

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)

vom 09. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Januar 2019)

zum Thema:

Wie gut ist Berlin auf die Elektromobilitätsoffensive der Hersteller vorbereitet?

und **Antwort** vom 31. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Feb. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17472
vom 9. Januar 2019
über Wie gut ist Berlin auf die Elektromobilitätsoffensive der Hersteller vorbereitet?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Hält der Senat die aktuelle Zahl von 880 Ladestationen in Berlin angesichts der bevorstehenden Elektro-Offensive der Automobilhersteller ab 2020/21 für ausreichend? Wenn nein, auf wie viele Stationen soll das Netz in welchem Zeitraum erweitert werden und wie viele Schnell-Ladesäulen sind geplant?

Antwort zu 1:

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenland in Berlin erfolgt im Rahmen des einheitlichen Ladeinfrastrukturkonzeptes des Landes Berlin. In Berlin gibt es derzeit 261 be emobil Ladeeinrichtungen mit 487 Ladepunkten im öffentlichen und halböffentlichen Raum. Darunter sind 11 Schnellladesäulen mit 22 Ladepunkten. Bis zum 30.06.2020 sollen insgesamt bis zu 20 Schnellladesäulen mit 40 Ladepunkten errichtet werden. Von den 261 Ladeeinrichtungen befinden sich rund 240 Ladeeinrichtungen mit 450 Ladepunkten im öffentlichen Raum. Der Ausbau wird kontinuierlich fortgesetzt. Bis zum 30.06.2020 sollen bis zu 1140 Ladepunkte errichtet werden. In Relation zu den in Berlin derzeit zugelassenen Elektroautos bietet Berlin ein dichtes Ladeinfrastrukturangebot auf öffentlichem Straßenland. Die Auslastung der Ladeinfrastruktur in Berlin ist entsprechend gering. Mit dem kontinuierlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenland, als ergänzendes Angebot zum Laden auf privaten Grund, wird der steigenden Nachfrage ausreichend begegnet.

Im Rahmen des Förderprogramms „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ (WELMO) der Senatswirtschaftsverwaltung sind im Zeitraum 01.07.-31.12.2018 insgesamt 208 Anträge (davon waren ca. 90% Normal- und 10% Schnell-Ladeinfrastruktur) auf Förderung von Ladeinfrastruktur im privaten bzw. im privaten, aber öffentlich-zugänglichen Raum, bei der IBB Business Team GmbH (IBT) eingegangen. Auch für das laufende Jahr 2019 wird mit weiteren, mehreren hundert Anträgen auf Ladeinfrastrukturförderung im privaten, betrieblichen Umfeld gerechnet.

Frage 2:

Wie viel hat das Land Berlin seit 2015 pro Jahr in den Ausbau der Lade-Infrastruktur investiert (Angaben bitte nach Jahren)?

Antwort zu 2:

Für Leistungen zur Einrichtung und den Betrieb von Infrastruktur für die Elektromobilität wurden aus den Kapiteln 1270 (bis 2016) bzw. 0730 (ab 2017) folgende Mittel ausgegeben:

Jahr	2015	2016	2017	2018
Finanzmittel	119.808,48 €	329.973,07 €	459.574,25 €	446.978,46 €

Im Jahr 2018 wurden über das Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ 208 Ladepunkte mit einem Fördervolumen von ca. 60.000 € beantragt. Die Mittel werden im Kapitel 1350, Titel 68317 bereitgestellt.

Frage 3:

Wie viel wird das Land Berlin bis 2021 in die Erweiterung der Ladepunkte investieren?

Antwort zu 3:

Im Haushaltsplan 2019 sind 1.150 T€ vorgesehen. In der Anmeldung zum Entwurf des Doppelhaushaltsplans 2020/21 sind Folgebeträge berücksichtigt. Vor dem Beschluss des Senats über den Entwurf des Doppelhaushaltsplans 2020/21 können jedoch keine Angaben über deren endgültige Höhe gemacht werden.

Für das Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ stehen bis Ende 2019 rund 3 Mio. Euro zur Verfügung. Darunter fallen jedoch nicht nur die Förderung von Ladeinfrastruktur, sondern auch die Förderung der Beratung, die E-Fahrzeugförderung sowie die Förderung von Modellprojekten zum Thema Sektorenkopplung.

Frage 4:

Trifft es zu, dass der geplante Ausbau durch die Komplexität des Genehmigungsverfahrens erschwert wird? Wenn ja: Welche Hindernisse hat der Senat erkannt und wie und bis wann will er sie beseitigen?

Antwort zu 4:

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Straßenland erfolgt entsprechend den gesetzlich geregelten Zuständigkeiten für die Planungs- und Genehmigungsprozesse der Bezirksbehörden. Im Planungs- und Genehmigungsprozess sind auf bezirklicher Ebene zwei bis drei Behörden involviert (Straßenverkehrsbehörde, Straßen- und Grünflächenämter und in einzelnen Fällen die bezirklichen Denkmalschutzbehörden). Zwischen den Bezirken gibt es Unterschiede im Vorgehen und in der Bearbeitungsdauer. Der Senat arbeitet hier mit den Bezirken daran, dies zu vereinheitlichen. Darüber hinaus wird der Ausbau von Ladeinfrastruktur vor allem durch die ungeklärten Fragen des Mess- und Eichrechts des Bundes erschwert. Zur Klärung diesbezüglicher offener Fragen ist der Senat mit dem Bund im Gespräch.

Frage 5:

Wie und bis wann will der Senat sicherstellen, dass an allen Ladepunkten dieselben Karten akzeptiert werden?

Antwort zu 5:

Im Rahmen des einheitlichen Ladeinfrastrukturkonzeptes sieht das Land Berlin eine betreiberübergreifende und für alle Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrzeugen diskriminierungsfrei zugängliche Ladeinfrastruktur mit einem einheitlichen Zugangsmedium vor und setzt dieses um. Dazu schließen alle Mobilitätsanbieter Zugangsverträge mit den Betreibern von Ladeeinrichtungen oder entsprechend angeschlossene Roamingplattformen ab. Dadurch können sich die Kunden der Mobilitätsanbieter an den Ladeeinrichtungen authentifizieren und die be mobil Ladeinfrastruktur nutzen. Der Mobilitätsanbieter stellt den Nutzern hierfür eine RFID-Karte zur Verfügung.

Frage 6:

Hält der Senat das Kartensystem fürs Laden noch für zeitgemäß, welche Alternativen sind im Gespräch?

Antwort zu 6:

Der Senat hält die Authentifizierung mittels der heute angewendeten RFID-Karte (Karte zur Identifizierung mit Hilfe elektromagnetischer Welle oder englisch: „radio-frequency identification“) als Mindestanforderung für zeitgemäß, weil diese eine hohe Verfügbarkeit und geringe technische Anforderungen besitzt. Es handelt sich dabei um das gleiche System, welches auch die fahrCard der BVG / des VBB verwendet. Ergänzend ist der Zugang über eine Mobile App vorgesehen und wird ermöglicht, sobald herstellerseitig die mess- und eichrechtlichen Anforderungen erfüllt werden können.

Frage 7:

Wie ist der Sachstand im Streit um das 237 Ladepunkte umfassende Netz des Anbieters Innogy?

Antwort zu 7:

Die Innogy SE betreibt heute über 90 Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum. Der Senat hat sich intensiv um die Integration dieser Ladeeinrichtungen in das Berliner Modell bemüht, bisher allerdings ohne Erfolg.

Frage 8:

Wie steht der Senat zu Forderungen, Elektroautos für die Zeit des Ladens kostenlos parken zu lassen?

Antwort zu 8:

Parkberechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge werden bundeseinheitlich nach Maßgabe der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zu § 45 Abs. 1g durch Verkehrszeichen (Z) 314 (Parken), Z 315 (Parken auf Gehwegen) und Zusatzzeichen, sowie unter Hinzuziehung von Regelplänen, durch die Straßenverkehrsbehörden einheitlich angeordnet. Die Parkerlaubnis zum Parken an

Ladesäulen ist darüber hinaus zeitlich eingeschränkt. Die maximale Parkdauer an Ladesäulen beträgt in Berlin der VwV-StVO entsprechend auf Stadtstraßen in der Zeit von 8 - 18 Uhr einheitlich vier Stunden. Dabei ist die Nutzung einer Parkscheibe zwingend. Die Beschilderungen bedeuten, dass nur Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs dort parken dürfen, und dies in der Zeit von 8 - 18 Uhr beschränkt auf 4 Stunden. Unter Beachtung dieser Grundsätze sind für die der Ladeinfrastruktur vorbehaltenen Parkstände keine Parkgebühren fällig. Befindet sich der Ladestationsstandort in einer Parkraumbewirtschaftungszone, so entwickelt die Beschilderung am Ladestationsstandort eine Hauptregel und gilt anstelle der Zonenregelung.

Berlin, den 31.01.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz