Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 28 616
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Jürn Jakob Schultze-Berndt (CDU)

vom 23. September 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. September 2021)

zum Thema:

Elektroautos in Berlin — Antragsdauer

und **Antwort** vom 04. Oktober 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Okt. 2021)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Jürn Jakob Schultze-Berndt (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28616
vom 23. September 2021
über Elektroautos in Berlin — Antragsdauer

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

Frage 1:

Wie hat sich die Zahl der Ladestationen für Elektroautos im öffentlichen und halböffentlichen Raum in den letzten 2 Jahren entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach Monaten)?

Antwort zu 1:

Ein Überblick über öffentlich-zugängliche Ladestandorte in Berlin können auf der Webseite https://energieatlas.berlin.de aufgerufen werden. Für weitere Informationen bezüglich des Aufbaus von Ladestandorten im halböffentlichen Raum wird auf die Antwort auf die Fragen 1, 2, 3 und 6 zu den Schriftlichen Anfragen Nr. 18/26415 vom 28. Januar 2021 sowie Nr. 18/26433 bis Nr. 18/26443 vom 2. Februar 2021 verwiesen.

Angaben zur monatlichen Entwicklung liegen dem Senat lediglich für die Ladestandorte im öffentlichen Straßenland vor. Nachfolgend werden jeweils die zum Ende des angegebenen Monats im öffentlichen Straßenraum in Betrieb befindlichen Ladestandorte dargestellt. Zudem werden in der Tabelle die Anzahl der von der Allego GmbH im halböffentlichen Raum betriebenen öffentlich-zugänglichen Ladestandorte aufgeschlüsselt nach Monaten dargestellt.

Anzahl an Ladestandorten im öffentlichen und halböffentlichen Raum:

Jahr	**Monat**	**öffentlicher Raum***	**halböffentlicher Raum***
2019	Januar	259	16
	Februar	261	17
	März	261	17
	April	263	18
	Mai	263	18
	Juni	279	18
	Juli	287	18
	August	303	18
	September	333	18

	Oktober	347	20
	November	369	22
	Dezember	378	23
2020	Januar	387	23
	Februar	388	26
	März	411	31
	April	432	31
	Mai	450	31
	Juni	473	31
	Juli	488	31
	August	494	31
	September	513	31
	Oktober	564	33
	November	610	33
	Dezember	654	33
2021	Januar	660	34
	Februar	661	34
	März	659	34
	April	659	34
	Mai	659	34
	Juni	659	34
	Juli	659	34
	August	657	34

*Der Stand zum Ende des jeweiligen Monats wird angegeben.

In der folgenden Tabelle wird die Anzahl an jeweils bis zum Ende des angegebenen Monats neu errichteten öffentlich-zugänglichen Ladepunkten im privaten Raum dargestellt. Die Daten wurden vom Energieatlas Berlin abgerufen. Es liegen keine Daten über die Anzahl an Ladestandorten im privaten Raum, sondern nur über die Anzahl an Ladepunkten vor. Aktuellere Zahlen liegen derzeit nicht vor.

Anzahl an je Monat zugebauten öffentlich-zugänglichen Ladepunkten im privaten Raum:

Monat	**Anzahl an Ladepunkten**
Mai 2021	2
Apr 2021	12
Mrz 2021	7
Feb 2021	2
Jan 2021	8
Dez 2020	32
Nov 2020	11
Okt 2020	9
Sep 2020	8
Aug 2020	18
Jul 2020	12
Jun 2020	10
Mai 2020	12
Apr 2020	25
Mrz 2020	25
Feb 2020	9
Jan 2020	12

Dez 2019	22
Nov 2019	18
Okt 2019	24
Sep 2019	4
Aug 2019	16
Jul 2019	32
Jun 2019	6
Mai 2019	2
Apr 2019	10
Mrz 2019	41
Feb 2019	16
Jan 2019	8

Quelle: Energieatlas Berlin (abgerufen am 29.09.2021)

Frage 2:

Wie genau erfolgt der Prozess, damit vor einem Gebäude in öffentlichem oder halböffentlichem Straßenland eine Ladestation errichtet werden kann? Wer ist alles zu beteiligen und warum?

Antwort zu 2:

Für Informationen über den Ablauf des Planungs- und Genehmigungsprozesses bezüglich des Ladeinfrastrukturaufbaus wird auf die Antwort auf die Fragen 8 und 9 zur Schriftlichen Anfrage Nr. 18/20331 vom 7. August 2019 verwiesen.

Für die Schaffung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (LIS) im privaten und öffentlich-zugänglichen (halböffentlichen) Raum werden standardmäßig die folgenden Prozessschritte mit den folgenden Akteurinnen und Akteuren durchlaufen:

1. Um den wirtschaftlichen Betrieb von öffentlich-zugänglicher LIS an einem Standort bewerten zu können, erfolgt die **Standortbewertung** mittels eines geeigneten Standortanalyse-Tools. Diese basieren meist auf Szenarien der Nachfrage und Nachfrageentwicklung nach Ladevorgängen an den entsprechenden Standorten.
2. Die **Stellplätze**, an denen die öffentlich zugängliche LIS installiert werden soll, werden i.d.R. von den **Flächeneigentümern** (Privatpersonen oder Unternehmen) zur Verfügung gestellt. Wenn die Errichtung der LIS auf privatem Grund geschieht, bedarf es i.d.R. keiner gesonderten Genehmigung zur Errichtung der LIS. Ausnahmen hierzu könnte z.B. LIS an denkmalgeschützten Liegenschaften oder Explosionsschutzgebäuden darstellen.
3. Es werden ausreichend Lastreserven für die zusätzlichen Stromverbräuche der zukünftigen Ladevorgänge des bei der Liegenschaft anliegenden Stromanschlusses benötigt. Hierfür muss bei dem lokalen **Netzbetreiber** (Stromnetz Berlin GmbH) eine **Netzanfrage** gestellt werden. Die Netzanfrage hat das Ziel, die Lastreserven des bestehenden Netzanschlusses, die Möglichkeit der Anschlusserweiterung (Vergrößerung des Netzanschlusses) und u.U. auch die Möglichkeit der Installation eines neuen Hausanschlusses für die Nutzung von LIS beim Netzbetreiber zu erfragen. Die Netzanfrage wird meist durch einen Elektriker gestellt.
4. Die **Projektierung** zur Erstellung der LIS werden meist durch **LIS-Anbieter** durchgeführt, welche als Generalübernehmer meist auch die Installation der LIS übernehmen.

a. Die **Vorinstallation**, welche die Kabelverlegung vom Netzanschlusspunkt/Hausanschluss bis zum geplanten Ladepunkt, nebst Unterverteilung bei mehreren Ladepunkten umfasst, sowie die **Installation der Hardware** (der Ladesäulen/ Wallboxen) wird durch Installateure oder direkt von Elektrikern vorgenommen.
b. Bei Außenflächen wird ggf. ein **Tiefbauer** für das Ausschachten der Kabelwege bis zu den Stellplätzen benötigt.
c. Die Abnahme der Vorinstallation und der Hardware muss durch einen **Elektriker** mit entsprechender Zertifizierung erfolgen.

5. Der **LIS-Betreiber/ Charge Point Operator (CPO)** betreibt die Ladeinfrastruktur. Dieser ist für deren technische Sicherheit und Verfügbarkeit verantwortlich und sorgt dafür, dass die LIS mit Strom versorgt wird. Der CPO betreibt entweder sein eigenes Backend oder benötigt einen **Backend-Betreiber**, der den Ladevorgang intelligent steuert. Das Backend kann die LIS in ein Lastenmanagement, z.B. wenn mehrere Fahrzeuge gleichzeitig geladen werden, einbinden und kann die Abrechnung an die Nutzenden/Endkundeninnen/Endkunden übernehmen. Der Backendbetreiber kann die **Abrechnung** gegenüber den Endkundinnen/-kunden übernehmen, sofern die Kundin bzw. der Kunde z.B. eine Ladekarte des Backendbetreibers besitzt. Ansonsten wird die Abrechnung über eine **Roaming-Plattform** abgewickelt, in der der Backend-Betreiber eingebunden sein muss.
6. Der **E-Mobility Provider (EMP)** übernimmt die Tarifierung und **Abrechnung** gegenüber den Endkunden mittels Ladekarten oder einer App. Ein CPO kann gleichzeitig auch der EMP sein.

Frage 3:

Wie viele Anträge von Privatpersonen zur Errichtung einer Ladesäule wurden im Rahmen der nachfrageorientierten Errichtung in 2019 bis 2021 gestellt?

Antwort zu 3:

Im Rahmen der nachfrageorientierten Phase vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Juli 2019 wurden insgesamt 337 qualifizierte Standortanfragen gestellt, die korrekt eingereicht wurden und deshalb bearbeitet werden konnten. Davon gingen 62 Standortanfragen im Zeitraum Januar bis Juli 2019 bei der Allego GmbH ein, die u. a. von Privatpersonen gestellt wurden. Am 31. Juli 2019 endete die nachfrageorientierte Phase.

Frage 4:

Wie viele Anträge von Privatpersonen wurden jeweils in den Monaten Mai, Juni und Juli in den Jahren 2019 bis 2021 beschieden? (Bitte einzeln listen mit geplantem Standort). Wie viele davon positiv, wie viele negativ?

