

Landeshauptstadt



Hannover



An den Stadtbezirksrat Vahrenwald-List (zur Kenntnis)

	Antwort
Nr.	15-1086/2022 F1
Anzahl der Anlagen	0
Zu TOP	10.3.2.

Antwort der Verwaltung auf die Anfrage Fragliches Ladesäulenkonzept in der List Sitzung des Stadtbezirksrates Vahrenwald-List am 09.05.2022 TOP 10.3.2.

Verwundert über das Vorhaben der Stadtverwaltung für den Stadtteil List ein Konzept zu erstellen, das den Bau von Ladesäulen für die Versorgung kommender Elektroautos gewährleisten soll, stellen sich uns einige Detailfragen, wie diese Versorgung gewährleistet werden soll.

Nach unserer Kenntnis ist neben dem eigentlichen Strom auch eine großflächige Kabelversorgung notwendig, die diese riesige Menge Strom überhaupt durchleiten kann. Besonders zu Kernzeiten, den Feierabendzeiten, wenn die Menschen von der Arbeit kommen und ihr Auto laden ist es schwierig über eine solch starke Auslastung die Kontrolle zu behalten.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wie hoch sind die Kosten für dieses Konzept?
2. Welche Grenzbelastung wird dieses Versorgungskonzept maximal aushalten?
3. Wie viele Parkplätze für nicht E-Autos fallen weg?

Die Verwaltung beantwortet die Anfrage wie folgt:

1. Die Erstellung eines separaten Konzeptes für den Stadtteil List ist seitens der Stadtverwaltung nicht geplant. Im hannoverschen Stadtgebiet werden Ladeeinrichtungen im Rahmen der *Konzession über die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Hannover* durch die Konzessionärin enercity AG errichtet und betrieben. Die Planung und Konzeptentwicklung zur im Konzessionsvertrag vereinbarten Versorgung der Stadt Hannover mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur erfolgt in enger Abstimmung bedarfsgerecht und auf Kosten der Konzessionärin.

2. Vorbemerkung: Nicht alle Elektrofahrzeuge sind zum Laden auf öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur angewiesen, vielmehr finden 80 % aller Ladevorgänge zu Haus oder in einem Betrieb statt. Die von der Landeshauptstadt Hannover initiierte und von der enercity AG im Rahmen der *Konzession über die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Hannover* ausgeführte Ausstattung des Stadtgebiets mit öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen ist ein Anreiz- und Zusatzangebot, das nicht jeglichen Ladebedarf abdecken kann und soll. Vorrangig müssen zur vollständigen Bedarfsdeckung privatwirtschaftlich organisierte Lösungen gefunden werden.

Die von der Bundesregierung beauftragte Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf“ des Reiner Lemoine Instituts (Berlin 2020) nennt für die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Großstädten für das Jahr 2030 einen Zielwert von einem Ladepunkt für jeweils 14 Elektrofahrzeuge (batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge). An diesem Wert soll sich auch der weitere Ausbau für die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Hannover orientieren. Allerdings gilt der Zielwert für das gesamte Stadtgebiet, nicht für jeden einzelnen Stadtteil. Hannover hatte zum Ende letzten Jahres einen Wert von 9,92 (Stand KFZ-Zulassungen: 31.12.2021) und hat im Großstadtvergleich derzeit bundesweit das dichteste Ladenetz. Im Ranking der Großstädte mit über 500.000 Einwohner*innen belegt die Landeshauptstadt Hannover (Stand 1. März 2022) mit einer Quote von 122 öffentlich zugänglichen Ladepunkten pro 100.000 Einwohner*innen bundesweit den 1. Platz vor Stuttgart (109) und München (98) auf den Plätzen 2 und 3.

Die enercity Netz GmbH als örtliche Netzbetreiberin berücksichtigt bei Netzausbauszenarien den steigenden Bedarf durch die Elektromobilität und Prognosen zu deren Hochlauf. Es gelten die üblichen Prämissen zur Planung, zur Führung und zum Betrieb der Netze. Da der Bedarf sukzessive ansteigt, kann diesem Rechnung getragen werden. Zudem werden Lastmanagementsysteme eingesetzt, die Leistungsspitzen vorbeugen können.

3. Grundsätzlich sind ein Parkplatz je Ladepunkt bzw. zwei Parkplätze je Ladesäule für Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs vorgesehen. In Summe befinden sich 35 derartige Parkplätze im Stadtteil List im öffentlichen Raum. Unter Berücksichtigung des aktuellen und zukünftigen Hochlaufs der Elektromobilität ist jedoch davon auszugehen, dass Elektrofahrzeuge verbrennungsmotorisch angetriebene Fahrzeuge langfristig ersetzen werden, weshalb sich folglich rein rechnerisch kein Wegfall von Parkplätzen mehr ergeben wird.

67.11/18.62.02 BRB
Hannover / 03.05.2022