

Verkehrsausschuss

Altona

E-Ladeinfrastruktur in Hamburg

www.mediaserver.hamburg.de / Datenland Architektursimulation / Erik Recke

Hamburg | 15. Januar 2024

1. Bisheriges Betreibermodell

- Beschluss Hamburger Senat im Jahr 2014:
„Masterplan zur Weiterentwicklung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur (LIS) für Elektrofahrzeuge in Hamburg“
- Bislang drei Akteure bei öffentlicher LIS in Hamburg:
 - 1) FHH/BWI: Auftraggeberin für Ausbau und Betrieb der öffentlichen LIS
 - 2) Stromnetz Hamburg (SNH): als Inhouse-Auftragnehmerin für Beschaffung, Errichtung und Betrieb der LIS zuständig (technischer Betreiber)
 - 3) Hamburger Energiewerke (HENW): Bereitstellung des Stroms an den Ladesäulen und Abrechnung mit Elektromobilitätsanbietern
- Private Akteure können über Einhaltung von Nebenbestimmungen ebenfalls öffentlich zugängliche LIS im öffentlichen Raum errichten.

1. Bisheriges Betreibermodell

- Trennung zwischen Ladesäulenbetreiber und Stromvertrieb (e-mobility provider, EMP): Stromnetz Hamburg ist reiner Ladesäulenbetreiber.
- Diskriminierungsfreier Zugang für alle EMP auf die städtischen Ladesäulen
- Nutzungspreis für EMP von 12 Cent / kWh netto an Normalladesäulen für den Betrieb
- Nutzungspreis für EMP von 20 Cent / kWh netto an Schnelladesäulen für den Betrieb
- Nutzer können RFID-Karten diverser EMP nutzen (über 50)
→ Wettbewerb der EMP an den Ladesäulen
- Modell schafft nutzerfreundliche Preise.



Copyright:© Stromnetz Hamburg / [REDACTED]

2. Umorganisation des Betreibermodells ab 2024

EU-Richtlinie 2019/944 (06/2019) bzw. § 7c EnWG (1) (07/2021): „Betreiber von Elektrizitätsverteilernetzen dürfen weder Eigentümer von Ladepunkten für Elektromobile sein noch diese Ladepunkte entwickeln, verwalten oder betreiben.“

- Stromnetz Hamburg als Verteilnetzbetreiber darf diese Rolle ab 01.01.2024 nicht länger übernehmen.
- Beschluss: Die bestehende öffentliche LIS wird bis spätestens 31.12.2023 von der SNH auf eine neu zu gründende, städtische Tochtergesellschaft übertragen. Zeitlichen Zwängen kann durch solch eine städtische Lösung am besten begegnet werden.
- Die BWI wurde beauftragt, eine auf dieses Ziel ausgerichtete Projektstruktur unter Leitung der BWI einzurichten und alsbald mit der Umsetzung zu starten (eMissionGreen).

2. Umorganisation des Betreibermodells ab 2024

- Der LIS-Bestand (ca. 1.600 Ladepunkte) zum 31.12.2023 ist auf eine Tochtergesellschaft der städtischen Hamburger Energiewerke übergegangen.
- Die Neugründung der Hamburger Energiewerke Mobil GmbH (HEnW Mobil) ist in 2023 erfolgt.
- Darüber hinaus verstärkte Einbindung privater Akteure über öffentliche Konzessionsvergabe von 2.500 Ladepunkten.
- Parallel wird in der eingerichteten Projektstruktur untersucht, inwieweit der Ausbau von LIS auf privaten Flächen vorangetrieben werden kann.



Copyright:© Stromnetz Hamburg / [REDACTED]

3. Sondernutzungen

- Standorte werden mit Vorläufen von wenigen Wochen mit dem Bezirksamt abgestimmt.
- Evtl. standortspezifische Belange der Bezirke werden dadurch im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung der Sondernutzungserlaubnis berücksichtigt.
- Erst nach Zustimmung des Bezirksamtes kann eine gesicherte Aussage über Ort und Zeitpunkt einer Neuerrichtung getroffen werden.

Bisher:

„Windhundverfahren“

Offene Anzahl an Betreibern

Offene Anzahl an Ladepunkten

Zukünftig:

Definierte Suchräume

Definierte Anzahl an Betreibern

Definierte Anzahl an Ladepunkten

VIELEN DANK

www.mediaserver.hamburg.de / Datenland Architektursimulation /