

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10836
vom 01.02.2022
über Anreize schaffen, Elektromobilität stärken

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

Frage 1:

Wie sehen die Pläne des Berliner Senats für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos bis 2030 in Berlin aus?

Antwort zu 1:

Wie vom Senat am 22. Juni 2021 beschlossen, wurde am 20.12.2021 das landeseigene Unternehmen Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH mit der Errichtung und dem Betrieb von Ladeinfrastruktur für die Jahre 2022 bis 2030 beauftragt. Neben den im Auftrag des Landes durch die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH zu errichtenden Ladepunkte werden auch weiterhin dritte Betreiber Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum Berlins errichten und betreiben.

Im Rahmen des durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) geförderten Forschungsprojektes „ElMobileBerlin“, auch bekannt unter dem Titel „Neue Berliner Luft“, ist zusätzlich die Errichtung von Laternenladeeinrichtungen im öffentlichen Raum geplant.

Darüber hinaus fördert die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (SenWiEnBe) mit dem Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ (WELMO) neben der Beschaffung und dem Leasing von gewerblich genutzten elektrisch betriebenen Fahrzeugen auch die

Errichtung von Ladeinfrastruktur im privaten gewerblichen Umfeld für kleine und mittlere Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft in Berlin.

Ergänzend zu den Aktivitäten der SenUMVK sowie der SenWiEnBe unterstützt die Landesagentur für Elektromobilität (eMO) den Markthochlauf und die Errichtung von Ladeinfrastruktur von Wirtschaftsakteuren auf privaten und privaten-öffentlich-zugänglichen Flächen. Die eMO ist hierzu in enger Abstimmung mit den landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften, der BIM und den Bezirken.

Auch im Rahmen der Umsetzung der Beschlüsse der „nationalen Klimainitiative“ u.a. bis 2030 klimaneutral zu sein, sind der Aufbau von Ladeinfrastruktur und die Flottenelektrifizierung wichtige Maßnahmen. Ziel dabei ist es, die Bestände, Bedarfe und ggf. Standorte in einem Mobilitätskonzept für jeden einzelnen Bezirk bis Ende des Jahres zu beziffern.

Frage 2:

Wie viele Ladesäulen sollen bis 2030 neu errichtet und in welchen Bezirken aufgestellt werden (bitte einzeln nach Bezirken auflisten)?

Antwort zu 2:

Der Senat hat die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH mit der Errichtung und dem Betrieb von voraussichtlich 2.000 zusätzlichen öffentlich-zugänglichen Ladepunkten bis 2030 beauftragt. Die Aufteilung der Ladepunkte im öffentlichen Raum nach Bezirk ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Bezirk	Anzahl zusätzlicher Ladepunkte Senat	Anzahl zusätzlicher Ladepunkte dritte Betreiber
Steglitz-Zehlendorf	155	117
Marzahn-Hellersdorf	104	97
Reinickendorf	141	108
Treptow-Köpenick	126	104
Charlottenburg-Wilmersdorf	218	154
Mitte	238	158
Neukölln	122	84
Tempelhof-Schöneberg	168	123
Friedrichshain-Kreuzberg	153	108
Pankow	189	141
Lichtenberg	104	82
Spandau	97	84
Summe	1.815	1.360

Der Aufbau erfolgt bedarfsgerecht und richtet sich bereits jetzt an den zukünftigen Zielstellungen der momentan in Überarbeitung befindlichen EU Richtlinie Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) aus. Da sich das Themenfeld Elektromobilität kontinuierlich weiterentwickelt, werden die Bedarfe regelmäßig überprüft.

Im Rahmen des Forschungsprojektes „EMobileBerlin“ ist geplant weitere Laternenladeeinrichtungen im öffentlichen Raum in den Bezirken Marzahn-Hellersdorf und Steglitz-Zehlendorf zu errichten und in Betrieb zu nehmen. Die Leistungen zu Beschaffung, Errichtung und Betrieb der Laternenladepunkte befinden sich derzeit in einem laufenden Ausschreibungsverfahren.

Von der Comfortcharge GmbH befinden sich derzeit 14 Ladepunkte in Pankow und 2 Ladepunkte in Charlottenburg-Wilmersdorf im Genehmigungsprozess. Die Errichtung dieser Ladepunkte im öffentlichen Raum ist für das Jahr 2022 geplant.

Frage 3:

Wie viele Parkplätze sollen im Rahmen der Mobilitätswende zu Ladeplätzen für E-Autos umgebaut werden (bitte einzeln nach Bezirken auflisten)?

Antwort zu 3:

Für jeden öffentlich-zugänglichen Ladepunkt im öffentlichen Raum Berlins wird eine Ladestellfläche einheitlich markiert und beschildert. An den Ladestellflächen dürfen nur Elektroautos oder Plug-in-Hybride während des Ladevorgangs halten. Für jeden der rund 1.170 Ladepunkte im öffentlichen Raum gibt es eine Ladestellfläche und für jeden neuen Ladepunkt im öffentlichen Raum (bezüglich der bezirklichen Betroffenheiten siehe Antwort zu Frage 2) wird eine entsprechende Ladestellfläche markiert und beschildert. Die öffentlich-zugänglichen Ladepunkte können auf der Karte des Energieatlas Berlin unter <https://energieatlas.berlin.de/> angezeigt werden.

Für die Ausstattung von Stellplätzen auf halb-öffentlichem und privaten Grund gelten die entsprechenden Vorgaben aus der Bauordnung bzw. die künftigen Anpassungen für entsprechende Zielzahlen.

Frage 4:

Sind sog. Schnellladeparks geplant und wenn ja, wo sollen diese errichtet werden?

Antwort zu 4:

Derzeit errichten Betreiber von Ladeinfrastruktur zunehmend öffentlich-zugängliche Schnellladeparks in Partnerschaften mit dem Handel und dem Immobiliensektor. Beispielsweise wurde im Oktober 2021 in Berlin-Friedrichshain auf dem Parkplatz der METRO ein hochmoderner Schnellladepark eröffnet, auf dem bis zu 18 E-Fahrzeuge parallel geladen werden können (mit bis zu 300 kW).

Die Wirtschaftsförderung Berlin unterstützt unter der Federführung der eMO private Akteure bei der Projektierung von Schnellladeparks. Der Fokus liegt insbesondere beim Schnellladen auf attraktiven, hoch frequentierten Flächen wie Kundenparkplätze, aber auch auf der Transformation von klassischen Parkgaragen oder Tankstellen zu Lade-Hubs.

Frage 5:

Sollen Schnellladestationen verstärkt an bereits bestehenden konventionellen Tankstellen errichtet werden?

Antwort zu 5:

Die rund 250 in Berlin vorhandenen konventionellen Tankstellen eignen sich aufgrund der meist sehr guten Standorte besonders für den Aufbau von Schnellladestationen mit hoher Ladeleistung (HPC). Tankstellen der Zukunft vereinen bestenfalls als Multi-Energie-Hubs verschiedene Dienstleistungen für Fahrzeughalterinnen sowie -halter und werden zu Verkehrsknotenpunkten. Alle größeren Tankstellenbetreiber und Mineralölkonzerne sind bereits in den Aufbau von Schnellladestationen eingestiegen. In Berlin gibt es mit Stand Ende 2021 bereits 17 Schnellladepunkte an Tankstellen. Als große Herausforderung wurde der Platzmangel für die Errichtung von mehreren Ladepunkten identifiziert. Neben eigenen Standorten steigen daher die großen Mineralölkonzerne auch in Partnerschaften ein, um Schnellladeparks auf externen Standorten aufzubauen.

Frage 6:

Wie viele Elektrobusse sollen bis 2030 angeschafft werden und was ist mit der alten Flotte der konventionellen Busse geplant?

Antwort zu 6:

Gemäß Mobilitätsgesetz muss die gesamte Flotte des ÖPNV mit Antrieben aus nicht-fossilen Antriebsenergien betrieben werden. Bis zum Jahr 2030 sollen daher mindestens 1.647 Elektrobusse eingesetzt werden. Bis Ende des Jahres 2022 werden bereits 227 Elektrobusse im Einsatz sein. Es müssen daher noch mindestens 1.420 Elektrobusse angeschafft werden.

Daher werden fortan keine neuen Busse mit konventionellem Antrieb beschafft. Busse, die noch aus bereits geschlossenen Rahmenverträgen geliefert werden, werden spätestens im Jahr 2030 aus dem Betrieb genommen. Im Verkehrsvertrag zwischen dem Land und der BVG ist geregelt, dass diese die Dieselmotoren möglichst wirtschaftlich verwerten, also verkaufen, soll.

Frage 7:

Hält der Berliner Senat den Plan, bis 2030 nur noch Elektrobusse im ÖPNV einzusetzen, für realisierbar und welche Probleme hat der Berliner Senat identifiziert, die diesem Ziel im Wege stehen könnten?

Antwort zu 7:

Gemäß den aktuellen Planungen ist die gesetzliche Vorgabe des vollständigen Einsatzes von Bussen mit elektrischem Antrieb realisierbar. Grundvoraussetzung für den zeitgerechten Zulauf der dann neu zu beschaffenden E-Busse ist der Neu- und Umbau von acht Betriebshöfen. Auch die jeweils zeitgerechte Bereitstellung der notwendigen Energieversorgung und Ladeinfrastruktur auf den Höfen und auch im öffentlichen Straßenland ist komplex. Die Finanzierung all dieser Maßnahmen muss über die jeweils zu vereinbarenden Aufwuchspakete nach 2025 vertraglich geregelt und durch die jeweiligen Haushalte gesichert und zusätzlich zur Verfügung gestellt werden.

Frage 8:

Wie viele Jelbi-Mobilitätsstationen sollen bis 2030 entstehen und welche Standorte sind geplant (bitte einzeln auflisten)?

Antwort zu 8:

Jelbi-Stationen und Jelbi-Punkte werden im Zuge des BVG-Verkehrsvertrags bis zu dessen Revision im Jahr 2025 erprobt, um vor allem deren verkehrliche Wirkung sowie Betriebskosten bewerten zu können und darauf aufbauend eine Entscheidung über die weitere vertragliche Verpflichtung der BVG zum Aufbau und Betrieb vorbereiten zu können. Derzeit gibt es nach Angaben der BVG 45 Jelbi-Punkte und Jelbi-Stationen in Berlin. Die BVG strebt an, die Anzahl bis voraussichtlich Ende 2023 mindestens zu verdoppeln. Beplant werden derzeit Jelbi-Netze in Adlershof, Buch, Hellersdorf, Prenzlauer Berg, Steglitz, Spandau, Tempelhof sowie weitere Jelbi-Standorte in Charlottenburg-Wilmersdorf und am Charité-Campus Virchowklinikum. Bei der Standortabstimmung mit der BVG liegen Schwerpunkte u.a. bei den „Zukunftsorten“ und „Neuen Stadtquartieren“.

Frage 9:

Welche Hindernisse hat der Berliner Senat identifiziert, die einer schnellen und umfassenden Mobilitätswende in Berlin im Wege stehen?

Antwort zu 9:

Gemäß den aktuellen Planungen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur sieht der Senat keine grundsätzlichen Hindernisse, welche einer schnellen und umfassenden Mobilitätswende im Wege stehen.

Frage 10:

Plant der Berliner Senat finanzielle Anreize, um den Bürgerinnen und Bürgern den Umstieg auf ein E-Auto zu erleichtern?

Antwort zu 10:

Mit dem Programm WELMO unterstützt das Land Berlin sowohl die [Beschaffung und das Leasing von gewerblich genutzten, elektrisch betriebenen Fahrzeugen](#) als auch die [Errichtung von stationärer Ladeinfrastruktur](#) im gewerblichen Umfeld. Zudem bestehen umfangreiche Fördermöglichkeiten für alle Bürgerinnen und Bürger auf Bundesebene.

Frage 11:

Welche finanziellen Mittel werden dem Land Berlin durch den Bund zur Verfügung gestellt, um den Ausbau der Elektromobilität zu beschleunigen?

Antwort zu 11:

Für das Vorhaben „ElMobileBerlin“ wurden dem Land Berlin, vertreten durch die SenUMVK, vom jetzigen Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) insgesamt rund 7,178 Mio. Euro als Zuwendung bewilligt, die für die Planung, Beschaffung, Errichtung und den Betrieb der bis zu 1.000 Laternenladeeinrichtungen sowie die Projektdurchführung zur Verfügung stehen. Zusätzlich sind dem Land Berlin im Rahmen der Bundesförderung keine finanziellen Mittel für die Errichtung von Ladeinfrastruktur zugeflossen. Auf der Grundlage des Schnellladegesetzes (SchnellLG) hat der Bund zudem die Errichtung von HPC-Ladepunkten in Form von Schnellladehubs in 13 Suchräumen der Stadt ausgeschrieben. Die Anträge privater Unternehmen werden derzeit durch den Bund geprüft.

Frage 12:

Rechnet der Berliner Senat im Rahmen des Ausbaus der Elektromobilität mit einer finanziellen Mehrbelastung der Bürgerinnen und Bürger (z. B. durch höhere Abgaben, Gebühren oder Steuern)?

- a) Wenn ja, mit welchen Mehrbelastungen rechnet der Senat und welche konkreten Ursachen wurden hierfür identifiziert?

Antwort zu 12:

Der Senat rechnet im Rahmen des Ausbaus der Elektromobilität nicht mit einer finanziellen Mehrbelastung der Bürgerinnen und Bürger.

Berlin, den 15.02.2022

In Vertretung

Markus Kamrad
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz