

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dirk Stettner (CDU)

vom 06. April 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. April 2016) und **Antwort**

#### Was bringt das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) für Berlin?

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

Frage 1: Zu welchem Zeitpunkt wurde im Land Berlin das sogenannte E-Kennzeichen für Elektrofahrzeuge eingeführt?

Antwort zu 1: Der § 9a Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV), der die Kennzeichnung elektrisch betriebener Fahrzeuge regelt, trat am 26.09.2015 in Kraft. Nach Aussage des LABO wurde am 05.10.2015 das erste E-Kennzeichen zugeteilt.

Frage 2: Welche Sonderregelungen für Elektrofahrzeuge sind nach dem EmoG grundsätzlich zulässig?

Antwort zu 2: Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) schafft eine Rechtsgrundlage für die Einführung einer Kennzeichnung von privilegierten elektrisch betriebenen Fahrzeugen sowie für die Einführung von Bevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). In Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes können die Bevorrechtigungen näher bestimmt werden, die Einzelheiten der Anforderungen an deren Inanspruchnahme festgelegt sowie die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, insbesondere Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, bestimmt werden.

Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um Bevorrechtigungen für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen, bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen, Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten und bei der Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen umzusetzen.

Frage 3: Ist der Senat der Meinung, dass die Anwendung dieser zulässigen Sonderregelungen zur Förderung der Elektromobilität in Berlin sinnvoll ist?

Antwort zu 3: Die Nutzung der genannten Sonderregelungen steht überwiegend im Konflikt mit anderen verkehrspolitischen Zielen. Ihre konkrete, beispielsweise teilräumliche Anwendung in der Stadt ist daher stets abzuwägen.

Vielfach umgesetzt wurde die Privilegierung von Elektro-Pkw für den Ladevorgang an Ladesäulen durch eine entsprechende Beschilderung und Markierung der Parkstände.

Dagegen lehnt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die Öffnung der Bus-Sonderspuren für Elektrofahrzeuge im Hinblick auf die möglichen Verzögerungen und Behinderungen im Betriebsablauf des Linienverkehrs mit Bussen, die Anreizfunktion für andere Pkw-Nutzer, die Sonderspur zu nutzen sowie die nicht gelöste Frage einer wirksamen Überwachung ab. Entsprechend den Markthochlaufszenerarien der Bundesregierung werden im Jahr 2020 in Berlin rund 20.000 Elektrofahrzeuge erwartet. Diese Flotte würde die bestehende Konkurrenzsituation des Busverkehrs mit den rd. 7.500 Taxen, den Einsatzfahrzeugen und dem zunehmenden Radverkehr, die die Bus-Sonderspuren ebenfalls benutzen, erheblich verschärfen.

Frage 4: Welche Sonderregelungen wird der Senat initiieren und ab wann greifen diese?

Antwort zu 4: Die Ladeinfrastruktur auf Straßenland wird seit April 2015 kontinuierlich erweitert. Bis März 2016 waren rund 90 Wechselstrom-Ladesäulen mit jeweils zwei Ladepunkten entsprechend dem Berliner Modell im öffentlichen Raum aufgebaut. Ende April wird die erste Schnellladesäule (mit drei Ladepunkten) in Betrieb

genommen. Darüber hinaus entstehen weitere Ladepunkte im halböffentlichen Raum. Als erste Stadt in Deutschland stellt Berlin eine Ladeinfrastruktur mit einer kundenfreundlich gestalteten, einheitlichen Benutzeroberflächen her, die alle Funktionen (Information, Authentifizierung und Nutzung) umfasst.

Frage 5: Welche Maßnahmen seitens des Senats sind geplant, um die Nutzung von Elektrofahrzeugen zu fördern?

Antwort zu 5: Die Förderung von intelligenter (Elektro-) Mobilität in einer künftigen „Smart City Berlin“ ist für den Senat von hoher Priorität um die industrie- und technologiepolitischen sowie die verkehrs-, klima- und umweltpolitischen Ziele des Senats erreichen zu können. Daher erfolgt auch nach dem Auslaufen des „Internationalen Schaufenster Elektromobilität Berlin-Brandenburg“ eine Fortführung der Finanzierung der Berliner Agentur für Elektromobilität eMO. Hierfür stellt der Senat im aktuellen Haushalt 2016/17 rund 2,3 Mio € zur Verfügung. Dabei wird sich die Elektromobilität auf Basis der bestehenden Projekt- und Kompetenzlandschaft in die relevanten Handlungsfeldern zukunftsweisender Smart City Konzepte integrieren (= smart eMobility), um die wirtschaftlichen Potentiale dieser Innovation noch weiter verstärkt für den Wirtschaftsstandort Berlin zu nutzen und auszubauen.

Durch die thematische Weiterentwicklung und künftige Schwerpunktsetzung der Aktivitäten der eMO sollen zukünftig vor allem die regionale Wertschöpfung erhöht und qualifizierte Arbeitsplätze in der Region neu geschaffen oder gesichert werden. Die verschiedenen Aktivitäten sind den Veröffentlichungen der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung bzw. der Agentur für Elektromobilität zu entnehmen. Weitere Aktivitäten sind den regelmäßigen Veröffentlichungen der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung bzw. der Agentur für Elektromobilität zu entnehmen.

Berlin, den 18. April 2016

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Apr. 2016)