

Antrag

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

**Betr.: Ladeinfrastruktur für vollelektrische Fahrzeuge gezielt ausbauen – mit
Förderungen für private Wallboxen!**

Die Nachfrage nach Pkws mit alternativen Antrieben steigt weiter. Nahezu die Hälfte aller Pkw-Neuzulassungen war laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) im Jahr 2022 mit alternativen Antrieben (Elektro (BEV), Hybrid, Plug-in, Brennstoffzelle, Gas, Wasserstoff) ausgestattet (49,6 Prozent). Das sind 15,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Hamburg liegt beim Thema alternative Antriebe auf den hinteren Plätzen: In der Hansestadt lag der prozentuale Anteil im Jahr 2022 bei lediglich 43,8 Prozent. Immer wieder beklagen sich Hamburgerinnen und Hamburger, dass es in der Hansestadt an Ladesäulen mangle – und die Aussicht auf lange Suchzeiten beim Finden einer Ladestation hemmt die Entscheidung für den Kauf eines BEVs. Laut Senat (Drs. 22/10633) waren zum 1. November 2022 in Hamburg 1.891 öffentlich zugängliche Ladepunkte in Betrieb, davon 259 Schnellladepunkte. Nicht alle hiervon sind verfügbar – im Jahr 2022 waren 215 Ladesäulen zeitweise defekt. 2021 waren ganze 50 Prozent der Schnelllader in Hamburg nicht vollumfänglich verfügbar (Drs. 22/6204). Und erst im Januar 2023 stellte sich heraus: Der Großteil von Hamburgs Schnellladestationen ist nicht einmal gesetzeskonform, da sie nicht dem Eichrecht entsprechen.

Und auch beim so wichtigen Ausbau der Ladesäulen hapert es gewaltig – 2022 wurden lediglich zehn Schnelllader in Hamburg errichtet. Immobilien im Besitz eines öffentlichen Trägers gehen faktisch völlig leer aus – nur 0,1 Prozent weisen Lademöglichkeiten auf!

Kurzum: Die Zahl verfügbarer Ladesäulen reicht für eine Metropole wie die Hansestadt Hamburg nicht aus. Eine Anfrage der CDU-Bürgerschaftsfraktion ergab (Drs. 22/10633), dass der Senat beabsichtige, bis zum Jahr 2025 die städtische Ladeinfrastruktur lediglich auf 2.000 Ladepunkte auszubauen. Die zuständige Behörde würde den Aufbau einer leistungsfähigen, öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur als eine gemeinsame Aufgabe des öffentlichen sowie privaten Sektors verstehen. Gleichzeitig ergab die Anfrage, dass es in Hamburg aktuell keine Förderungen für private Ladesäulen/Wallboxen gebe und auch keine Förderungen durch die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) geplant seien. Auf öffentlichem Grund würden private Akteure die Möglichkeit haben, unter Einhaltung von Nebenbestimmungen Sondernutzungsanträge für den Aufbau von Ladesäulen zu stellen. Bislang hätten drei Anbieter hiervon Gebrauch gemacht, vier Ladepunkte seien errichtet worden.

Die Freie und Hansestadt Hamburg sieht sich gern als Vorreiter in Sachen alternativer Antriebe – diese Zahlen sprechen eine andere Sprache. Insbesondere Hamburgerinnen und Hamburger ohne eigenen Stellplatz sind häufig aufgeschmissen – sie sind auf die raren freien Ladesäulen angewiesen und müssen nach dem Ladevorgang einen noch rarereren Parkplatz finden. Bisher scheint die Hansestadt wenig Interesse zu haben, hieran etwas zu ändern. Neben den fehlenden Förderprogrammen sind in Hamburg auch keine Pilotprojekte zum Austesten neuer Ladesysteme zu finden. Eines steht fest: Es braucht künftig mehr Engagement und Anreize, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur voranzutreiben.

Die Bürgerschaft möge daher beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. ein Förderprogramm für private Wallboxen aufzulegen, das BEV-Fahrer bei der Anschaffung einer Wallbox unterstützt – auf privatem oder öffentlichem Grund, zum Beispiel Supermarktparkplätzen oder Gewerbeflächen;
2. in Hamburg Pilotprojekte mit innovativen Ladesystemen durchzuführen, zum Beispiel mit der neuen von der Rheinmetall entwickelten Ladesäule, die direkt in den Bordstein am Straßenrand integriert ist;
3. der Bürgerschaft entsprechend bis zum 30.06.2023 zu berichten.