

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Danny Freymark und Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)

vom 26. November 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Dezember 2021)

zum Thema:

Öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

und **Antwort** vom 17. Dezember 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Dez. 2021)

Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Energie und Betriebe

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU) und 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. 19/10244

vom 26.11.2021

über Öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

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

Vorbemerkung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht in eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Um Ihnen ungeachtet dessen eine Antwort zukommen zu lassen, wurden die Landesunternehmen, d.h. die Unternehmen und Gesellschaften privaten Rechts mit mehrheitlicher Beteiligung des Landes Berlin und die wirtschaftlich bedeutenden Anstalten des öffentlichen Rechts, um Informationen gebeten, die von diesen in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Die zum aktuellen Stand vorliegenden Daten sind in dieser Antwort wiedergegeben.

1. Wie viele öffentlich zugängliche Ladesäulen mit wie vielen Ladepunkten für Elektrofahrzeuge stehen in Berlin insgesamt zur Verfügung (bitte nach Bezirk, Betreiber und maximal möglicher Ladeleistung auflisten)?

Zu 1.: Die Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen im öffentlichen und privaten Raum sowie deren Standorte können auf dem Berliner Energieatlas unter <https://energieatlas.berlin.de> eingesehen und angezeigt werden. Zudem können Informationen über die jeweiligen Betreiber der Ladeeinrichtungen und deren Ladeleistung je Ladepunkte abgerufen werden. In Berlin stehen nach den Daten des Berliner Energieatlas vom 23. September 2021 940 öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen mit insgesamt 1.787 Ladepunkten zur Verfügung.

Dem Senat selbst liegen lediglich Daten über die öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum vor. Zudem liegen dem Senat Daten über öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen auf privatem Grund vor, die von der ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH errichtet wurden sowie jenen, die im Auftrag des Landes Berlin von der Allego GmbH errichtet wurden. In den folgenden zwei Tabellen wird jeweils für die Betreiber E.ON Drive Infrastructure GmbH (EDrI), Allego

GmbH und ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH die Anzahl an Ladeeinrichtungen und in Klammern deren Ladepunkte aufgeteilt nach Bezirk und Ladeleistung je Ladepunkt dargestellt.

Bezirk \ Betreiber	Allego	davon (Ladeleistung je Ladepunkt)			
		3,7 kW	11 kW	22 kW	50 kW
Mitte	99 (193)	2 (2)	96 (189)	0	1 (2)
Charlottenburg-Wilmersdorf	106 (206)	6 (6)	97 (194)	0	3 (6)
Friedrichshain-Kreuzberg	66 (130)	2 (2)	62 (124)	0	2 (4)
Pankow	69 (135)	3 (3)	63 (126)	0	3 (6)
Tempelhof-Schöneberg	66 (115)	10 (10)	49 (98)	7 (7)	0
Steglitz-Zehlendorf	51 (89)	13 (13)	37 (74)	0	1 (2)
Neukölln	35 (66)	3 (3)	29 (57)	0	3 (6)
Lichtenberg	19 (36)	2 (2)	17 (34)	0	0
Treptow-Köpenick	17 (32)	2 (2)	15 (30)	0	0
Reinickendorf	12 (21)	3 (3)	8 (16)	0	1 (2)
Spandau	17 (33)	1 (1)	15 (30)	0	1 (2)
Marzahn-Hellersdorf	8 (12)	4 (4)	3 (6)	0	1 (2)
insgesamt	565 (1.068)	51 (51)	491 (978)	7 (7)	16 (32)

Bezirk \ Betreiber	ubitricity ¹	davon (Ladeleistung je Ladepunkt)			EDrI ²
		1,84 kW	3 kW	3,7 kW	
Mitte	9 (9)	0	0	9 (9)	24 (48)
Charlottenburg-Wilmersdorf	3 (3)	2 (2)	0	1 (1)	18 (36)
Friedrichshain-Kreuzberg	0	0	0	0	0
Pankow	0	0	0	0	0
Tempelhof-Schöneberg	0	0	0	0	10 (20)
Steglitz-Zehlendorf	10 (10)	2 (2)	0	8 (8)	0
Neukölln	2 (2)	0	1 (1)	1 (1)	10 (20)
Lichtenberg	2 (2)	0	0	2 (2)	8 (16)
Treptow-Köpenick	0	0	0	0	0
Reinickendorf	0	0	0	0	0
Spandau	0	0	0	0	10 (20)
Marzahn-Hellersdorf	0	0	0	0	8 (16)
insgesamt	26 (26)	4 (4)	1 (1)	21 (21)	88 (176)

¹Die Laternenladeeinrichtungen der ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH können nur mit einem proprietären Kabel genutzt werden und verfügen jeweils über einen Ladepunkt.

²Die angegebenen Ladeeinrichtungen der EDrI verfügen über eine Leistung von 11 kW je Ladepunkt.

Die Landesagentur für Elektromobilität hat ergänzend dazu die Aufteilung der Ladepunkte im privaten Raum, die öffentlich zugänglich sind, aufgelistet. Aufgrund der komplexen Verteilung bitten wir dies der Anlage 1 der Schriftlichen Anfrage zu entnehmen.

2. Wie viele öffentlich zugängliche Ladesäulen mit wie vielen Ladepunkten für Elektrofahrzeuge werden in den kommenden fünf Jahren in Berlin geschaffen werden (bitte nach Jahr, Bezirk, Betreiber und maximal möglicher Ladeleistung auflisten)?

Zu 2.: Derzeit wird konzipiert, wie der Ladeinfrastrukturaufbau im öffentlichen Raum ab dem Jahr 2022 fortgesetzt wird. Um den Betrieb der landeseigenen Ladeeinrichtungen und darüber hinaus den weiteren Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ab 2022 sicherzustellen, sollen die hierfür erforderlichen Leistungen im Rahmen einer Inhouse-Vergabe an die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH vergeben werden. Das neue Ausbaukonzept für den Ladeinfrastrukturaufbau im öffentlichen Straßenland knüpft an die Ergebnisse des noch laufenden Vergabeverfahrens mit der Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH an. Das genaue Aufbaupotenzial kann erst nach der Prüfung der für den Ausbau avisierten Standorte angegeben werden, weil dies unter anderem vom Vorhandensein und vom Zustand des örtlichen Elektrizitätsnetzes sowie von weiteren Rahmenbedingungen abhängt.

Im Rahmen eines vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) finanzierten Forschungsprojektes („EIMobileBerlin“, auch bekannt unter dem Titel „Neue Berliner Luft“) wird angestrebt bis zu 1.000 Laternenladepunkte in den beiden Bezirken Marzahn-Hellersdorf und Steglitz-Zehlendorf sowie gegebenenfalls weiteren Bezirken mit einer Leistung von bis zu 3,7 kW im öffentlichen Raum zu errichten. Die EU-weite Ausschreibung der Leistungen wird derzeit vorbereitet.

Die Comfortcharge GmbH plant im Rahmen des vom BMWi gemäß Förderrichtlinie vom 28. Dezember 2017 geförderten Forschungsprojektes „Cities in Charge“ die Errichtung von bis zu 20 Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum. Für sieben Standorte in Pankow mit jeweils zwei Ladepunkten mit je 11 kW Ladeleistung wurden dieses Jahr die Sondernutzungserlaubnisse und die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen erteilt. Ein weiterer Standort in Charlottenburg-Wilmersdorf mit zwei Ladepunkten mit je 11 kW Ladeleistung befindet sich im Antrags- und Genehmigungsprozess.

Weitere dritte Betreiber haben die Möglichkeit, Ladepunkte im öffentlichen Raum Berlins zu errichten und zu betreiben.

Dieses Jahr werden die Sondernutzungserlaubnisse und die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen erteilt. Weitere dritte Betreiber haben die Möglichkeit, Ladepunkte im öffentlichen Raum Berlins zu errichten und zu betreiben.

Wie bereits in der Antwort auf die Fragen 1. und 2. vom 29. März 2021 zu den Schriftlichen Anfragen Nr. 18/26995 bis Nr. 18/27006 erläutert, kann aktuell über in Planung befindliche öffentlich zugängliche Ladepunkte im privaten Raum keine Aussage getroffen werden.

3. Wie viel Zeit beansprucht durchschnittlich das Genehmigungsverfahren zur Errichtung eines neuen Ladepunktes und welche Zeitspanne vergeht durchschnittlich von der Antragstellung bis zur fertigen Ladesäule?

Zu 3.: Die Ladeinfrastruktur in Berlin unterscheidet sich grundlegend in öffentliche Ladeinfrastruktur, Ladeinfrastruktur auf privatem Grund, die öffentlich zugänglich ist, und Ladeinfrastruktur auf privatem Grund, die nicht öffentlich zugänglich ist. Es sind viele unterschiedliche Akteurinnen und Akteure zuständig, die in den Genehmigungsprozess eingebunden werden müssen.

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Straßenland erfolgt entsprechend der gesetzlich geregelten Zuständigkeiten für die Planungs- und Genehmigungsprozesse der Bezirksbehörden (Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörden) sowie der Abfragen zum Netzanschluss bei der Stromnetz Berlin GmbH. Da die Dauer

des Antrags- und Genehmigungsprozesses stark variiert, unter anderem weil sich die Bearbeitungsprozesse der einzelnen Bezirksämter teilweise voneinander unterscheiden, können keine Aussagen zur durchschnittlichen Dauer gemacht werden.

Auch im privaten Bereich sind für die Bearbeitungszeit bis zur Errichtung der Ladeinfrastruktur sehr vielseitige Kriterien maßgebend, die immer von Standort und Objekt abhängig sind. Beispielsweise können Denkmalschutz, Explosionsschutz, wirtschaftliche Kriterien, die Netzanschlusskapazitäten, Auslastung zuständiger Instanzen, der Einbezug von Fördermitteln weitere individuelle Einflussgrößen darstellen. Eine allgemeingültige Antwort über eine durchschnittliche Erstellungszeit ist daher nichtaussagekräftig.

4. Nach welchen Kriterien werden die Orte ausgewählt, an denen öffentliche Ladeinfrastruktur geschaffen werden?

5. Wie werden und wurden die Berliner Bezirke bei der Auswahl neuer Standorte für Ladepunkte mit einbezogen?

Zu 4. und 5.: Auch hier muss öffentliche E-Ladeinfrastruktur in Berlin in öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum und öffentlich zugänglichen Raum auf privatem Grund unterschieden werden. Diese Fragestellung ist entscheidend dafür, welche Kriterien generell mit einbezogen werden.

Die im Auftrag des Landes errichteten und betriebenen Ladepunkte wurden angebotsorientiert auf der Grundlage von Standortkonzepten und nachfrageorientiert in drei Errichtungszeiträumen errichtet.

Die elektrisch betriebenen Carsharing-Fahrzeuge waren die ersten Elektrofahrzeugflotten, die in der ersten Phase der Markteinführung einen Bedarf zum Laden im öffentlichen Raum hatten. Das Standortkonzept der ersten angebotsorientierten Phase (15.01.2015 – 30.09.2016) orientierte sich an deren Bedarf und war allerdings für alle Elektrofahrzeuge nutzbar. Damit wurden Anreize für die Erweiterung des Bestands an Elektrofahrzeugen gesetzt. Die Standorte wurden mit Hilfe eines Verkehrssimulationsinstrumentes ermittelt.

In der nachfrageorientierten Phase (01.01.2016 – 31.07.2019) wurde die Ladeinfrastruktur entsprechend einem nachgewiesenen Bedarf errichtet. Unter einer für das be-emobil-Projekt eingerichteten offiziellen Website hatten Privatpersonen und Gewerbebetriebe als Nutzende von E-Fahrzeugen unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, Ladeinfrastruktur in der Nähe ihres Wohnsitzes oder ihres regelmäßigen Arbeitsplatzes zu beantragen.

Um den Aufbau weiter zu beschleunigen, wurde eine zweite angebotsorientierte Phase (01.05.2019 – 31.12.2020) auf der Grundlage eines Standortkonzeptes durchgeführt. Beim neuen Konzept für den öffentlichen Ausbau ab 2022 erfolgt auf der Mesoebene (Planungsräume und Bezirke) die Gesamtverteilung des Zubaus an Ladepunkten gewichtet über die 448 LOR-Planungsräume (lebensweltlich orientierte Räume) auf Basis der mit der Studie „Elektromobilität Berlin 2025+“ ermittelten Bedarfe. So ist in Abhängigkeit vom Bestand, die Höhe und notwendige Intensität des Zubaubedarfes ableitbar und ein bedarfsgerechter Ausbau möglich. Nach Abstimmungsterminen mit den Klimaschutzbeauftragten der Bezirke haben diese die Bezirksansätze erhalten. Die Bezirke hatten die Möglichkeit, eigene Schwerpunkte zu setzen und eigene für sie wichtige Standorte zu nennen. Die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH führen dann, im Rahmen des derzeit noch verhandelten Betreibervertrages mit dem Land

Berlin, mit der Rückmeldung aus den Bezirken auf der Mikroebene die konkrete Standortsuche durch. Dabei kommen unter anderem folgende Kriterien zur Anwendung: vorrangig Errichtung im Nebenstraßennetz, sensible Behandlung von Denkmalsbereichen, feste Abstände zu Bestandsladeinfrastruktur und anderen Nutzungsgegenständen, kein Radweg zwischen Parkplatz und Ladestation, Mindestabstand zu Kreuzungsbereichen, geeignete Breite des Fahrbahnrandes, Mindestabstand zwischen Radweg und Ladestation, Vermeidung von Bebauung unter Baumkronen (Wurzelwerk) und Vorhandensein des notwendigen Leitungsnetzes. Dies erfordert eine enge und umfangreiche Abstimmung mit den beteiligten Akteuren.

Im öffentlichen Raum sind Fragestellungen nach Anforderung/ Kriterien des Berliner Modells relevant, um einen Standort auszuwählen.

Der Ausbau im privaten Raum ist durch die Flächeninhaberinnen und Flächeninhaber oder Investorinnen und Investoren getrieben. Sie beziehen sich auch auf Kriterien des Berliner Modells, jedoch findet die Beurteilung stärker nach individuellen Belangen, standortspezifisch statt. Einflussfaktoren, wie Verkehrspotenziale, die generelle Bevölkerungsdichte, Nähe zu anderen infrastrukturellen Faktoren, wie z.B. Nähe zu Autobahnen, Bundesstraßen, Bahnhöfen/ Nähe zum ÖPNV, Supermärkten, Parkhäusern etc. Auch die Besitzverhältnisse der angedachten Fläche, anderer Points of Interest u.a. werden betrachtet.

6. Wie viele Standorte für Ladesäulen wurden seitens der Bezirke bisher benannt und wie viele davon wurden genehmigt (bitte nach Bezirken sowie für das letzte und laufende Jahr auflisten)?

Zu 6.: Nachfolgend wird dargestellt, wie viele Ladestandorte im öffentlichen Straßenraum und öffentlich-zugänglichen privaten Raum im Jahr 2020 in Betrieb genommen wurden. Es wird darauf hingewiesen, dass dazu auch Ladestandorte zählen, die im Jahr 2020 umgerüstet, repariert oder ausgetauscht wurden. Diese Ladestandorte wurden erneut in Betrieb genommen, nachdem die Reparatur, die Umrüstung oder der Austausch abgeschlossen wurde.

Bezirk	Betreiber	Allego GmbH
Mitte		52
Charlottenburg-Wilmersdorf		38
Friedrichshain-Kreuzberg		31
Pankow		43
Tempelhof-Schöneberg		39
Steglitz-Zehlendorf		35
Neukölln		15
Lichtenberg		6
Treptow-Köpenick		7
Reinickendorf		6
Spandau		8
Marzahn-Hellersdorf		3
insgesamt		283

Für jeden Standort im öffentlichen Raum liegen eine gültige Sondernutzungserlaubnis und eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung vor. Die vertraglich vereinbarte Errichtung neuer Ladeinfrastruktur im Auftrag des Landes durch die Allego GmbH endete 2020. Im Jahr 2021 wurde keine Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum errichtet.

Wie in der Antwort auf die Fragen 4. und 5. dargelegt, erfolgt die derzeitige Abstimmung mit den Bezirken über die Errichtung von Ladeinfrastruktur ab 2022 vorrangig über Schwerpunkte in den Verteilungen über die LOR-Planungsräume. Die konkrete Standortsuche erfolgt seitens des Ladeinfrastrukturbetreibers. Bisher wurden keine Standorte final geprüft und genehmigt, da der Betreibervertrag mit der Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH noch verhandelt wird. Nach Unterzeichnung des Vertrages sind die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH berechtigt, Anträge auf Sondernutzungserlaubnisse und Anträge auf straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zu stellen.

Die 8 Standorte der Comfortcharge GmbH, 7 in Pankow und einer in Charlottenburg-Wilmersdorf, befinden sich im Genehmigungs- und Planungsprozess.

Der Senat stimmt die im Rahmen des Forschungsprojektes „EIMobileBerlin“ zu errichtenden Ladestandorte mit den zuständigen Bezirksstellen von Marzahn-Hellersdorf, Steglitz-Zehlendorf sowie gegebenenfalls weiteren Bezirken ab.

7. Welche Energiemenge wurde in den letzten fünf Jahren an den öffentlich zugänglichen Ladepunkten verbraucht (bitte nach Jahren und Bezirk auflisten)?

Zu 7.: Die Tabelle in Anlage 2 enthält die in den letzten fünf Jahren an öffentlich zugänglichen Ladepunkten abgerechneten Energiemengen (2016 – 2020) sowie eine Prognose der Energiemenge, die voraussichtlich mit Ende des Jahres 2021, für diese Marktlokationen abgerechnet wird.

Dabei kann nach Ladepunkten, die sich direkt im öffentlichen Straßenland befinden und in den letzten Jahren primär von der Firma Allego im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz errichtet und betrieben wurden, sowie nach Ladepunkten, die zwar öffentlich zugänglich sind, sich aber auf privatem Grund befinden (bspw. auf Supermarktparkplätzen), differenziert werden. Die abgenommenen Energiemengen haben sich dabei von Jahr zu Jahr erhöht, dies ist nicht nur durch eine stetige Zunahme von Ladepunkten im öffentlich zugänglichen Raum, sondern auch durch die vermehrte Nutzung der zur Verfügung stehenden Ladepunkte, also wachsenden Energiemengenabsatz je Ladepunkt und Jahr bedingt.

8. Welche Energiemenge wird voraussichtlich bis zum Jahr 2030 an den öffentlich zugänglichen Ladepunkten verbraucht werden (bitte nach Jahren und Bezirken auflisten)?

Zu 8.: Aufgrund der zahlreichen Einflussfaktoren und den jeweils sehr breiten Entwicklungskorridore ist eine verlässliche Absatzprognose bis zum Jahr 2030 nicht leistbar. Hintergrund ist die Vielzahl der möglichen Szenarien für die Entwicklung der öffentlichen Ladeinfrastruktur mit Unsicherheiten hinsichtlich der Eintrittswahrscheinlichkeit. Relevante Einflussgrößen für die Energieverbrauchsprognose sind unter anderem die Anzahl der Ladepunkte, die zu bestimmten Zeitpunkten erwartet werden, sowie die Nutzungshäufigkeit und -dauer dieser Ladepunkte, die dann für jeden Bezirk Berlins mit den lokalen Rahmenbedingungen separat abzuleiten wäre. Hierfür sind dann wiederum die unterschiedlichen regional-strukturellen Parameter (Gebäude- und Wohnungsbestand, Anzahl Unternehmen, verfügbarer privater Parkraum vs. Verfügbarkeit von öffentlichem Parkraum, etc.) sowie demographische Faktoren (Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner, Anzahl Fahrzeuge, jeweils zurückgelegte Wege etc.) für die Prognose einflussgebend.

Weiterhin ist die technische Entwicklung, vor allem der Mix von Ladetechnologien (AC - Alternating Current – Wechselstrom – 11 kW und 22 kW vs. DC – Direct Current – Gleichstrom - 50 kW und mehr), welcher sich im öffentlichen zugänglichen Bereich durchsetzt, relevant.

9. Gibt es im Berliner Stadtgebiet Bereiche, in denen die derzeit vorhandene Stromnetz-Infrastruktur einem Nutzerzuwachs in den kommenden Jahren entgegensteht? Wenn ja, wo und welche Maßnahmen werden ergriffen, um dennoch eine flächendeckende Verfügbarkeit von öffentlicher Ladeinfrastruktur zu gewährleisten?

Zu 9.: Das Berliner Stromverteilungsnetz besitzt derzeit keine Netzengpässe, noch werden für den Planungshorizont der nächsten 10 Jahre derzeit Engpässe erwartet. In seltenen Fällen können bei sehr leistungsintensiven Anschlussanfragen punktuell Netzverstärkungen im Mittel- und/ oder Niederspannungsnetz erforderlich werden, die erst nach Abschluss der Maßnahme die volle Leistungsbereitstellung ermöglicht.

10. Welche (infrastrukturellen) Maßnahmen werden bis zum Jahr 2030 ergriffen, um die Stabilität des Stromnetzes vor dem Hintergrund der zu erwartenden erhöhten Nachfrage jederzeit zu gewährleisten?

Zu 10.: Die Zielnetze für die Berliner Hochspannungsebene wurden auf die sich entwickelnden Bedarfe angepasst. Diverse Ausbaumaßnahmen wurden bereits umgesetzt, bzw. sind aktuell in der Umsetzung. Weitere Netzbau- und Netzausbaumaßnahmen sind in der Mittel- und Langfristplanung (10 Jahresplanung) berücksichtigt. Ferner bestehen Ausbauoptionen an den Netzschnittstellen zur Übertragungsebene 50Hertz Transmission, welche mittelfristig in Anspruch genommen werden können.

Die Maßnahmen der Stromnetz Berlin GmbH in der Hochspannungsebene (110 kV) in den nächsten 10 Jahren unterliegen der Veröffentlichung (gemäß § 14 Absatz 1b EnWG) und können unter folgendem Link eingesehen werden:

- uebersicht-netzbauprojekte-enwg-14-1b-2021.pdf (stromnetz.berlin)

11. Wie hat sich in den letzten fünf Jahren der durchschnittliche und maximale Preis für Strom an öffentlich zugänglichen Ladepunkten entwickelt (bitte nach Ladeleistung unterscheiden)?

Zu 11.: Da es keine vorgegebenen oder einheitlichen Berliner Preise an Ladesäulen im öffentlichen Raum gibt und sich die Zugangsentgelte und Tarife von Betreibenden und Mobilitätsanbietenden hinsichtlich ihrer Höhe und Struktur unterscheiden und ändern, ist eine Angabe durchschnittlicher oder maximaler Preise nicht möglich. Die derzeit am Ladeinfrastrukturkonzept des Landes, dem „Berliner Modell“, teilnehmenden Mobilitätsdienstleister (The New Motion, Plugsurfing, Ladenetz, Digital Charging Solutions, EnBW Mobility+, Maingau Energie, Trafineo, EWE Go, Charge-ON, elvah, chargecloud, InCharge und JUCR) können die Nutzungsgebühr für die Ladeinfrastruktur gegenüber ihren Kunden frei gestalten.

Bei den im Auftrag des Landes durch die Allego GmbH errichteten und betriebenen Ladeeinrichtungen wurde am 15. August 2019 ein neues Zugangsentgelt für Mobilitätsanbieter mit 0,39 €/kWh an AC-Ladeeinrichtungen und 0,59 €/kWh an DC-Ladesäulen eingeführt. Für weitere Informationen wird auf die Antworten auf die Fragen 1., 2., 3., 4. und 7. der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/22654 vom 13. Februar 2020 verwiesen.

12. Wie bewertet der Senat die teils erhebliche Differenz zwischen den Strompreisen an Ladesäulen für Elektrofahrzeuge und den Preisen für gewöhnlichen Haushaltsstrom insbesondere in Hinblick auf die Attraktivität der Nutzung eines Elektrofahrzeuges?

Zu 12.: Das Laden im öffentlichen Raum ist ein ergänzendes Angebot und grundsätzlich nicht mit Hausstromtarifen vergleichbar, da knapper öffentlicher Raum für das Laden zur Verfügung gestellt und die dafür nötige Ladeinfrastruktur errichtet wird. Mit der Errichtung und dem Betrieb einer Ladeeinrichtung sind erhebliche Investitions- und Betriebskosten verbunden. Vor diesem Hintergrund sind die Kosten im Vergleich zum Laden zum Hausstromtarif meist höher.

Im privaten Raum stellt die Grundstückseigentümerin oder der Grundstückseigentümer die Fläche zur Verfügung und muss ggf. auch für die Investitionskosten (ggf. Ladesäule, ggf. Vorinstallation und ggf. Netzanschluss) aufkommen. Generell gilt es hier zu unterscheiden, ob AC- oder DC- Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt wird. Allein für die Installation einer AC-Ladesäule werden durchschnittlich 3.000-5.000€ kalkulatorisch veranschlagt. Durch die vorgenannten Faktoren sind die realen Kosten meist höher. Zusätzlich fallen monatliche Betreiberkosten an, um z.B. die Abrechnung zu gewährleisten, wodurch ein wirtschaftlicher Betrieb den Mehrkostenaufwand rechtfertigt. Ein wirtschaftlicher Betrieb oder Refinanzierung ist mit Hausstromkosten nicht zu rechtfertigen, wodurch Investitionen in öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auf privatem Grund nicht getätigt werden würden und eine flächendeckende Ladeinfrastruktur so in einem Zielkonflikt steht.

13. Welche Maßnahmen sollen gewährleisten, dass die Strompreise für das Laden von Elektrofahrzeugen in den kommenden Jahren möglichst stabil bleiben und nicht aufgrund der zu erwartenden und gewünschten stark erhöhten Nachfrage für Ladestrom weiter steigen?

Zu 13.: Der Senat gibt weder die Preise zwischen Betreibenden und Mobilitätsanbietenden, noch die Preise zwischen Mobilitätsanbietenden und Endkundinnen oder Endkunden vor. Die Betreibenden werden lediglich verpflichtet, Zugangsentgelte gegenüber allen Mobilitätsanbietenden diskriminierungsfrei nach grundsätzlich gleichen Bedingungen zu erheben. Weiterhin muss der für den Ladevorgang erforderliche Strom aus erneuerbaren Energien stammen. Die Erweiterung des THG-Quotenhandels (Treibhausgas-Minderungsquote) und eine bessere Auslastung der Ladeeinrichtungen können die Ladepreise dämpfen.

Wie in Frage 12. beschrieben, besteht ein Zielkonflikt, wenn zu starke Preisregulierung erfolgen würde. Durch die Preisbindung des Deutschlandnetz-Ausbaus, im Rahmen des Schnellladegesetzes, ist eine Preisstabilität angedacht. Diese betrifft jedoch nur die geplante Schnellladeinfrastruktur in den Suchräumen der Lose dieser Ausschreibung.

14. Welche landeseigenen Fördermittel stehen für Unternehmen und Privatpersonen bereit, um öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auf Privatgrund zu schaffen?

Zu 14.: Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (SenWiEnBe) fördert mit dem Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ (WELMO) neben der Beschaffung und 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. Durch die Förderung von Ladeinfrastruktur auf betrieblichen Flächen leistet WELMO einen ergän-

zenden Beitrag zu den vielseitigen Bundesförderprogrammen welche unter <https://nationale-leitstelle.de> einsehbar sind. Das Förderprogramm WELMO umfasst im Jahr 2021 ein Volumen von: 7,8 Mio. €

15. Welche finanziellen Mittel stehen der Berliner Agentur für Elektromobilität zur Verfügung und wie viele wurden davon bereits abgerufen (bitte aufgliedert für das letzte und das laufende Jahr)?

Zu 15.: Der Berliner Agentur für Elektromobilität (eMO) stehen für die Initiierung, Begleitung und Umsetzung von zukunftsweisenden Innovationsprojekten im Jahr 2020 835.900,00 EUR zur Verfügung. Es wurden im Jahr 2020 745.670,00 EUR abgerufen. Im Jahr 2021 stehen der eMO 1.083.000,00 EUR zur Verfügung. Bisher wurden Mittel in Höhe von 871.000,00 EUR abgerufen.

16. Welche finanziellen Mittel stehen dem Ladeinfrastrukturbüro Berlin zur Verfügung und wie viele wurden davon bereits abgerufen (bitte aufgliedert für das letzte und das laufende Jahr)?

Zu 16.: Für „Leistungen zur Einrichtung und den Betrieb von Infrastruktur für die Elektromobilität“ wurden folgende Mittel ausgegeben:

Jahr	2020	2021
Titel	54059	54059
Kapitel	0730	0730
Ansatz	2.410.000 €	1.710.000 €
Ist	2.074.117,47 €	966.267,47 € (Stand 03.12.2021)

Errichtung und Betrieb der Ladeinfrastruktur ist eine Maßnahme aus dem oben genannten Titel.

17. Welche landeseigenen Unternehmen haben bereits Elektrofahrzeuge in ihrer Flotte (bitte aufgliedert nach Unternehmen und Zahl der Fahrzeuge elektrisch/konventionell)?

Zu 17.:

BEHALA - Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH

PKW elektrisch: 4

LKW elektrisch: 1

PKW hybrid: 2

PKW mit Verbrennungsmotor: 1

BEN Berlin Energie und Netzholding GmbH

Fehlanzeige.

Berliner Bäder-Betriebe (BBB) AöR

PKW elektrisch: 2

PKW hybrid: 2

PKW mit Verbrennungsmotor: 4

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR

426 Fahrzeuge sind aktuell im Bestand des BVG-Fuhrparks (ohne Omnibusse des Fahrgastverkehrs). Davon sind bisher 113 elektrisch angetrieben.

Berliner Wasserbetriebe AöR (BWB)

Die BWB haben 190 Elektro- und Hybridfahrzeuge im Bestand, davon sind 182 Fahrzeuge vollelektrisch. Insgesamt werden 790 Fahrzeuge genutzt, d.h. 600 Fahrzeuge werden konventionell betrieben.

Berlinovo Immobilien Gesellschaft mbH

PKW elektrisch: 2
 PKW hybrid: 10
 PKW erdgasbetrieben: 1
 PKW benzinbetrieben: 9
 PKW dieselbetrieben: 2

BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH

PKW konventionell: 2
 PKW hybrid: 1

degewo Aktiengesellschaft

Im degewo-Konzern sind 220 konventionelle und 14 Elektrofahrzeuge (davon 2 Hybrid) im Einsatz.

GESOBAU AG

Der Fuhrpark der GESOBAU AG sowie des Tochterunternehmens berlinwohnen Hausmeister GmbH umfasst derzeit insgesamt sieben CO₂-freie bzw. -arme Fahrzeuge (drei Hybridfahrzeuge, vier E-Fahrzeuge).

Gewobag Wohnungsbau-Aktiengesellschaft Berlin

Die Gewobag verfügt über insgesamt 15 E-Autos (VW e-Golf, Renault Zoe ZE50, Renault Kangoo, BMW i3).

Grün Berlin Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Bereits 50 % des Fuhrparks der Grün Berlin GmbH sind elektrifiziert. Die Grün Berlin GmbH stellt somit den Fuhrpark bereits sukzessive auf E-Fahrzeuge um. Die vollständige Elektrifizierung ist bereits Maßnahmenbestandteil der Klimaschutzvereinbarung Grün Berlin mit dem Land Berlin.

HOWOGE Wohnungsbaugesellschaft mbH

PKW elektrisch: 14
 PKW hybrid: 5
 PKW erdgasbetrieben: 16
 PKW konventionell: 9

Investitionsbank Berlin AöR (IBB)

PKW elektrisch: 1
 PKW hybrid: 2

Messe Berlin GmbH

Der Gesamtfuhrpark der Messe Berlin GmbH umfasst 47 Fahrzeuge, 7 davon sind Elektrofahrzeuge.

STADT UND LAND Wohnbauten-Gesellschaft mbH

Der Fuhrpark der STADT UND LAND Wohnbauten-Gesellschaft mbH umfasst 45 Fahrzeuge, davon

6 vollelektrische Fahrzeuge

8 Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge (Benzin + Elektro)

5 Hybrid-Fahrzeuge (CNG + Benzin)

1 Hybrid-Fahrzeug (Benzin + Elektro).

Vivantes - Netzwerk für Gesundheit GmbH

Elektro-Fahrzeuge:

5 PKW

30 Elektroschlepper für interne Transporte

Hybrid-Fahrzeuge:

20 PKW

Konventionell angetriebene Fahrzeuge (Diesel / Benzin):

217 Fahrzeuge

18. Wie viele Ladepunkte stehen auf Flächen der landeseigenen Unternehmen zur Verfügung (bitte aufgliedert nach Unternehmen)?

Zu 18.:

BEHALA - Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH

3 Ladesäulen befinden sich auf dem Gelände des Westhafens. Diese stehen bisher nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung und sind nur der BEHALA zugänglich. Die Installation einer vierten Ladesäule ist bereits in Planung. Es laufen zudem erste Abstimmungsprozess zur Implementierung von öffentlichen Ladesäulen.

BEN Berlin Energie und Netzholding GmbH

Fehlanzeige.

Berliner Bäder-Betriebe (BBB) AöR

Die BBB werden im 1. Halbjahr 2022 in einen neuen Bürostandort umziehen. Die Anzahl der Ladepunkte wird sich hier deutlich auf 8 Ladepunkte erhöhen.

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR

185 Ladepunkte sind aktuell auf 19 Liegenschaften verteilt im Betrieb.

Berliner Wasserbetriebe AöR (BWB)

Die BWB haben 175 Ladepunkte installiert, diese sind ausschließlich auf den Liegenschaften und damit nicht öffentlich zugänglich.

Berlinovo Immobilien Gesellschaft mbH

Auf den von der Berlinovo verwalteten Flächen stehen 4 Ladesäulen zur Verfügung. Auf dem von der Berlinovo angemieteten Firmengelände stehen 4 Ladepunkte zur Verfügung.

BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH

Ein Ladepunkt.

degewo Aktiengesellschaft

Auf degewo-Flächen existieren an 4 Standorten insgesamt 15 Ladesäulen.

GESOBAU AG

Für den Fuhrpark der GESOBAU AG stehen acht Ladesäulen mit insgesamt 16 Ladepunkten zur Verfügung (nicht öffentlich zugänglich).

Gewobag Wohnungsbau-Aktiengesellschaft Berlin

Insgesamt stehen am zentralen Unternehmensstandort 32 Ladepunkte mit 11-22 Kilowatt verteilt auf 17 Ladesäulen zur Verfügung.

Grün Berlin Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Die Grün Berlin GmbH bietet derzeit noch keine öffentlichen Ladepunkte an. Die Einrichtung wird in Kooperation mit den Berliner Stadtwerken geprüft und soll umgesetzt werden.

HOWOGE Wohnungsbaugesellschaft mbH

An sieben Standorten (Kundencenter und Unternehmenssitz) stehen insgesamt 33 Ladesäulen zur Verfügung.

Investitionsbank Berlin AöR (IBB)

Die IBB verfügt in Summe über vier Ladestationen.

Messe Berlin GmbH (MB)

Aktuell gibt es insgesamt 4 Ladesäulen auf bzw. unmittelbar am Gelände der Messe Berlin. Die Ladesäulen auf dem Messe-Gelände sind nicht öffentlich zugänglich; die Nutzung ist MB-Poolfahrzeugen sowie Gästen, Kundinnen/Kunden und Geschäftspartnerinnen/ Geschäftspartnern der MB vorbehalten.

Ladesäulen unmittelbar am Gelände finden sich auf dem

1. Parkplatz P3 vor Halle 17 (Zufahrt über Masurenallee); Kapazität: 2 Fahrzeuge,
2. Parkplatz P15 vor Halle 7 (Zufahrt über Messedamm/Tor 7); Kapazität: 2 Fahrzeuge,
3. Parkplatz P17, Eingang hub27 (Zufahrt über Jafféstraße/Tor 25/27); Kapazität: 4 Fahrzeuge.

STADT UND LAND Wohnbauten-Gesellschaft mbH

Die STADT UND LAND Wohnbauten-Gesellschaft mbH (inkl. Tochtergesellschaften) hat 17 Ladepunkte (Wallboxen) für Elektromobilität.

Vivantes - Netzwerk für Gesundheit GmbH

Installierte Ladepunkte bei Vivantes für unternehmenseigene Fahrzeuge: 40

Installierte Ladepunkte bei Vivantes für unternehmensfremde Fahrzeuge: 17

WBM Wohnungsbaugesellschaft Berlin-Mitte mbH (WBM)

Die WBM verfügt zurzeit über insgesamt 12 Ladestationen, davon sind 5 nicht öffentlich zugänglich.

Im Wohnquartier Pepitahöfe (Pepitapromenade 3-37, Goltzstraße 46-53B, Mertensstraße 8, 16-36, 13587 Berlin-Spandau) sind in der Tiefgarage die Kapazitäten für 50 Ladestationen bis zur jeweiligen Unterverteilung vorgerüstet.

Im Neubauprojekt Daumstraße sind 32 oberirdische Stellplätze und 32 Stellplätze in den beiden Tiefgaragen mit Vorrüstungen zur Installation von Wallboxen fertiggestellt worden. Bei Bedarf können Mieterinnen/Mieter ihre Ladestation einfach einrichten.

Berlin, den 17.12.2021

In Vertretung

Christian R i c k e r t s

.....

Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Energie und Betriebe

Leistung/Betreiber		Bezirk	Bezirke												
			Charlottenburg-Wilmersdorf	Friedrichshain-Kreuzberg	Lichtenberg	Marzahn-Hellersdorf	Mitte	Neukölln	Pankow	Reinickendorf	Spandau	Steglitz-Zehlendorf	Tempelhof-Schöneberg	Treptow-Köpenick	
AC	4 kW	Allego GmbH					1							1	
		Allego GmbH	10	8	2		11	2	2		4		16	10	
		Auto-Zellmann GmbH												1	
	11 kW	APCOA PARKING Deutschland GmbH					5		2					2	
		Berliner Stadtwerke EnergiePartner GmbH									4		2		
		BTB Blockheizkraftwerks- Träger- und Betreibergesellschaft mbH Berlin												7	
		Charge-ON					14		4			2		2	
		EnBW mobility+ AG und Co.KG			4		4								
		Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e. V.	10												
		J.H. Auto(h)aus Europa GmbH			2										
		Mercedes-Benz AG - Niederlassung Berlin	18												
		Nefzger GmbH & Co. KG	2												
		Senertec Center Berlin Brandenburg GmbH											2		
		ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH											35		
		Union Investment Real					10								
		Volkswagen Automobile Berlin GmbH							1						
		22 kW	Allego GmbH	4	10					4					
			André Aimé Einzelunternehmer												2
	Auto-Zellmann GmbH													5	
	BMW AG		2			2			2						
	Comfortcharge GmbH		1												
	E.ON Drive Infrastructure GmbH		13		4	2	6	4	2		8		4		
	EnBW mobility+ AG und Co.KG						2								
	Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e. V.						6								
	GP JOULE Connect GmbH						25		1						
	InCharge AB Vattenfall										2				
	inno2grid GmbH												4		
	J.H. Auto(h)aus Europa GmbH				2										
	Kaufland Dienstleistung GmbH & Co. KG										1				
	Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG		2	1	4	2	8	5	11	2	4	3	5	2	
	Mercedes-Benz AG - Niederlassung Berlin		28			12				6	2				
	NATURSTROM AG			4											
	ORLEN Deutschland GmbH													1	
	Park One GmbH						3								
	Pfalzwerke AG													2	
	R&S Hotelbetriebsgesellschaft mbH			2											
	Riller & Schnack GmbH									2					
	Scandic Hotels					16									
	Vonovia Mess Service GmbH	2									2	2			
	Walter Fritz Deutsche Gesellschaft für Energieversorgung mbH							6							
	DC	43 kW	Allego GmbH	1	1				1				1		
			Kaufland Dienstleistung GmbH & Co. KG			1		3	1	2	1	1	1		
			Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG						5	2	1	2	1	2	
			Mer Germany GmbH									1			
			Pfalzwerke AG										2	1	
50 kW		Allego GmbH	5	5		2	2	4	7	2	2	2	1		
		GP JOULE Connect GmbH							1						
		Kaufland Dienstleistung GmbH & Co. KG			1		3	1	2	1	3	1	1		
		Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG		2	4	4		4	6	5	2	4	9	2	
		Mer Germany GmbH										1			
		ORLEN Deutschland GmbH												1	
75 kW		Pfalzwerke AG										2	1		
		EnBW mobility+ AG und Co.KG										4			
100 kW		Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG							1						
		Comfortcharge GmbH	1												
150 kW		Comfortcharge GmbH	1												
		EnBW mobility+ AG und Co.KG		2		2		2	2						
175 kW		Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG										1			
	Shell Deutschland Oil GmbH								2		2				
300 kW	EnBW mobility+ AG und Co.KG		2		4			4							
320 kW	BP Europa SE					2									
350 kW	Porsche Zentrum Berlin-Adlershof, Porsche Niederlassung Berlin GmbH											2			
Gesamt			100	37	24	30	121	28	63	18	37	20	95	44	
617															

Anlage 2 zur Frage 7.

	2021 (Prognose Jahresende)			2020			2019			2018			2017			2016		
	Gesamt	im öffentlichen Straßenland (primär allego)	öffentlich zugänglich, auf privatem Grund	Gesamt	im öffentlichen Straßenland (primär allego)	öffentlich zugänglich, auf privatem Grund	Gesamt	im öffentlichen Straßenland (primär allego)	öffentlich zugänglich, auf privatem Grund									
Ortsteil	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ	Menge [kWh] Σ
Gesamt	14.306.023	4.843.418	9.462.605	8.699.017	3.132.779	5.566.238	5.846.259	1.661.299	4.184.960	3.765.197	2.039.201	1.725.996	2.586.695	1.625.189	961.506	1.309.593	609.250	700.343
Mitte	1.476.141	814.380	661.761	1.185.401	796.130	389.271	825.842	251.344	574.498	614.555	363.181	251.374	802.266	597.154	205.112	204.202	38.500	165.702
Friedrichshain - Kreuzberg	997.253	608.642	388.612	611.099	382.504	228.595	592.791	369.215	223.576	519.331	396.870	122.461	194.314	139.952	54.362	143.843	102.477	41.366
Pankow	1.011.130	574.352	436.778	739.429	482.501	256.928	534.192	202.566	331.626	403.672	255.309	148.363	226.311	202.613	23.698	64.963	41.451	23.512
Charlottenburg- Wilmersdorf	1.746.064	917.249	828.815	1.014.022	526.484	487.538	864.961	343.451	521.510	626.333	331.938	294.395	346.610	212.274	134.336	219.901	123.431	96.470
Spandau	422.081	171.448	250.633	186.323	38.892	147.431	157.626	5.404	152.222	136.785	73.958	62.827	26.703	23.526	3.177	6.612	28	6.584
Steglitz-Zehlendorf	985.196	368.614	616.582	675.265	312.570	362.695	415.810	114.784	301.026	329.109	152.143	176.966	119.931	34.794	85.137	72.361	30.364	41.997
Tempelhof - Schöneberg	1.239.558	514.345	725.213	693.802	267.206	426.596	480.529	138.296	342.233	281.723	174.008	107.715	251.538	157.341	94.197	190.378	132.408	57.970
Neukölln	397.711	308.607	89.104	201.706	149.292	52.414	177.892	102.099	75.793	175.720	146.368	29.352	126.798	121.614	5.184	101.846	94.862	6.984
Treptow-Köpenick	773.318	171.448	601.870	406.539	52.498	354.041	474.811	34.074	440.737	399.204	49.126	350.078	261.105	37.006	224.099	196.544	12.000	184.544
Marzahn-Hellersdorf	119.898	85.724	34.173	32.720	12.618	20.102	62.148	11.782	50.366	80.658	40.957	39.701	36.935	16.087	20.848	20.358	6.626	13.732
Lichtenberg	4.887.759	188.593	4.699.166	2.842.649	78.434	2.764.215	1.183.658	60.714	1.122.944	137.738	26.562	111.176	167.213	63.099	104.114	70.069	22.477	47.592
Reinickendorf	249.914	120.014	129.900	110.062	33.650	76.412	75.999	27.570	48.429	60.369	28.781	31.588	26.971	19.729	7.242	18.516	4.626	13.890