Frage 5:

Welches Eingangsdatum hatten jeweils die Anträge der Privatpersonen

a) beim Ladeinfrastrukturbetreiber,
b) bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz,
c) bei den für die Bereiche Sondernutzung und straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zuständigen Stellen des jeweiligen Bezirksamtes?

Antwort zu 4 und 5:

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Im Folgenden gilt ein Antrag als positiv beschieden, falls eine für den beantragten Ladestandort durch das jeweils zuständige Bezirksamt erteilte Sondernutzungserlaubnis vorliegt. Dem Senat liegen keine genauen Informationen über die Anzahl an negativ beschiedenen Anträgen von Privatpersonen zur Errichtung von Ladeeinrichtungen vor. In der folgenden Tabelle werden positiv beschiedene Anträge von Privatpersonen aufgelistet:

Jahr	**Monat**	**Standort**
2019	Mai	Fanny-Zobel-Str. 7 in 12435
	Juni	Lichterfelder Ring 90 in 12279
		Herkomerstr. ggü. 12 in 12435 (Errichtung der Ladeeinrichtung am Standort Herkomerstr. 3)
2020	Mai	Weinbergsweg ggü. 10 in 10119
		Gaudystr. 27 in 10437
		Zionskirchstr. 67 in 10119
		Holbeinstr. 38 in 12203
		Schlegelstr. 28 in 10115
		Kopenhagener Str. 27 in 10437
		Gotha-Allee 17 in 14052
		Knobelsdorffstr. 2 in 14059
		Hausburgstr. 32 in 10249
		Berkaer Str. 40 in 14199
		Elßholzstr. ggü. 34-37 in 10781
		Willibald-Alexis-Str. 43 in 10965
		Nordbahnstr. 5 in 13359
		Durlacher Str. 11 in 10715
	Juli	Stierstr. 6 in 12159
		Lauinger Str. 82 in 12683

Im Juli 2019 und im Juni 2020 wurden keine im Rahmen der nachfrageorientierten Phase gestellten Anträge von Privatpersonen beschieden.

Die Antragsunterlagen der Privatpersonen wurden aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht an die Bezirke geschickt. Deshalb wird anstatt des Eingangsdatums der Antragsunterlagen in der folgenden Tabelle das Datum angegeben, an dem das bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eingerichtete Ladeinfrastrukturbüro (LIB) den Antrag zur Vorprüfung des von der jeweiligen Privatperson beantragten Ladestandortes an die zuständigen Stellen des jeweiligen Bezirksamtes (BezA) geschickt hatte:

Standort	Eingangsdatum Allego	Eingangsdatum SenUVK	Eingangsdatum BezA
Fanny-Zobel-Str. 7	15.11.2017	07.08.2018	09.08.2018
Lichterfelder Ring 90	07.03.2018	27.08.2018	28.09.2018
Herkomerstr. ggü. 12	02.04.2018	27.08.2018	26.02.2019
Weinbergsweg ggü. 10	03.03.2019	11.07.2019	26.07.2019
Gaudystr. 27	15.01.2019	10.07.2019	11.07.2019
Zionskirchstr. 67	07.03.2019	19.12.2019	20.12.2019
Holbeinstr. 38	12.02.2019	12.11.2019	27.11.2019
Schlegelstr. 28	18.04.2019	31.07.2019	26.08.2019
Kopenhagener Str. 27	19.04.2019	19.12.2019	20.12.2019
Gotha-Allee 17	22.04.2019	21.08.2019	24.09.2019
Knobelsdorffstr. 2	24.04.2019	20.08.2019	24.09.2019
Hausburgstr. 32	15.01.2019	01.07.2019	11.07.2019
Berkaer Str. 40	16.02.2019	01.07.2019	11.07.2019
Elßholzstr. ggü. 34-37	25.02.2019	02.05.2019	27.06.2019
Willibald-Alexis-Str. 43	26.02.2019	20.05.2019	21.06.2019
Nordbahnstr. 5	17.03.2019	26.08.2019	29.08.2019
Durlacher Str. 11	10.04.2019	12.08.2019	26.08.2019
Stierstr. 6	10.02.2019	19.12.2019	20.12.2019
Lauinger Str. 82	30.03.2019	19.06.2019	28.06.2019

Frage 6:

Wie bewertet der Senat die Bearbeitungsdauer der Anträge angesichts des beabsichtigten Ausbaus von Berlin zur Modellstadt der Elektro-Mobilität?

Antwort zu 6:

Die Bearbeitung von Anträgen auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis und einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung durch die Bezirksämter kann sich u. a. wegen personeller Engpässe in den Bezirken teilweise verzögern. Für weitere Informationen bezüglich der Bearbeitungsdauer wird auf die Antworten auf die Fragen 1 und 3 zur Schriftlichen Anfrage Nr. 18/26660 vom 15. Februar 2021 verwiesen.

Frage 7:

Trifft es zu, dass für die Genehmigung eines Standortes zur Errichtung einer Ladestation folgende Kriterien erfüllt sein müssen?

a) Von den Antragstellenden ist ein Nachweis über den Erwerb bzw. über die Gebrauchsüberlassung (z.B. Leasing) eines Elektrofahrzeuges/Plug-In-Hybriden zu erbringen.

b) Der Nachweis über den Ort des regelmäßigen Ladebedarfs, in dessen Umkreis die Errichtung einer Lademöglichkeit beantragt wird, ist ebenfalls zu erbringen. Die Antragstellenden müssen einen Nachweis über ihren aktuellen Wohnsitz oder Arbeitsplatz hinzufügen – je nachdem, wo die Errichtung einer Lademöglichkeit beantragt wurde.
c) Eine Bestätigung über eine geplante (weitere) Nutzungsdauer/Vertragsdauer des Elektrofahrzeuges/Plug-In-Hybriden von mindestens zwei Jahren ab Vorlage der Dokumente ist einzusenden.
d) Die Antragstellenden müssen eine Bestätigung beifügen, dass ein Wegfall des Ladebedarfs, z.B. durch einen Wechsel des Wohnsitzes bzw. des Arbeitsplatzes, nicht absehbar ist.
e) Zudem muss sich der Standort mehr als 200 Meter von einer bereits errichteten Ladeeinrichtung entfernt befinden. Bei der Prüfung der Anträge wird zudem untersucht, ob die verkehrliche Eignung und ein öffentlicher Nutzen durch die Zugänglichkeit der Ladeeinrichtung für eine möglichst große Anzahl an Nutzerinnen und Nutzern vorliegen.

Antwort zu 7:

Es trifft zu, dass die genannten Kriterien für die Genehmigung von im Rahmen der nachfrageorientierten Phase beantragten Ladestandorten erfüllt werden mussten.

Frage 8:

Wie viele Anträge von Privatpersonen wurden in 2019, 2020 und 2021 abgelehnt?

Antwort zu 8:

Im Zeitraum von Januar 2019 bis Juli 2019 wurden 22 qualifizierte Anträge von Privatpersonen von der Allego GmbH und dem bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eingerichteten Ladeinfrastrukturbüro abgelehnt, die über die für das Projekt „be emobil“ eingerichtete Webseite eingereicht wurden. Dem Senat liegen keine genauen Daten über die Anzahl an abgelehnten Anträgen von Privatpersonen vor, die nach dem Abschluss der nachfrageorientierten Phase zur Errichtung von Ladeeinrichtungen an die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, die Bezirksämter oder an die Allego GmbH geschickt wurden.

Frage 9:

Was hindert das Land Berlin daran, an allen Parkscheinautomaten auch Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zu installieren?

Antwort zu 9:

Die Anforderungen an die Standorte von Parkscheinautomaten und Ladeeinrichtungen sind u. a. in Bezug auf die Stromversorgung grundlegend verschieden. Zudem können an den bestehenden Parkscheinautomaten keine Ladepunkte für das Laden von Elektrofahrzeugen installiert werden. Zu Einbauten im Unterstreifen wie Parkscheinautomaten ist im Rahmen der Errichtung von Ladeeinrichtungen ein seitlicher Abstand von mindestens 100 cm einzuhalten.

Frage 10:

Aus welchem Grund fordert SenUVK bei der Einrichtung der Elektroladesäulen in den Bezirken die Teilentwidmung der Parkplätze im öffentlichen Straßenland?

Antwort zu 10:

Dies trifft nicht zu. Eine Teileinziehung der Stellflächen vor Ladeeinrichtungen im öffentlichen Straßenland kann gar nicht in Betracht gezogen werden, unabhängig davon, ob eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung vorliegt oder nicht. Eine Teileinziehung würde den Gemeingebrauch an diesen Stellflächen einschränken. Der Zweck der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenland ist aber gerade die Nutzung der Straße durch Verkehrsteilnehmende für die Durchführung von Ladevorgängen elektrisch betriebener Fahrzeuge im Rahmen des Gemeingebrauches. Bei der Errichtung und dem Betrieb einer Ladeeinrichtung im öffentlichen Straßenraum handelt es sich in der Regel um eine straßenrechtliche Sondernutzung. In diesem Fall ist daher eine Sondernutzungserlaubnis für die Ladeeinrichtung zu beantragen, deren Erlaubnisvoraussetzungen in § 11 des Berliner Straßengesetzes (BerlStrG) geregelt sind. Dies ist die gängige praktizierte Verfahrensweise im Land Berlin.

Berlin, den 04.10.2021

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz