2028
Weitere Infos unter	https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Sonderprogramm-Stadt-und-Land.html#auf einenblick (Internetseite NBank)



Bundesförderung Radschnellwege

Förderungsfähige Maßnahmen	Eigenständige o. straßenbegleitende Radschnellwege (RSW)
Förderquote	Planungs-, Baukosten: i.R.: 75 %
Fördervoraussetzung	Mindestbreite: 4 m (Zweirichtungsradweg), Mindestlänge: 10 km, Prognose: 2.000 DTVRad
Fördervolumen	ca. 39 Mio. € für Niedersachsen (durch RSW ACH-HB, BS-WF/SZ, BS-WOB ausgeschöpft)
Laufzeit	bis Ende 2030
Weitere Informationen unter	https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/radschnellwege.html (Internetseite BMDV)



NGVFG

Förderungsfähige Maßnahmen	Radverkehrsanlagen an Kreis- o. Gemeindestraßen
Förderquote	Baukosten: i.R. 75% Planungskosten: -
Fördervoraussetzung	Verkehrsanlagen für Alltagsradverkehr
Mittelumfang	75 Mio. €/ Jahr (derzeitig)
Laufzeit	jährlich
Weitere Infos unter	https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aufgaben/finanzhilfen_zur_verbesserung_der_verkehrsverhaeltnisse/finanzhilfen-des-landes-zur-verbesserung-der-verkehrsverhaeltnisse-in-den-gemeinden-78314.html (Internetseite NLStBV)



NGVFG-Sondervermögen Radschnellwege

Förderungsfähige Maßnahmen	Radschnellwege
Förderquote	Baukosten: i.R. 75 % Planungskosten: 50% (Lph 3-5) u. 75% (Lph 6-8)
Fördervoraussetzung	Mindestlänge: 5 km, entspricht baulich überwiegend RSW (min. 50%)
Fördervolumen	12,3 Mio. € (derzeit ca. 0,7 Mio. € abgerufen)
Laufzeit	unbefristet (Sondervermögen)
Weitere Infos unter	https://www.mw.niedersachsen.de/download/122198 (Internetseite MW)



Förderprogramme

Programm	förderfähige Maßnahmen	Fördervoraussetzung	Förderquote		Laufzeit	Förder-summe
Stadt und Land	RV-Anlagen (keine RSW-Bund) sowie deren Ausstattung	positiv für Alltagsradverkehr	Planungskosten	20% der Baukosten	2024 bis 2028	16 Mio. €/Jahr
			Baukosten	75-90%		
RSW Bund	RSW alle Führungsformen, ohne Fahrradstraßen	10 km Länge 2000 Nutzer	Planungskosten	HOAI ab Lph 1: 75%	bis 2030	Rest ca. 0 Mio.€
			Baukosten	75%		
RSW Land	RSW alle Führungsformen	50% von RSW Bund	Planungskosten	HOAI Lph 3-5 50%, ab Lph 6 75%	offen	Rest ca. 11 Mio.€
			Baukosten	75%		
NGVFG	Radverkehrsanlagen mit Fußwegen u. Kfz-Fahrbahn	positiv für Alltagsradverkehr	Planungskosten	0%	offen	mehrere Mio. €/Jahr
			Baukosten	75%		

- Weitere Förderprogramme:
 - Kommunalrichtlinie
 - Programm „Klimaschutz durch Radverkehr“
 - Radnetz Deutschland



Kommunalrichtlinie

Förderungsfähige Maßnahmen	Wegweisung, Signalisierung, Fahrradabstellanlagen (B+R), Radverkehrsanlagen
Förderquote	zuwendungsfähige Gesamtausgaben: 40-70% 60-90% (finanzschwache Kommunen) abh. v. Maßnahme
Fördervoraussetzung	Alltagsradverkehr Freizeitradverkehr, wenn es auch Alltagsradverkehr dient
Laufzeit	bis 31.12.2027
Weitere Informationen unter	https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie (Internetseite BMWK, NKI)



Programm "Klimaschutz durch Radverkehr"

Förderungsfähige Maßnahmen	Investive Maßnahmen mit Modellcharakter zur: klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraums, Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen
Förderquote	zuwendungsfähige Gesamtausgaben: bis zu 75% finanzschwache Kommunen: 90%, Unternehmen [gewerbliche Wirtschaft]: bis zu 50%, Zuwendung je Vorhaben: min. 200.000€, max. 20 Mio. €, Zuwendung je Teilvorhaben: min. 50.000€
Fördervoraussetzung	regionale Vorbildwirkung, Radverkehrsanteil erhöhen, von ohnehin geplanten Investitionen in die lokale Infrastruktur abgrenzen, Maßnahmenbündel (keine Einzelmaßnahmen)
Laufzeit	2021-2024
Weitere Infos unter	https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/klimaschutz-durch-radverkehr (Internetseite BMWK, NKI)



Radnetz Deutschland

Förderungsfähige Maßnahmen	investive (infrastrukturelle) Maßnahme, nicht investive Maßnahmen
Förderquote	Zuwendungsfähige Ausgaben: bis zu 75%, bis zu 90% (finanzschwache Kommunen)
Fördervoraussetzung	Maßnahmen an zwölf D-Routen, Radweg Deutsche Einheit, Iron Curtain Trail andere Routen nicht
Laufzeit	bis Ende 2023
Weitere Infos unter	https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/RadnetzDeutschland/Rechtsvorschriften/rechtsvorschriften_node.html (Internetseite BALM)



Radwegekonzept Niedersachsen

	Gemeinschaftsradweg	Bürgerradweg
Förderungsfähige Maßnahmen	Radweg an Landesstraße	Radweg an Landesstraße
Fördervoraussetzung	vordringlicher Bedarf im Radwegekonzept Niedersachsen	weiterer Bedarf im Radwegekonzept Niedersachsen, Ministerentscheid
Land	für Straßenbaulast u. ggf. Bau(kosten) zuständig	für Bau(kosten), Straßenbaulast zuständig
Kommune	beteiligt sich an Planung, Grunderwerb u./ o. Bau(kosten)	Kommune und Bürgerinitiative übernehmen Planung, Grunderwerb
Vereinbarung	nötig für Aufgaben-, Kostenverteilung, technische Anforderungen, Ablauf	nötig für Aufgaben-, Kostenverteilung, technische Anforderungen, Ablauf
Laufzeit	jährlich	jährlich (seit 2020)
Mittelumfang	nicht näher festgelegt	1 Mio. €/ Jahr
Weitere Infos unter	https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderung/Foerderfibel/Foerderprogramme_Foerderfibel/19039_radwege_an_landesstrassen.html (Internetseite: Mobilitätsforum Bund – Förderfibel)	https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderung/Foerderfibel/Foerderprogramme_Foerderfibel/19039_radwege_an_landesstrassen.html (Internetseite: Mobilitätsforum Bund – Förderfibel)



Gemeinschaftsradweg

Förderungsfähige Maßnahmen	Radweg an Landesstraße
Förderquote	Land für Straßenbaulast u. ggf. Bau(kosten) zuständig
Fördervoraussetzung	vordringlicher Bedarf im Radwegekonzept Niedersachsen, Kommune beteiligt sich an Planung, Grunderwerb u./ o. Bau(kosten) Vereinbarung = nötig für Aufgaben-, Kostenverteilung, technische Anforderungen, Ablauf
Laufzeit	jährlich
Weitere Infos unter	https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderung/n/Foerderfibel/Foerderprogramme_Foerderfibel/19039_radwege_an_landesstrassen.html (Internetseite: Mobilitätsforum Bund – Förderfibel)



Bürgeradweg

Förderungsfähige Maßnahmen	Radweg an Landesstraße
Förderquote	Land für Bau(kosten), Straßenbaulast zuständig
Fördervoraussetzung	weiterer Bedarf im Radwegekonzept Niedersachsen, Kommune und Bürgerinitiative übernehmen Planung, Grunderwerb, Vereinbarung = nötig für Aufgaben-, Kostenverteilung, technische Anforderungen, Ablauf
Laufzeit	jährlich (seit 2020)
Mittelumfang	1 Mio. €/ Jahr
Weitere Infos unter	https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderung/n/Foerderfibel/Foerderprogramme_Foerderfibel/19039_radwege_an_landesstrassen.html (Internetseite: Mobilitätsforum Bund – Förderfibel)



Weitere Infos

Förderfibel (Mobilitätsforum Bund, BALM)	Hinweis Internetseite NLStBV https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/radwege/radwege-78353.html Direktlink https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html?nn=3698824
Überblick Förderprogramme Radverkehr in Kommunen (KEAN)	Direktlink https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/aktuelles/Foerderprogramme-fuer-Radverkehrsprojekte-in-Kommunen-2053



Offene Fragen

- Was sind Ihre Erfahrungen mit verschiedenen Förderprogrammen zum Radverkehr?
- Wie lässt sich die Beantragung von Fördermitteln vereinfachen?
- Was sind Ihre Erfahrungen mit Umsetzungsinstrumenten für Maßnahmen aus dem Radwegekonzept Niedersachsen?
- Was sind Hemmnisse für bzw. verzögert Maßnahmen aus dem Radwegekonzept?
- Was sind Best-Practice-Beispiele für die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radwegekonzept bzw. Radverkehrsmaßnahmen allgemein in Niedersachsen?



NLStBV
*Wir in Niedersachsen:
mobil. regional. sicher!*



Niedersachsen

Förderung Radverkehr in Niedersachsen



M.Sc. Jan Mrozek
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Zentraler Geschäftsbereich 2
Dezernat 21
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover
Telefon: +49 511 3034-2302
Fax: +49 511 3034-2099
E-Mail: Jan.Mrozek@nlstbv.niedersachsen.de
www.strassenbau.niedersachsen.de



NLStBV
*Wir in Niedersachsen:
mobil. regional. sicher!*

Interesse an einer Karriere bei uns? Hier gibt es mehr Informationen:
<https://www.strassenbau.niedersachsen.de/karriere/>

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit