



Bekanntmachung einer Markterkundung

Vorabinformation für die Konzessionsvergabe nach § 28 VgV zur Errichtung und für den Betrieb öffentlicher Ladeinfrastrukturen durch Charge Point Operator (CPO) in der Stadt Oldenburg (Oldb).

Information für Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Markterkundungsverfahrens

Geplanter Vergabezeitraum: 4. Quartal 2024

Stand 24. Juni 2024

Hinweis: Die in diesem Dokument enthaltenen Informationen sind unverbindlich. Zugleich sind die Informationen, die nicht bereits öffentlich bekannt sind, vertraulich zu behandeln.

Inhalt

1. Hintergrund, Ziele und Allgemeines	2
2. Vertragliche Gestaltung	4
3. Vorgaben im Hinblick auf Anzahl und Gestaltung der Ladestationen sowie betriebliche und infrastrukturelle Rahmenbedingungen (unter anderem Pflichten des CPOs).....	5
4. Vergabeverfahren der Konzessionsausschreibung	11
5. Fragen von Seiten der Stadt Oldenburg (Oldb).....	12

Abbildungen

Abbildung 1 Prognostizierte Ladepunkte auf öffentlichen Stellflächen 2030	6
Abbildung 2 Prognostizierte Ladepunkte auf öffentlichen Stellflächen 2035	7
Abbildung 3 Variante 1 Losaufteilung öffentliche LP 2030	8
Abbildung 4 Variante 2 Losaufteilung öffentliche LP 2030	9
Abbildung 5 Variante 3 Losaufteilung öffentliche LP 2030	10

1. Hintergrund, Ziele und Allgemeines

Die Stadt Oldenburg ist eine kreisfreie Großstadt im westlichen Niedersachsen. Die Universitätsstadt übernimmt die Funktion eines Oberzentrums und ist nach Hannover und Braunschweig die drittgrößte Stadt im Bundesland. Insgesamt hat Oldenburg auf einer Fläche von circa 103 km² 175.100 Einwohner und damit eine Bevölkerungsdichte von circa 1.700 Einwohnern pro km². Oldenburg ist in neun Stadtbezirke aufgeteilt, die sich wiederum in 34 Stadtteile aufteilen. Die nächsten größeren Städte sind Bremen (circa 45 Kilometer östlich), Wilhelmshaven (circa 50 Kilometer nördlich), Osnabrück (circa 100 Kilometer südlich), Groningen (circa 110 Kilometer westlich), Hamburg (circa 170 Kilometer nordöstlich) und Hannover (circa 170 Kilometer südöstlich). Die points of interests in Oldenburg sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt, konzentrieren sich aber erwartungsgemäß im Zentrum, vor allen im Bereich südwestlich des Hauptbahnhofes. Zu den größten Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern in Oldenburg gehören die Polizeidirektion Oldenburg (circa 3.750 Mitarbeiter), die CEWE Stiftung & Co KGaA (circa 3.100 Mitarbeiter), die EWE AG (circa 3.000 Mitarbeiter), die Universität Oldenburg (circa 2.850 Mitarbeiter), die BTC Business Technology Consulting AG (circa 2.100 Mitarbeiter), die EWE Netz GmbH (circa 1.750 Mitarbeiter), die Landessparkasse Oldenburg (circa 1.650 Mitarbeiter) und die Oldenburgische Landesbank (circa 1.600 Mitarbeiter). Oldenburg ist sowohl an das Straßen- als auch an das Schienennetz gut angebunden. Über den Autobahnring bestehend aus A 28, A 29 und A 293 ist Oldenburg gut an das überregionale Straßennetz angebunden.

Im April 2021 hat der Rat der Stadt beschlossen: Oldenburg soll bis 2035 klimaneutral werden. Der Mobilitätsplan Oldenburg 2030 mit seinen ersten sechs Teilkonzepten, zu denen auch ein Teilkonzept Ladeinfrastruktur E-Mobilität gehört, bildet für den Verkehrssektor eine vertiefende und umsetzungsbezogene Grundlage hierzu und wurde in der Ratssitzung vom 26. Juni 2023 beschlossen.

Ein kurzfristig anzugehender Schwerpunkt zur sukzessiven Umsetzung des Mobilitätsplans wird im Teilkonzept Ladeinfrastruktur gesehen.

Damit der Markthochlauf der Elektromobilität im motorisierten Individualverkehr (MIV) in Deutschland erfolgreich verlaufen kann, ist eine ausreichend dimensionierte, bedarfsgerechte und wirtschaftlich tragbare Ladeinfrastruktur notwendig. Der Bedarf an Ladeinfrastruktur wird unmittelbar von den lokalen und regionalen Siedlungs- beziehungsweise Parkraumstrukturen bestimmt und ist somit individuell für jeden Raum zu betrachten. Ladeinfrastruktur soll im öffentlichen Raum nur eine untergeordnete Rolle spielen. Trotzdem kommt dem Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur, neben der Rolle als Initialzündler für die allgemeine öffentliche Wahrnehmung, eine besondere Bedeutung für den Markthochlauf zu, wenn Ladeinfrastruktur auf privaten beziehungsweise halböffentlichen Grund (zum Beispiel auf Gewerbeparkplätzen) nicht in der notwendigen Geschwindigkeit und in ausreichendem Maße entstehen. Solange diese Ladeangebote fehlen, muss zur Sicherstellung gleichwertiger Lebensbedingungen für alle Bürgerinnen und Bürger eine Grundversorgung mit öffentlicher Ladeinfrastruktur geschaffen werden.

Die Stadt Oldenburg plant im gesamten Stadtgebiet die Errichtung öffentlicher Ladepunkte. Dabei können Standorte auch mit Ladeinfrastrukturen für E-Carsharing ergänzt werden (Mobilitätsstationen). Das entsprechende Vergabeverfahren für den Aufwuchs der Carsharing-Stationen befindet sich parallel in der Planung.

Diese Markterkundung nach § 28 VgV wird durchgeführt im Hinblick auf die nach dem KonzVgV geplante Konzessionsvergabe zum Aufbau und Betrieb von öffentlichen Ladeinfrastrukturen für batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge (BEV). Die Ladepunkte sind auf Flächen geplant, die dem Verkehr gewidmet sind und die sich im Eigentum der Stadt Oldenburg befinden.

Für die Beauftragung der vorgesehenen Dienstleistungen ist die Stadt Oldenburg (Oldb) als Konzessionsgeberin zuständig.

Die konzeptionelle Grundlage für den Aus- und Aufbau von öffentlichen Ladeinfrastrukturen in Oldenburg stellt das Teilkonzept *Ladeinfrastruktur E-Mobilität* des *Mobilitätsplans Oldenburg 2030* dar. Die Untersuchungsergebnisse dieses Konzepts dienen als Ausgangspunkt für die hiermit geplante Konzessionsvergabe. Die Ziele im Hinblick auf das geplante Ladeinfrastrukturangebot sind der strategische Aufbau einer bedarfsorientierten öffentlichen Ladeinfrastruktur für den Betrachtungszeitraum bis 2035 in Oldenburg. Für den öffentlichen Bereich werden vom Gutachter für 2025 348, für 2030 737 und 2035 1.016 Ladepunkte (3,8 Prozent des Gesamtbedarfes an Ladepunkten in 2035) prognostiziert.

Tabelle 1: Übersicht der prognostizierten Ladepunkte auf der Zeitachse
Ergebnisse wurden erst bei einem Schwellenwert $\geq 0,75$ als ganze Ladepunkte betrachtet, alle anderen Werte wurden vor der Summenbildung mathematisch ganzzahlig gerundet; **Quelle: EcoLibro GmbH**

Jahr	Haushalte	Unternehmen	halböffentlich	öffentlich	unbekannt
2025	5.036	408	661	348	385
2030	14.606	802	1.297	737	807
2035	23.158	1.155	1.697	1.016	1.147

Der *Mobilitätsplan 2030* und das Teilkonzept *Ladeinfrastruktur E-Mobilität* sind im Internetauftritt der Stadt Oldenburg unter www.oldenburg.de/mobilitaetsplan beziehungsweise www.oldenburg.de/elektromobilitaet hinterlegt.

2. Vertragliche Gestaltung

- Die Konzession gilt allein nur für die, dem Verkehr gewidmeten städtischen Flächen.
- Die angedachte Vertragslaufzeit für die Konzession soll 16 Jahre betragen.
- Die Laufzeit der notwendigen Sondernutzungserlaubnis soll pro (AC- und DC-) Ladepunkt acht Jahre, mit einmaliger Option auf Verlängerung um weitere acht Jahre, betragen. (vergleiche Kapitel 5.). Sie endet auf jeden Fall mit Laufzeitende der Konzession.
- Ein Rückbau/Stilllegung von Ladepunkten darf während der Vertragslaufzeit nur nach erfolgter Freigabe durch die Konzessionsgeberin erfolgen, um den Markthochlauf an Ladepunkten nicht zu konterkarieren.
- Die losweise zu erbringenden koordinatenfeinen Standortvorschläge werden der Stadt Oldenburg quartalsweise von den CPO über eine jeweils gemeinsam genutzte Tabelle zur Prüfung auf Sondernutzungserlaubnis eingereicht.
- Die Standortvorschläge werden von städtischer Seite geprüft und mit dem jeweiligen CPO feinabgestimmt. Interessierte CPO dürfen sich auf maximal zwei der drei Lose bewerben, so dass im Oldenburger Stadtgebiet mindestens zwei Anbietende im Wettbewerb stehen (gemäß EU-Wettbewerbsrecht).
- Die Stadt präferiert eine räumliche Aufteilung des Stadtgebiets in drei Losgebiete. Diese wurden anhand der prognostizierten Ladebedarfe 2030 annähernd gleichmäßig verteilt in drei Aufteilungen zugeschnitten (siehe Abbildungen). Eine räumliche Aufteilung wurde gewählt, um den Ausbau in periphere Stadtlagen zu beschleunigen, um wirtschaftlich rentable (in zentralen Lagen) und unrentable (aber aus Gründen gleichwertiger Lebensbedingungen für alle Bürgerinnen und Bürger zur Grundversorgung notwendige) Standorte schneller zusammenfassen zu können.
- Die Haftungs- und Verkehrssicherungspflichten für die Ladeinfrastruktur und den Stellplatz liegen beim CPO.
- Zur Endschaft: Nach dem Erlöschen der Sondernutzungserlaubnis haben die bisherigen Sondernutzungsberechtigten die Sondernutzung einzustellen. Es bestehen in der Regel keine Bedenken, wenn unterirdische Leitungen im Boden verbleiben.
- Bereits bestehende öffentliche Ladepunkte Dritter behalten bis zum Gültigkeitsende ihrer Sondernutzung die Erlaubnis zu deren Weiterbetrieb. Danach kann der Standort vom neuen Konzessionsnehmenden übernommen werden.

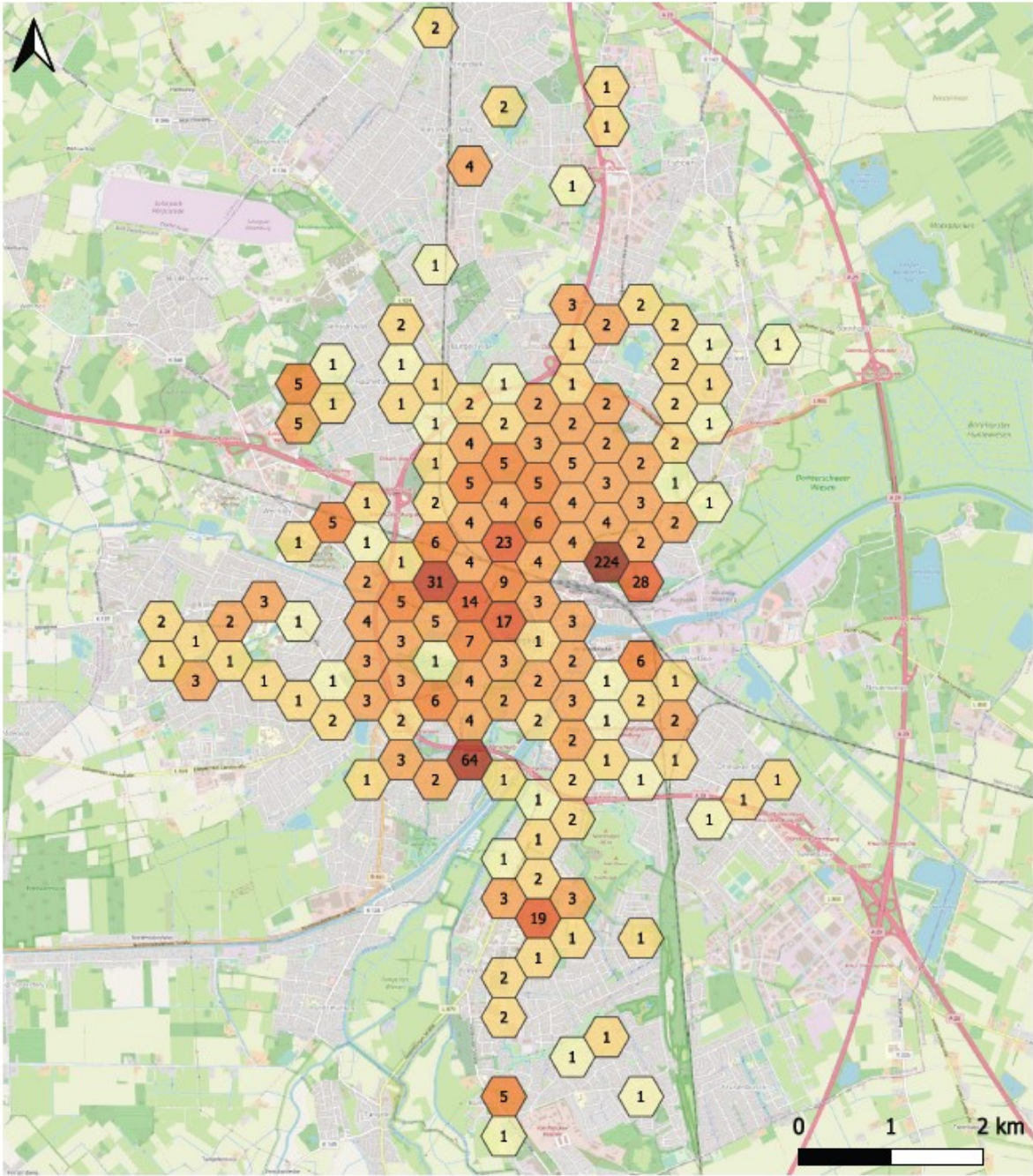
3. Vorgaben im Hinblick auf Anzahl und Gestaltung der Ladestationen sowie betriebliche und infrastrukturelle Rahmenbedingungen (unter anderem Pflichten des CPOs)

- Der Konzessionsnehmende übernimmt die Betriebspflicht der Ladesäulen.
- Die oberirdische Ladesäuleninfrastruktur bleibt im Eigentum des Konzessionsnehmenden.
- Vorrangig sollen stromnetzdienliche AC-Ladeeinrichtungen, auch vor dem Hintergrund zu erwartender Kapazitätsbeschränkungen im Stromnetz, bedingt durch zukünftige Wärmepumpenheizungen, zum Einsatz kommen. Sofern alternativ DC-Ladeeinrichtungen geschaffen werden, sollten diese maximal 50kW/LP Leistung haben.
- DC-Schnell-Ladehubs (>150 kW/LP; High-Power Charger, HPC) werden gesondert ausgeschrieben.
- Die Stadt Oldenburg behält sich vor, bei Bedarf (zum Beispiel an vorhandenen Mobil.punkten) Standorte für die Errichtung von öffentlicher Ladeinfrastruktur vorzugeben.
- Gestattung des Zugangs an die Zähleranschlussschränke der CPO von Carsharing-Ladepunkten an Standorten, wo die räumliche Möglichkeit besteht, öffentliche Ladepunkte mit privaten Ladepunkten des E-Carsharings zu verknüpfen (Mobil.punkte). Für die privaten Ladepunkte des E-Carsharings ist eine AC-Ladeleistung von 7,5 bis 11 kW/LP vorgesehen. Maximal fünf E-Carsharingstellplätze pro Mobil.punkt.
- Bedarfsgerechte Errichtung der Ladeeinrichtungen entsprechend der Ausbauziele aus dem Mobilitätsplan Oldenburg 2030:
 - ab 2025 – quartalsweise 20 bis 25 Ladepunkte (im gesamten Stadtgebiet) → 7 bis 8 Ladepunkte pro Los
 - sukzessiv bis 2030 – quartalsweise 28 bis 33 Ladepunkte (im gesamten Stadtgebiet) → 9 bis 11 Ladepunkte pro Los

Disruptive Entwicklungen bei Batterien und Ladetechniken können im weiteren zeitlichen Verlauf zu Anpassungen führen.

- Diskriminierungsfreier Zugang gemäß geltender Ladesäulenverordnung (LSV), zum Beispiel Punktueller Laden; Roaming; 24/7 Störungshotline.
- Nachgewiesene Ökostromqualität (Gütesiegel).
- Barrierefreie Lademöglichkeiten, vorrangig an gesondert ausgeschilderten barrierefreien Stellplätzen (Zusatzschild 1044-10) sollen bevorzugt errichtet werden, da diese Verkehrsteilnehmenden vorrangig auf den MIV angewiesen sind. Die Stadt Oldenburg versteht sich als inklusive Stadt.

Prognostizierte Ladepunkte auf öffentlichen Stellflächen 2030

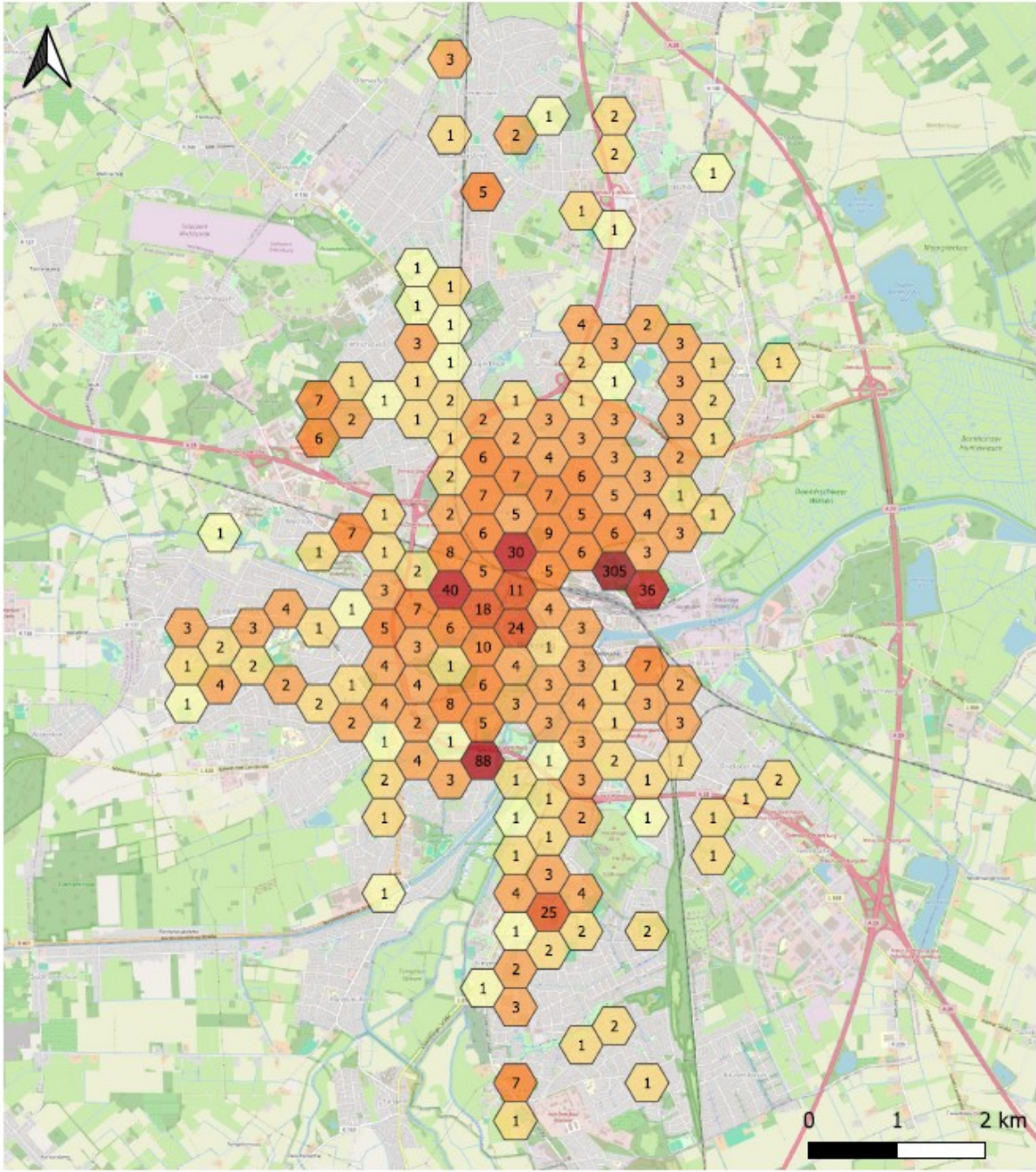


Legende

LIS-Zellen_2030	10,0 - <30,0
0,75 - <1,00	30,0 - <60,0
1,00 - <2,00	60,0 - <100
2,00 - <5,00	>150
5,00 - <10,0	

Abbildung 1 Prognostizierte Ladepunkte auf öffentlichen Stellflächen 2030; Quelle: EcoLibro GmbH

Prognostizierte Ladepunkte auf öffentlichen Stellflächen 2035

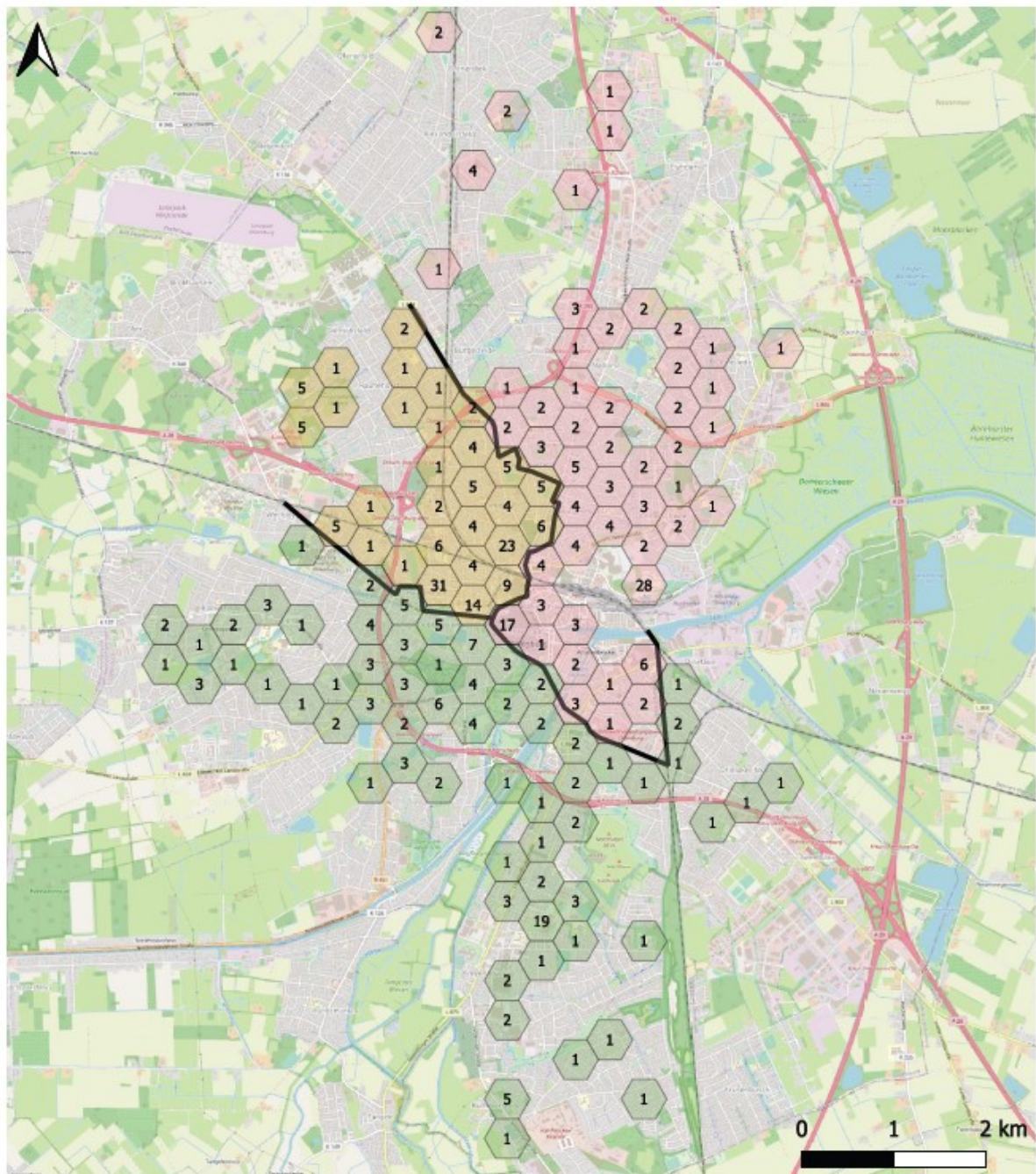


Legende

LIS-Zellen_2035	10,0 - <30,0
0,75 - <1,00	30,0 - <60,0
1,00 - <2,00	60,0 - <100
2,00 - <5,00	>150
5,00 - <10,0	

Abbildung 2 Prognostizierte Ladepunkte auf öffentlichen Stellflächen 2035; Quelle: EcoLibro GmbH

Variante 1 Losaufteilung öffentliche LP 2030



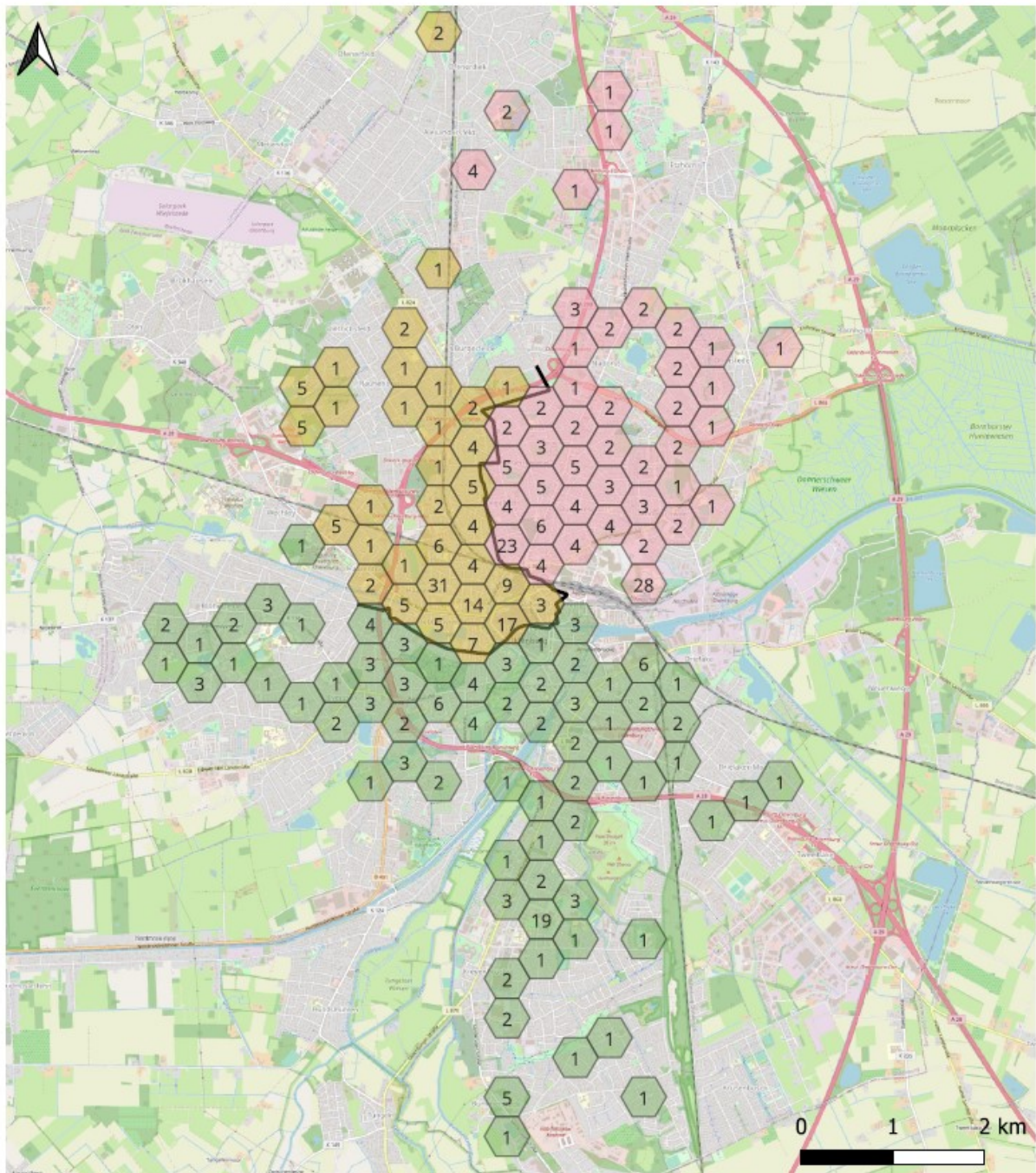
Legende	
	Linie 1
	Polygone A1
	Polygone B1
	Polygone C1


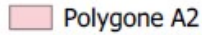
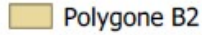
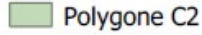
Gesamt ohne "224" und "64": 448,18 PL
 Verteilung auf drei Anbieter: 149,39 PL

A: 148,76 PL
 B: 149,75 PL
 C: 149,65 PL

Abbildung 3 Variante 1 Losaufteilung öffentliche LP 2030; Quelle: Stadt Oldenburg

Variante 2 Losaufteilung öffentliche LP 2030



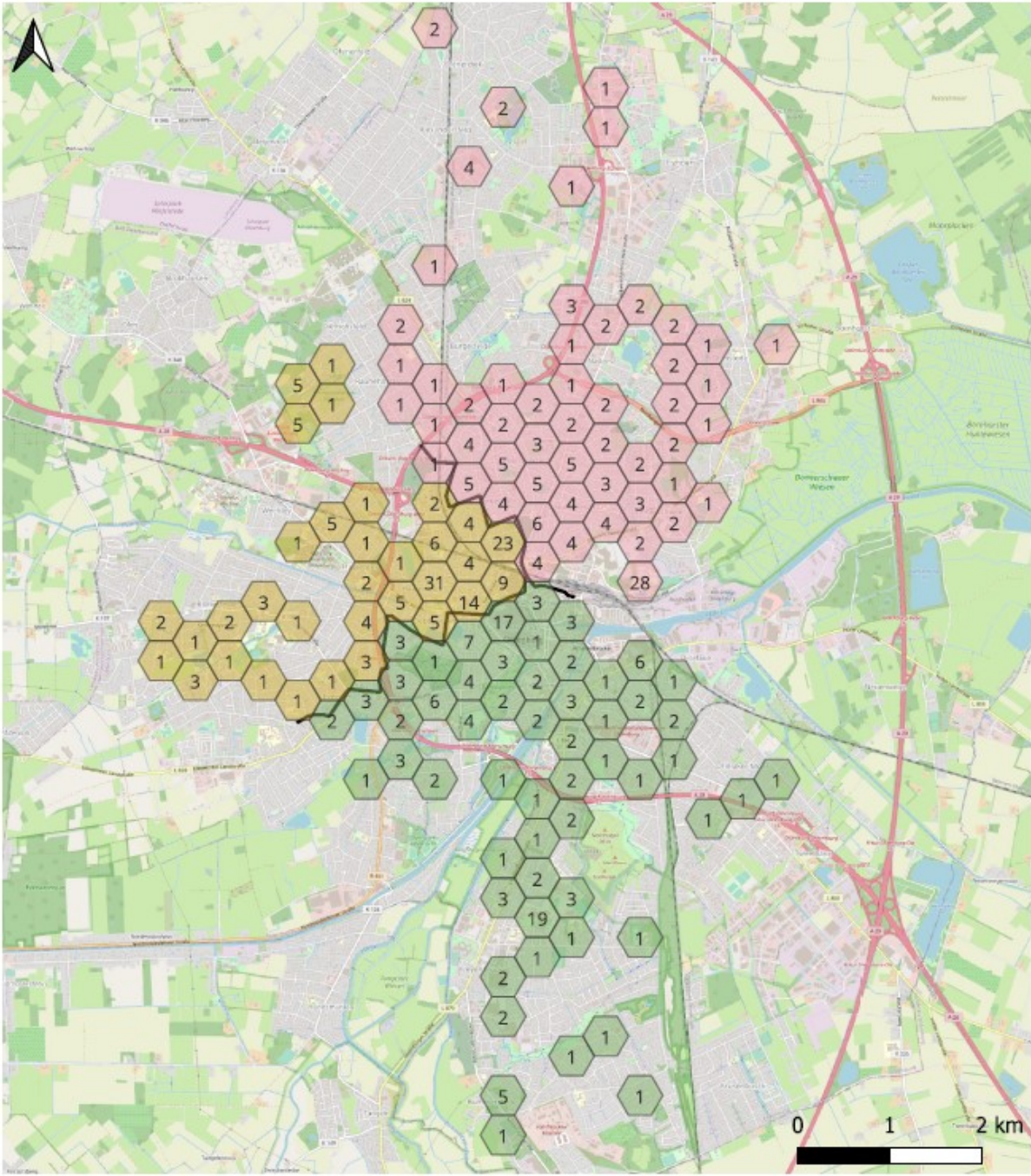
Legende	
	Linie 2
	Polygone A2
	Polygone B2
	Polygone C2

