

**18. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Henner Schmidt (FDP)**

vom 18. Juli 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Juli 2018)

zum Thema:

**Ladesäulen für Elektromobilität (II)**

und **Antwort** vom 31. Juli 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. August 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Henner Schmidt (FDP)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 15 670  
vom 18. Juli 2018  
über Ladesäulen für Elektromobilität (II)

---

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

Frage 1:

Dürfen auch andere private Anbieter in Berlin Ladesäulen errichten (z.B. Supermärkte, Wohnungsbaugesellschaften, Firmen)?

Antwort zu 1:

Es ist erwünscht, dass Unternehmen, die sich an der EU-weiten Ausschreibung des Landes Berlin nicht beteiligt haben, Ladeeinrichtungen in Berlin errichten und betreiben. Für Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum ist die Einbindung in das „Berliner Modell“ zentrale Voraussetzung für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis. Ziel dieser Anforderung ist eine effiziente Nutzung durch einen diskriminierungsfreien Zugang zur Ladeinfrastruktur. Ladeeinrichtungen auf privaten Grundstücken sind eine sinnvolle Ergänzung der Angebote im öffentlichen Raum.

Frage 2:

Welche Bedingungen müssen erfüllt werden, damit andere private Anbieter Ladesäulen errichten können?

- a. auf Privatgelände?
- b. im öffentlichen Straßenland?

Antwort zu 2. a.:

Ladeeinrichtungen außerhalb des öffentlichen Straßenlandes bedürfen der Zustimmung der privaten Grundstückseigentümer bzw. Handlungsbevollmächtigten. Die technischen Anforderungen für einen sicheren Betrieb sowie die allgemeinen Anforderungen der

Bauordnung Berlin sind einzuhalten. Die Anlagen müssen den anerkannten technischen und baulichen Standards entsprechen.

Antwort zu 2. b.:

Eine Sondernutzungserlaubnis nach § 12 in Verbindung § 11 Berliner Straßengesetz (BerlStrG) ist für Ladestationen erforderlich, die auf Straßen, Wegen und Plätzen betrieben werden, die gemäß § 2 BerlStrG für den öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Die Sondernutzungsgenehmigungen werden von den bezirklichen Straßen- und Grünflächenämtern (vormals Tiefbauämter) erteilt. Voraussetzung hierfür ist die Einbindung in das „Berliner Modell“ (siehe Antwort zu 1).

Frage 3:

Sieht der Senat angesichts des Bedarfes an weiteren Schnellladesäulen und vor dem Hintergrund einer Presseberichterstattung, dass es einen deutlichen Rückstand im Zeitplan bei der Errichtung der Ladeinfrastruktur durch das vom Land Berlin beauftragte Konsortium gebe, Bedarf und Möglichkeiten, die Einrichtung von Ladesäulen durch andere private Anbieter anzuregen bzw. zu erleichtern? Wenn ja, welche?

Antwort zu 3:

Durch den Ladeinfrastrukturbetreiber Allego wurden 249 Ladesäulen mit 465 Ladepunkten bis Ende Juni 2018 errichtet. Darunter sind 9 Schnellladesäulen mit jeweils zwei parallel nutzbaren Ladepunkten. Das Angebot an Ladeinfrastruktur in Relation zu den in Berlin zugelassenen Elektro-Pkw übertrifft damit das Angebot in allen deutschen und den meisten europäischen Städten.

Eine Beschleunigung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum im Rahmen des „Berliner Modell“ gehört zu den Zielen des Senats. Dafür ist ein einheitliches und einvernehmliches Vorgehen aller Akteure notwendig. Um den Antrags- und Genehmigungsprozess zu beschleunigen, arbeitet der Senat an der Vereinheitlichung des Genehmigungsprozesses in Zusammenarbeit mit den Bezirken.

Die Errichtung von Ladeeinrichtungen durch „dritte Betreiber“ ist ausdrücklich erwünscht.

Frage 4:

Gemäß Festlegung haben Ladesäulen im öffentlichen Raum die Farbgebung „Signal Grau RAL-Farbcode 7003, bei einem Außenmaß von höchstens 1700 mm Höhe, 450 mm Breite und 360 mm Tiefe, einzuhalten (s.a. Bild einer Ladesäule auf [https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/planung/e\\_mobilitaet/de/infrastruktur.shtml](https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/planung/e_mobilitaet/de/infrastruktur.shtml))

- a. Welche Gründe haben dazu geführt, ein so unauffälliges und langweiliges Design für Ladesäulen vorzuschreiben, dass nur wenig zu ihrer Sichtbarkeit und Auffindbarkeit im Straßenland beiträgt?

Antwort zu 4:

Um das Straßenbild im Allgemeinen so wenig wie möglich zu beeinflussen, wurde für Ladesäulen im öffentlichen Raum eine zurückhaltende Dimensionierung und Gestaltung gewählt. Zudem wurden hierdurch auch größere Freiheiten bei der Vorauswahl von

Standorten möglich, die in räumlichem Zusammenhang mit Denkmälern, Denkmalbereichen und Gartendenkmälern sowie Erhaltungsbereichen stehen. Schließlich wurde das Verfahren beschleunigt, da durch die gewählte Gestaltung ein gesondertes bauordnungsrechtliches Verfahren zur Genehmigung als Werbeanlage entbehrlich ist.

Berlin, den 31.07.2018

In Vertretung

Stefan Tidow

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz