

Antrag

der Abgeordneten Johannes Alexander Müller, Gerrit Fuß, Rosa Domm, Olaf Duge, Dominik Lorenzen, Zohra Mojadeddi, Andrea Nunne, Lisa Maria Otte, Dr. Miriam Putz, Dr. Gudrun Schittek, Ulrike Sparr (GRÜNE) und Fraktion

und

der Abgeordneten Hansjörg Schmidt, Ole Thorben Buschhüter, Gabi Dobusch, Clarissa Herbst, Jan Koltze, Gulfam Malik, Alexander Mohrenberg, Arne Platzbecker, Markus Schreiber, Philine Sturzenbecher (SPD) und Fraktion

Betr.: Ausbau und Verbesserung öffentlicher Ladeinfrastruktur

Um die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors entsprechend des Ziels, die Erhitzung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen, zu reduzieren, ist neben dem Ausbau des ÖPNV sowie der Radverkehrsinfrastruktur vor allem die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs notwendig. Batterieelektrische Fahrzeuge sind zunehmend technisch ausgereift und preislich konkurrenzfähig und so übertrifft der Markthochlauf der Elektromobilität alle Erwartungen. So erreichten im Dezember 2020 nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes reine Elektrofahrzeuge einen Marktanteil (Neuzulassungen) von 14 Prozent zuzüglich 12 Prozent an Plug-in-Hybriden. Die Regierungsfractionen erwarten, dass diese Marktanteile weiter rapide steigen.

Neben verstärkten privaten Investitionen zur Schaffung weiterer Schnellladepunkte (zum Beispiel auf Supermarktparkplätzen) sehen die Regierungsfractionen die Notwendigkeit, den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur zu beschleunigen. Da die auf dem Markt erhältlichen Fahrzeuge zunehmend höhere Ladeleistungen aufnehmen können, steigt die Attraktivität von Schnellladepunkten gegenüber den deutlich langsameren 22kW-AC-Ladepunkten. Aktuell sind in Hamburg rund 938 öffentliche AC-Ladepunkte und 65 DC-Ladepunkte installiert. Es gibt bereits viele Elektrofahrzeugtypen, die 250 kW bis 350 kW Ladeleistung aufnehmen können, und es ist zu erwarten, dass der Großteil der angebotenen Fahrzeuge mittelfristig mindestens mit 200 kW geladen werden kann. Im Sinne werthaltiger und nachhaltiger Investitionen ist es daher ratsam, öffentliche Schnellladepunkte zukunftsfest mit einer Mindestladeleistung von 200 kW zu errichten.

Des Weiteren sind Ladepunkte häufig durch nicht ladende Fahrzeuge blockiert, welche die Stellplätze als einfache Parkplätze nutzen oder ihren Ladevorgang bereits abgeschlossen haben. Um die Verfügbarkeit von Ladepunkten zu verbessern, wollen die Regierungsfractionen das reine Parken vor sämtlichen öffentlichen Ladepunkten untersagen sowie in Anlehnung an private Schnellladenetze Überziehungsgebühren an öffentlichen Schnellladepunkten einführen, wenn der Ladevorgang abgeschlossen ist.

Zudem zeichnet sich ab, dass batterieelektrische Antriebe auch für Lkws geeignet sind. So konstatieren einige Fahrzeughersteller (wie zum Beispiel Tesla, Volvo, Scania, MAN) bereits, dass sie für Lkws künftig sogar ausschließlich auf batterieelektrische Antriebe setzen wollen. Batterieelektrische Lkws haben jedoch weitaus größere Batterien und benötigen beim Schnellladen deshalb größere Ladeleistungen, um Standzeiten zu minimieren. Wenngleich der Großteil der Ladevorgänge im Flottenbe-

trieb von den Unternehmen selbst organisiert werden wird, so stellt sich dennoch die Frage, zumindest eine öffentliche Grundversorgung mit sogenannten Megachargern zur Verfügung zu stellen.

Gemäß den Entflechtungsvorgaben beim Betrieb von Ladepunkten nach Artikel 33 der EU-Richtlinie 2019/944, ist es Verteilnetzbetreibern künftig nicht mehr gestattet, Eigentümer von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge zu sein oder diese Ladepunkte zu entwickeln, zu verwalten oder zu betreiben. Aktuell liegt ein Referentenentwurf des EnWG vor, mit dem die EU-Richtlinie in nationales Recht umgewandelt wird. Daher wird aktuell ein neues Betreiberkonzept für die öffentlichen Ladepunkte in Hamburg gesucht. Ein weiterhin kommunaler Eigentümer und Betreiber der Ladepunkte ist zu favorisieren.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur fortzusetzen, um den Markthochlauf von Elektrofahrzeugen zu flankieren;
2. beim Ausbau des Ladenetzes verstärkt auf Schnellladesäulen zu setzen und innerhalb des Schnellladeangebotes künftig vornehmlich Ladepunkte mit mindestens 200 kW Spitzenleistung zu errichten. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, ob Kosteneinsparungen dadurch erreicht werden können, dass mehrere Schnellladesäulen, gegebenenfalls mit jeweils zwei Ladepunkten, am selben Standort errichtet werden;
3. verglichen mit Benzin- und Dieselpreisen auch langfristig attraktive Ladepreise an öffentlichen Ladesäulen anzubieten. Die Erhebung einer moderaten Infrastruktur-Nutzungsgebühr inklusive einer möglichen Preisdifferenzierung zwischen verschiedenen Ladeangeboten (zum Beispiel Uhrzeit, Ladeleistung) soll geprüft werden;
4. an Stellplätzen mit öffentlichen Ladesäulen ein Parkverbot für nicht ladende Fahrzeuge zu erlassen, das heißt wenn kein Ladevorgang begonnen wurde beziehungsweise kein Ladestecker verbunden ist;
5. an Schnellladesäulen nach Abschluss des Ladevorgangs eine Überziehungsgebühr einzuführen, sodass ein angemessener Anreiz besteht, die Schnellladesäule nicht länger als nötig zu belegen;
6. zu prüfen, wie öffentliche Ladeinfrastruktur für den Lkw-Verkehr mit sogenannten Megachargern realisiert werden kann. Die Prüfung soll gemeinsam mit Logistikunternehmen auf Anwendbarkeit in konkreten Logistikprozessen erfolgen;
7. um den Entflechtungsvorgaben aus EU-Richtlinie 2019/944 zu entsprechen, bei der Prüfung der zukünftigen Unternehmensstruktur für den Ladesäulenbetrieb auch das Modell einer kommunalen Eigentümerkonstruktion zu berücksichtigen, solange emissionsfreie Fahrzeuge noch keinen dominierenden Anteil an allen Neuzulassungen ausmachen;
8. der Bürgerschaft bis 31.05.2022 zu berichten.