

## **Antrag**

**der Abgeordneten Richard Seelmaecker, Dr. Anke Frieling, Stephan Gamm,  
Sandro Kappe, Prof. Dr. Götz Wiese (CDU) und Fraktion**

### **Betr.: Durchleitungspflicht für Energiekonzerne bei Ladesäulen einfordern!**

Deutschlands Mobilitätskultur wandelt sich: Die Anzahl vollelektrischer Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen steigt stetig und betrug laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) im Juli 2021 etwa 439.000. Obgleich der Anteil vollelektrischer Autos im Gesamtbestand aller Personenkraftwagen mit etwa 1 Prozent noch immer überschaubar ist, sind im Oktober 2021 laut KBA bereits 59,1 Prozent der Neuzulassungen auf (Plug-in-)Hybride (42 Prozent) und vollelektrische Kraftfahrzeuge (17,1 Prozent) entfallen. Daten des KBA zeigen, dass zwischen Januar und Oktober 2021 bereits mehr als 267.000 batterieangetriebene Kraftfahrzeuge zugelassen wurden. Dies entspricht einem Wachstum von etwa 300 Prozent zum Vorjahr. Es zeigt auch, dass das E-Auto seine Nische verlassen hat und im Jahr 2021 fester Bestandteil der automobilen Landschaft geworden ist.

Hamburg ist weiterhin eine der deutschen Hochburgen für E-Mobilität: Im Juli 2021 waren auf Hamburgs Straßen insgesamt etwa 21.000 Plug-in-Hybride (11.171) und vollelektrische Personenkraftwagen (9.740) unterwegs. Prognosen gehen davon aus, dass in 2030 jährlich bis zu 14 Millionen (voll-)elektrisch betriebene Fahrzeuge in Deutschland neu zugelassen werden. Ein Grund für das rasante Wachstum des Markts ist das von der CDU-geführten Bundesregierung im Sommer bis Ende 2025 verlängerte Prämiensystem. Dieses fördert reine E-Autos mit bis zu 9.000 Euro und Plug-in-Hybride mit bis zu 6.750 Euro.

Mit der rapide ansteigenden Zahl an batteriebetriebenen Fahrzeugen ist jedoch auch die Aufgabe verbunden, ausreichende Ladekapazitäten zu schaffen – dies geschieht jedoch nicht und betrifft besonders urbane Gebiete, in denen laut dem Unternehmen „ubitracity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH“ 40 bis 60 Prozent der Autobesitzer nicht über einen eigenen Stellplatz verfügen. Laut der Drs. 22/3557 plant der Senat bis zum Jahr 2025 den Aufbau lediglich 1.000 weiterer öffentlich zugänglicher Ladepunkte sowie die Ausstattung aller Park-and-ride(P+R)-Anlagen mit Ladeinfrastruktur. Die Erreichung dieses ohnehin schon unzureichenden Ziels darf bei der aktuell desaströsen Bilanz zum Errichten (40 AC-Lader/null DC-Lader in 2021) und Instandhalten (mehr als 50 Prozent der vorhandenen DC-Lader sind defekt oder nur teilweise betriebsbereit) öffentlich zugänglicher Ladepunkte durchaus infrage gestellt werden (siehe Drs. 22/6204). So kann der stark steigende Bedarf in Hamburg nicht gedeckt werden! Die CDU-Fraktion hatte bereits im Mai 2021 auf eine sinnvolle und vergleichsweise einfach umsetzbare Ergänzung zur vorhandenen Ladeinfrastruktur hingewiesen, die bereits erfolgreich in Großbritannien wird: das Verwenden von Laternen als Ladestationen (siehe Drs. 22/4244).

Ein zusätzliches Ärgernis und Entschleunigungsfaktor hin zum elektrifizierten Kfz-Verkehr ist die in Hamburg weitverbreitete und rechtlich erlaubte Belegung von Schnellladestationen durch oft langsam ladende Plug-in-Hybride. Aufgrund der weiter fortschreitenden Parkplatzvernichtungskampagne (siehe Drs. 22/5503) des Senats, besetzen diese Fahrzeuge hierbei zunehmend Schnellladestationen, um ihr Auto abstellen zu können – dies geschieht oft ganz unabhängig vom eigentlichen Strombe-

darf und zulasten der batteriebetriebenen Fahrzeuge, die die Kapazität der Schnellladestationen vollständig nutzen könnten. Hier bedarf es klarer Regeln und einer Überprüfung ihrer Einhaltung.

Doch selbst diejenigen Autofahrer, denen es schließlich gelingt, ihr Auto an einer der begehrten öffentlichen Ladesäulen anzuschließen, werden überrascht: In Hamburg kostet die Kilowattstunde (kWh) an den Säulen von Stromnetz Hamburg/HAMBURG ENERGIE aktuell bereits 47 Cent und ist damit die zweitteuerste unter allen deutschen Großstädten. Im Oktober 2021 kündigte die Wirtschaftsbehörde an, ab dem 1. Januar 2022 einen sogenannten Nutzungspreis für die Ladeinfrastruktur in Höhe von 12 Cent für Normalladesäulen und 20 Cent für Schnellladesäulen je kWh zu erheben. Es ist zu erwarten, dass dieser – zumindest in Teilen – an die Endkunden weitergegeben wird. Weiterhin werden mehr als 73 Prozent der öffentlich zugänglichen Ladepunkte in der Hansestadt vom städtischen Unternehmen Stromnetz Hamburg betrieben und die ebenfalls städtische Firma HAMBURG ENERGIE liefert den Strom und stellt den Preis, wenn ein Kunde eines Drittanbieters an der Ladesäule tankt. Die Stadt Hamburg unterhält hier bewusst ein regionales Monopol, das sich nicht nur durch hohe Preise für den Endkunden ausdrückt, sondern sich generellen marktwirtschaftlichen Dynamiken entzieht. Die präferentielle Behandlung der eigenen Kunden muss unterbunden werden: Untersuchungen zeigen in Hamburg einen Aufschlag für Drittkunden von etwa 30 Prozent pro kWh. Um diese Herangehensweise zu verhindern und einen fairen Preis für alle Hamburger und Besucher zu garantieren, bedarf es einer Durchleitungspflicht für Energieversorger bei den Ladesäulen!

**Vor diesem Hintergrund beantragt die CDU Fraktion, die Bürgerschaft möge beschließen:**

**Der Senat wird aufgefordert,**

1. im Rahmen eines Pilotprojekts zu überprüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen Lademöglichkeiten an Laternen in Hamburg geschaffen werden können;
2. Parkzeiten von E-Autos, die die Ladesäulen nicht zum Laden nutzen, stärker zu begrenzen beziehungsweise an hochfrequentierten Säulen ganz zu verbieten (Parken nur zum Laden);
3. den Ausbau von öffentlichen Ladesäulen im Stadtgebiet mithilfe verschiedener Kooperationspartner schneller voranzutreiben, um dadurch der ansteigenden Zahl an Elektrofahrzeugen in der Stadt gerecht zu werden;
4. Hamburgs Ladeinfrastruktur nach marktwirtschaftlichen Prinzipien neu auszurichten und so Hamburgern und Besuchern die Chance auf preisgünstiges Laden zu ermöglichen;
5. auf die Durchleitungspflicht für Energieversorger bei den Ladesäulen hinzuwirken;
6. die städtischen Wohnungsbaugesellschaften anzuhalten, auf ihren Grundstücken für ihre privaten und gewerblichen Mieter und für die Nachbarschaft eigene Ladesäulen zu errichten;
7. der Bürgerschaft bis zum 31. März 2022 zu berichten.