Landeshauptstadt Hannover

An die Ratsversammlung (zur Kenntnis)

| | |
|---|---|
| | Antwort |
| Nr. | 0015/2020 F1 |
| Anzahl der Anlagen | 0 |
| Zu TOP | 3.4. |

# Antwort der Verwaltung auf die Anfrage der Fraktion DIE HANNOVERANER zu Ladesäulen für E-Autos in der Ratssitzung am 30.01.2020, TOP 3.4.

Die hannoversche Stadtverwaltung will in den kommenden Jahren rund 260 Ladestationen für E-Autos schaffen. Zusätzlich zu den bereits existierenden Ladesäulen von Enercity (mit ca 550 Steckdosen / Lademöglichkeiten).
Wie in der — auch überregionalen — Presse berichtet wurde, kommt es an solche Ladestationen auch immer wieder zu einer missbräuchlichen Nutzung der eigentlich nur die E-Autos während des Ladevorgangs gedachten Parkflächen.
So sollen zum Beispiel KfZ mit Verbrennungsmotor auf diesen Parkflächen stehen, oder aber auch E–Autos, welche nicht an der Station geladen werden. Für diese Problematik gibt es bislang keine bundeseinheitliche Regelung: In der Stadt München zum Beispiel darf an den Ladestationen nur im „Ladezustand" geparkt werden, in Hamburg aber auch, wenn das E-Auto gerade nicht an der Station aufgeladen wird. Desweiteren gibt es mehrere unterschiedliche (Bezahl)systeme für die Ladesäulen von verschiedenen Anbietern, und auch die Kosten für die zu ladende Energie sind oft genug nicht klar genug ersichtlich. All dieses sind Faktoren, welche den Umstieg auf E-Mobilität nicht gerade erleichtern.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1) Sind der Verwaltung Fälle von widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen auf Parkplätzen mit Ladestationen bekannt? Wenn ja, wie werden diese Verstöße geahndet?

2) An den Ladestationen des Energieversorgers Enercity wird der Ladevorgang der E-Autos mit einer speziellen Chipkarte ermöglicht. An einem Bezahlsystem mit EC Karte arbeitet Enercity. Welches (Bezahl)system bietet die Stadt für ihre neuen Ladestationen an und wird dieses System dann auch mit dem von den Enercity-Ladesäulen kompatibel sein?

3) Wie erfolgt die Abrechnung für den Ladevorgang an den Ladestationen? Nach Standzeit, pauschal oder nach tatsächlich geladener Strommenge? Und ist für die Nutzer der Preis an öffentlichen Ladestationen klar ersichtlich?

Jens Böning
Fraktionsvorsitzender

**Text der Antwort**

Die hannoversche Stadtverwaltung will in den kommenden Jahren rund 260 Ladestationen für E-Autos schaffen. Zusätzlich zu den bereits existierenden Ladesäulen von Enercity (mit ca 550 Steckdosen / Lademöglichkeiten).

Wie in der — auch überregionalen — Presse berichtet wurde, kommt es an solche Ladestationen auch immer wieder zu einer missbräuchlichen Nutzung der eigentlich nur die E-Autos während des Ladevorgangs gedachten Parkflächen.

So sollen zum Beispiel KfZ mit Verbrennungsmotor auf diesen Parkflächen stehen, oder aber auch E-Autos, welche nicht an der Station geladen werden. Für diese Problematik gibt es bislang keine bundeseinheitliche Regelung: In der Stadt München zum Beispiel darf an den Ladestationen nur im „Ladezustand" geparkt werden, in Hamburg aber auch, wenn das E-Auto gerade nicht an der Station aufgeladen wird.

Desweiteren gibt es mehrere unterschiedliche (Bezahl)systeme für die Ladesäulen von verschiedenen Anbietern, und auch die Kosten für die zu ladende Energie sind oft genug nicht klar genug ersichtlich. All dieses sind Faktoren, welche den Umstieg auf E-Mobilität nicht gerade erleichtern.

*Frage 1: Sind der Verwaltung Fälle von widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen auf Parkplätzen mit Ladestationen bekannt? Wenn ja, wie werden diese Verstöße geahndet?*

Der Verwaltung sind solche Fälle bekannt. Sie werden regelmäßig mit einem Verwarnungsgeld geahndet. Das Abschleppen eines widerrechtlich abgestellten Fahrzeugs ist in der Regel unverhältnismäßig. Eine solche Maßnahme würde voraussetzen, dass das Elektrofahrzeug, das den Ladeplatz benötigt, am Platz bleibt, bis das parkende Fahrzeug abgeschleppt worden ist. Solche Fälle sind noch nicht vorgekommen.

*Frage 2: An den Ladestationen des Energieversorgers Enercity wird der Ladevorgang der E-Autos mit einer speziellen Chipkarte ermöglicht. An einem Bezahlsystem mit EC Karte arbeitet Enercity. Welches (Bezahl)system bietet die Stadt für ihre neuen Ladestationen an und wird dieses System dann auch mit dem von den Enercity-Ladesäulen kompatibel sein?*

Der Ladevorgang an den hannoverschen Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum, die allesamt enercity betreibt, wird meistens per RFID-Karte oder per sogenanntem Lade-Schlüssel (d. i. ein kleiner Chip als Schlüsselanhänger) gestartet. Ein weiterer Weg zum Starten eines Ladevorgangs ist die Anwendung einer Smartphone-App. Zur Nutzung dieser Zugangsvarianten stehen die E-Auto-Fahrer*innen in einem Vertragsverhältnis zu einem Fahrstromanbieter (E-Mobility Provider, EMP). In Hannover handelt es sich dabei standardmäßig um den Anbieter *Plugsurfing* als Kooperationspartner von enercity.

Alternativ zum vertragsgebundenen Starten eines Ladevorgangs kann an den Ladestationen auch spontan (ohne eine Vertragsbindung an einen Fahrstromanbieter) der Ladevorgang gestartet werden. Bei diesem sogenannten ad-hoc-Laden wird ein an der Ladesäule angebrachter QR-Code per Smartphone-Kamera gescannt. Daraufhin öffnet sich eine Web-Anwendung zum Starten der Ladung. Bezahlt wird in diesen Fällen per *Paypal* oder per Kreditkarte.

Ein Bezahlsystem per Bankkarte (früher EC-Karte) ist derzeit in Hannover noch nicht verbaut, wird perspektivisch aber von enercity geprüft.

Die Stadt selbst betreibt keine öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen.

*Frage 3: Wie erfolgt die Abrechnung für den Ladevorgang an den Ladestationen? Nach Standzeit, pauschal oder nach tatsächlich geladener Strommenge? Und ist für die Nutzer der Preis an öffentlichen Ladestationen klar ersichtlich?*

Der enercity-Tarif an öffentlichen Ladeeinrichtungen ist eine Kombination aus zur Verfügung gestellter Strommenge (Arbeit, gemessen in Kilowattstunden) und aus der Standzeit an der Säule. Mit der zeitlichen Komponente soll bewirkt werden, dass die Ladeeinrichtung nach dem Laden baldmöglich wieder freigegeben wird.

An der Ladeeinrichtung selbst ist der Tarif nicht abgedruckt. E-Mobilist*innen orientieren sich in unbekannter Umgebung meist mit Apps, die das Auffinden von Ladeeinrichtungen ermöglichen, z. B. goingelectric.de. Darin sind die aktuellen Tarife jeder einzelnen öffentlich zugänglichen Ladesäule oder Wallbox erkennbar. Tatsächlich kann aber die Abrechnung davon abweichen, wenn eine RFID-Zugangskarte von einem bewusst gewählten anderen Anbieter mit einem individuellen Tarif (z. B. einer Flatrate) über Roaming verwendet wird.

18.60
Hannover / 04.02.2020