

Landeshauptstadt



An den Stadtbezirksrat Ricklingen (zur Kenntnis)

	Antwort
Nr.	15-1480/2022 F1
Anzahl der Anlagen	0
Zu TOP	6.4.

**Antwort der Verwaltung auf die
Anfrage Ladestationen in der Ortsmitte von Wettbergen: Nachfragen zu den
Antworten der Verwaltung 15-1032/2022 F1 und 15-1013/2022 F1
Sitzung des Stadtbezirksrates Ricklingen am 02.06.2022
TOP 6.4.**

Bei der Beantwortung der Anfragen haben sich Ungereimtheiten ergeben. Im Wesentlichen ist zu klären, wie die getroffenen Aussagen zustande gekommen sind.

Verwaltungsantwort: „Das Geschäftszentrum im historischen Ortskern [...] um dort für einen überschaubaren Zeitraum etwas zu erledigen. Dies ist ein gebotener Anlass, hier eine Lademöglichkeit zu schaffen.“

1. Wir fragen die Verwaltung:

Warum sind die Zeiträume des Aufenthaltes nicht ermittelt worden? Was bedeutet überschaubarer Zeitraum in Minuten? Das Aufladen ist auf 2,5 Stunden begrenzt. Die Verweilzeiten in den Geschäften im Ortskern von links nach rechts betragen:

Reinigung, Abholen-Bringen, 3-5 Minuten
Zeitschriften, Lotto, Tabakwaren, 3-5 Minuten
Blumengeschäft, 5-10 Minuten
NP-Diskounter, 15-25 Minuten
Bäckerei, 5 Minuten
Banken, nur mit Automaten-service, 5 Minuten
Apotheke, Beratung und Einkauf, 5-10 Minuten
Fußpflege und Kosmetik im Schnitt, 35 Minuten
Café/Bistro, im Schnitt 54 Minuten
Vinothek Einkauf und Beratung, 5-7 Minuten
Bestattungsunternehmen nur nach Bedarf.

Wer soll für die sehr kurzen Zeiträume das E-KFZ laden, selbst beim Besuch mehrerer Geschäfte?

Verwaltungsantwort: „Bei der Prüfung, an welchem Standort ein Ladebedarf erfüllt werden kann, werden in einem Umkreis von 500 m [...]. Dies führte nicht zum Erfolg.“

1. Wir fragen die Verwaltung:

Ist geprüft worden ob in den abgesperrten Parkbuchten der Hauptstraße in ca. 250 m Entfernung die Möglichkeit der Einrichtung erfolgen kann? Wenn nein, warum nicht und welche städtischen Stellen waren beteiligt?

Hier gibt es zwei Gastronomiebetriebe, zwei Friseure, zwei Zahnärzte, eine Anwaltskanzlei und im Verlauf weitere Betriebe.

Verwaltungsantwort: „Eine DC-Schnellladestation wäre nicht nur die Lösung für den örtlichen Bedarf, sondern zugleich für einen größeren Einzugsbereich. Sie würde auch von weiter entfernt wohnenden Autofahrer*innen genutzt, die sich während der oft nur 20 bis 30 Minuten dauernden Ladezeit im Fahrzeug aufhielten.“

Und weiter: „Eine DC-Schnellladestation wäre nicht nur die Lösung für den örtlichen Bedarf, sondern zugleich für einen größeren Einzugsbereich. Sie diene somit an einer Stelle wie dieser keineswegs der Verbesserung der Infrastruktur [...]“

Die Realität sieht anders aus. Tatsächlich werden die Ladesäulen von Personen genutzt, die NICHT im Ortskern verbleiben. Die wenigen bisherigen Nutzer haben fast immer das E-KFZ angeschlossen und sich entfernt.

1. Wir fragen die Verwaltung:

Welche Überlegungen hat die Verwaltung angestellt, um den Verlust von zwei Kurzzeitparkplätze (das sind 50%, die Hälfte) für nicht E-KFZ zu kompensieren und warum wurden die ansässigen Geschäftsinhaber (Bürger und Gewerbesteuerzahler) nicht zu der Anlage befragt? Bürgerbeteiligung nur wo es passt?

Antwort der Verwaltung:

Zu 1. Für diesen Vergleich sind nicht fiktiv ermittelte Aufenthaltszeiten in Geschäften maßgebend, sondern die bisher zulässige, als sinnvoll erachtete Parkdauer. Die sogenannten Kurzzeit-parkplätze im öffentlichen Bereich des Geschäftszentrums berechtigen zu einer Parkdauer von einer Stunde mit Parkscheibe, d. h. je nach Ankunfts-zeit bis zu 89 Minuten. Diese Parkzeit kann, muss aber nicht ausgeschöpft werden. Andererseits sind die Kurzzeitparkplätze nicht für die Kundschaft der genannten Geschäfte, von denen mehrere eigene Parkplätze anbieten, reserviert, sondern dürfen z. B. auch von Besucher*innen der Kirche oder der Anwohner*innen genutzt werden.

Dasselbe gilt für die Parkberechtigung und Ladedauer für Elektrofahrzeuge. Deren zeitliche Berechtigung von 2,5 Stunden stimmt mit der Regelung der übrigen Normalladeplätze in Hannover überein. Übrigens reicht auch die voll ausgeschöpfte Parkzeit in den wenigsten Fällen, um ein „leeres“ Elektrofahrzeug vollständig zu laden. Die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur bietet ein Anreiz- und Zusatzangebot für Elektrofahrzeuge, z. B. um den Rückweg mit besserem Ladestand antreten zu können. Sie trägt so maßgeblich zur Attraktivität der Stadt für Elektrofahrzeuge und damit für einen Teil der notwendigen Verkehrswende bei.

Zu 2. In den geprüften Bereichen, so auch im nördlichen Abschnitt der Hauptstraße, war eine Installation von Ladesäulen aus verschiedenen Gründen nicht möglich. Überwiegend waren zu geringe Durchgangsbreiten auf den Gehwegen der Grund.

Zu den beteiligten städtischen Stellen im Genehmigungsverfahren gehören die zuständigen Sachgebiete in den Fachbereichen Planen und Stadtentwicklung, Tiefbau sowie Umwelt und Stadtgrün.

Zu 3. Die Kurzzeitparkplätze sind nicht auf die vier Parkbuchten beschränkt, sondern

setzen sich am Straßenrand bis zur Einmündung der Straße „Am Hohmannhof“ fort. Hier gibt es weitere sechs Kurzzeitparkplätze. Mithin sind allein auf dieser Straßenseite insgesamt acht öffentliche Kurzzeitparkplätze weiterhin für alle Kfz verfügbar, von denen aus u. a. die Geschäfte ohne eigenen Parkplatz besucht werden können. Eine Kompensation ist somit nicht erforderlich. Für das Verwaltungsverfahren zur Einrichtung von öffentlicher Ladeinfrastruktur ist keine Bürger*innenbeteiligung vorgeschrieben oder üblich. Für die Findung von sinnvollen Standorten nimmt die Klimaschutzleitstelle im Fachbereich Umwelt und Stadtgrün aber gern ortskundige Hinweise an.

18.63.09.brb
Hannover / 31.05.2022