

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 19. Juni 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Juni 2014) und **Antwort**

Ausbau Ladestationen für Elektroautos

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

Frage 1: Wurden bereits Vergabeentscheidungen zum flächendeckenden Ausbau von Ladestationen für Elektroautos getroffen. Wenn ja, welche Firmen wurden mit dem Ausbau zu welchen Teilen beauftragt?

Antwort zu 1.: Es wurden noch keine Vergabeentscheidungen getroffen. Die Aufforderung an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Vergabeverfahrens zur Angebotsabgabe wird im Juli 2014 erfolgen, eine Entscheidung im September 2014 wird angestrebt. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur soll bedarfsgerecht hinsichtlich der Anzahl der Ladeeinrichtungen, der technischen Ausführung, der räumlichen Verteilung und eines effizienten Einsatzes öffentlicher Mittel erfolgen. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat hierzu ein Standortkonzept entwickelt. Bei der Erweiterung des Infrastrukturangebots soll neben dem öffentlichen Raum auch öffentlich zugänglicher privater Grund berücksichtigt werden.

Frage 2: Wie viele Ladestationen für Elektroautos gibt es zur Zeit in Berlin? Bis wann sollen die geplanten 1600 Ladepunkte installiert sein?

Frage 3: Welche Firmen betreiben diese Ladestationen?

Frage 4: Gibt es unterschiedliche technische Standards für die Ladestationen die in Berlin zum Einsatz kommen? Wenn ja, wie unterscheiden sich diese und können diese Ladestationen von allen Elektrofahrzeuge der unterschiedlichen Hersteller genutzt werden? Wurden die Projekte in der beantragten Höhe bewilligt und wenn nein, wie wird die Differenz finanziert?

Antwort zu 2., 3. Und 4.: Die Zahl der derzeit in Berlin im öffentlichen Raum errichteten und öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen sowie deren Betreiberinnen und Betreiber ist dem Senat nicht bekannt. Zahlreiche

Betreiberinnen und Betreiber beantragten seit 2009 eine Vielzahl an Ladeeinrichtungen in unterschiedlichen technischen Varianten bei den zuständigen Bezirksverwaltungen und haben die erteilten Sondernutzungsgenehmigungen nur teilweise umgesetzt. Einige Ladeeinrichtungen wurden im Verlauf der vergangenen Jahre wieder abgebaut, etliche Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum sind nur einem begrenzten Nutzerkreis zugänglich. Informationen über die auf privatem Grund errichteten Ladeeinrichtungen, deren Technik und Zugänglichkeit liegen dem Senat nicht vor.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt baut derzeit ein Ladeinfrastrukturbüro (LIB) auf, um erstmals alle Informationen über die in Berlin künftig errichteten Ladeinfrastruktur zu bündeln, die Antrags- und Genehmigungsprozesse berlinweit einheitlich zu gestalten und Transparenz hinsichtlich des Angebots in Berlin zu schaffen. Eine von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt mit zahlreichen Bezirken abgestimmte Kooperationsvereinbarung, mit der die Umsetzung der harmonisierten Prozesse angestrebt wird, wurde bisher nur von einem Teil der Bezirksverwaltungen unterzeichnet.

Hinsichtlich der technischen Standards der Ladeinfrastruktur orientiert sich die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt bei den künftig vom Land Berlin geförderten Ladeeinrichtungen an den internationalen Entwicklungen und dem aktuellen Stand der laufenden Normungsverfahren. Es werden unterschiedliche Ladeeinrichtungen mit einer geringen und mit sehr hohen Ladeleistungen gefördert werden. Da die Hersteller sich nicht auf einen globalen Standard verständigt haben und sich ältere Elektrofahrzeuge mit nicht kompatiblen Anforderungen an die Ladetechnik und die Kommunikation zwischen Ladeeinrichtung und Fahrzeug im Bestand befinden, kann eine barrierefreie Nutzung durch alle Fahrzeugtypen und Baujahre nicht sichergestellt werden.

Das Land wird im Verfahren sicherstellen, dass – ungeachtet unterschiedlicher Hersteller bzw. Betreiberinnen und Betreiber der Ladeeinrichtungen – die Ladeinfrastruktur von den Nutzerinnen und Nutzern als einheitliche Ladeinfrastruktur genutzt werden kann und wahrgenommen wird.

Frage 5: Wie hoch sind die Eigenbeiträge, die die Betreiber tragen und welche Kosten entstehen für das Land Berlin?

Antwort zu 5.: Angaben zum Zuschussbedarf des Landes Berlin sind erst nach Unterzeichnung der Betreiberverträge möglich. Die Eigenbeiträge der Betreiberinnen und Betreiber wird das Land Berlin nicht beziffern können.

Frage 6: Wie viele Elektroautos sind zur Zeit in Berlin zugelassen? Wie Viel davon sind durch Privatpersonen zugelassen und wie viel von Firmen, insbesondere von Car-Sharing-Firmen?

Antwort zu 6.: Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes waren am 1. Januar 2014 657 Pkw und 109 Nutzfahrzeuge mit „B-Kennzeichen“ zugelassen.

Die in Berlin betriebene Flotte an Elektrofahrzeugen unterscheidet sich hiervon erheblich. Flottenbetreiber, wie z.B. Carsharing-Unternehmen und Fahrzeughersteller setzen in Berlin – teilweise auch nur temporär zu Forschungs-, Demonstrations- und Testzwecken – Elektrofahrzeuge ein, die am Standort der Unternehmen zugelassen sind. Vergleichbar werden im übrigen Bundesgebiet in Berlin registrierte Elektrofahrzeuge betrieben. Schätzungen gehen davon aus, dass in Berlin derzeit größenordnungsmäßig 1.250 Elektro-Pkw und 100 Elektro-Nutzfahrzeuge im Einsatz sind. Der überwiegende Teil der in Berlin eingesetzten Elektrofahrzeuge ist von Unternehmen zugelassen. Die Flotte der Elektro-Pkw im Carsharing-Einsatz liegt derzeit bei größenordnungsmäßig 400 Fahrzeugen.

Berlin, den 30. Juni 2014

In Vertretung

C h r i s t i a n G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Juli 2014)