Gesamt ohne "224" und "64": 448,18 PL
 Verteilung auf drei Anbieter: 149,39 PL





A: 150,10 PL
 B: 149,85 PL
 C: 148,22 PL

Abbildung 4 Variante 2 Losaufteilung öffentliche LP 2030; Quelle: Stadt Oldenburg

Variante 3 Losaufteilung öffentliche LP 2030



Legende

-  Linie 3
-  Polygone A3
-  Polygone B3
-  Polygone C3

Gesamt ohne "224" und "64": 448,18 PL
 Verteilung auf drei Anbieter: 149,39 PL

A: 149,02 PL
 B: 149,23 PL
 C: 149,91 PL

Abbildung 5 Variante 3 Losaufteilung öffentliche LP 2030; Quelle: Stadt Oldenburg

4. Vergabeverfahren der Konzessionsausschreibung

Bekannt- machung

- Veröffentlichung im Vergabeportal der Stadt Oldenburg und unter www.oeffentlichevergabe.de
- Aufforderung zur Abgabe von Anträgen innerhalb von vier Kalenderwochen
- Die Anträge zur Konzessionsnahme beinhalten ein Durchführungskonzept

Verfah- ren

- Einstufiges Verfahren: Auswahl des Konzessionsnehmenden eines Loses anhand des eingereichten Durchführungskonzeptes im Angebot

Sonder- nut- zungser- laubnisse

- Der ausgewählte Konzessionsnehmende erhält auf Antrag die Sondernutzungserlaubnisse
- Die Sondernutzungserlaubnisse werden als Verwaltungsakt erteilt
- Gründe für den Widerruf: Die Vorgaben des Vergabeverfahrens werden als Nebenbestimmung zum Verwaltungsakt für den ausgewählten Konzessionsnehmenden verbindlich erklärt.
Wenn die Vorgaben nicht eingehalten werden, können die Sondernutzungserlaubnisse widerrufen werden.

5. Fragen von Seiten der Stadt Oldenburg (Oldb)

- Besteht bei Ihnen generelles Interesse, zukünftig öffentliche Ladeinfrastrukturen in Oldenburg zu betreiben und sich an einem notwendigen vorabgeschalteten Vergabeverfahren zu beteiligen?
- Fragestellungen mit Bezug insbesondere zur Vertragsgestaltung (vergleiche Kapitel 2):
 - Sollen die Konzessionen in drei Lose räumlich aufgeteilt werden, oder sollen die Konzessionen räumlich anders aufgeteilt werden?
 - Besteht bezüglich der Laufzeiten (16 Jahre für die Konzession) Zustimmung?
 - Gibt es Vorschläge zur Optimierung?
- Fragestellungen mit Bezug insbesondere zur Ausgestaltung der Technik und betrieblicher Belange (vergleiche Kapitel 3):
 - Ist die vorgesehene quartalsweise Vergabe von Sondernutzungen zur Bereitstellung von 7 bis 8 Ladepunkten (2025), beziehungsweise 9 bis 11 Ladepunkten bis 2030 pro Los sukzessive umsetzbar?
Wenn nicht: Welche andere Vorgehensweise wird empfohlen?
 - Wären die genannten Losaufteilungen ausreichend, um einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen? Wenn nicht: Welche weiteren Maßnahmen wären erforderlich? Wären bestimmte Maßnahmen verzichtbar?
 - Welche Vorschläge zur Optimierung bestehen?
- Fragestellungen mit Bezug insbesondere zur Ausgestaltung des Vergabeverfahrens (vergleiche Kapitel 4):
 - Welche Vorschläge zur Optimierung bestehen?

Abgabetermin:

7. August 2024

Form der Abgabe:

per Mail

Kontaktmöglichkeit und Abgabe der Unterlagen:

Stadt Oldenburg (Oldb)

Rechtsamt/Zentrale Vergabestelle
vergabestelle@stadt-oldenburg.de

Die ortsübliche Bekanntmachung erfolgt gemäß § 10 Absatz 3 der Hauptsatzung der Stadt Oldenburg durch Bereitstellung im Internet auf www.oldenburg.de. Der Tag der Bereitstellung ist 26. Juni 2024.

Stadt Oldenburg

Der Oberbürgermeister

