

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dirk Stettner (CDU)

vom 13. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Februar 2020)

zum Thema:

Kosten der E-Mobilität

und **Antwort** vom 03. März 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. März 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Dirk Stettner (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22654
vom 13.02.2020
über Kosten der E-Mobilität

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

Frage 1:

Wer legt die Preise an den be-emobil Ladesäulen des Landes Berlin fest?

Frage 2:

Wie setzen sich diese Preise zusammen? Wo entstehen Kosten, was ist die Gewinnmarge?

Frage 4:

Wo liegen die Berliner Preise an den Ladesäulen im bundesweiten Vergleich?

Frage 7:

Sind weitere Preissteigerungen an den be-emobil Ladesäulen geplant?

Antwort zu 1, 2, 4 und zu 7:

Die Fragen 1, 2, 4 und 7 werden wegen ihres sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Preise an den Ladesäulen werden durch den Betreiber der Ladeinfrastruktur festgelegt. Er muss sich dabei an die Vorgaben des einheitlichen Ladeinfrastrukturkonzeptes des Landes Berlin („Berliner Modell“) halten. Diese beziehen sich u.a. darauf, dass jeder Betreiber von Ladeeinrichtungen jedem Mobilitätsanbieter den diskriminierungsfreien Zugang zu seinen Ladeeinrichtungen gewähren muss. Hierzu gehört insbesondere die Erhebung marktüblicher und angemessener Zugangsentgelte. Darüber hinaus ist jeder Betreiber verpflichtet, Zugangsentgelte gegenüber allen Mobilitätsanbietern nach gleichen Bedingungen zu erheben. Auf der Grundlage eines zwischen dem Betreiber und den einzelnen Mobilitätsanbietern geschlossenen Zugangsvertrages ermöglicht der Betreiber den Kunden der Mobilitätsanbieter den Zugang

zu seinen Ladeeinrichtungen. Auf Basis der Zugangsentgelte, welche die Mobilitätsanbieter an die Ladeinfrastrukturbetreiber zu entrichten haben, legen die Mobilitätsanbieter die Preise für ihre Kundinnen und Kunden fest. Der Senat gibt somit weder die Preise zwischen Betreibern und Mobilitätsanbietern vor, noch die Preise zwischen Mobilitätsanbietern und Endkunden. Preisänderungen sind daher möglich. Da es keine vorgegebenen oder einheitlichen „Berliner Preise an den Ladesäulen“ gibt, ist ein bundesweiter Vergleich nicht möglich.

Die am Ladeinfrastrukturkonzept des Landes Berlin teilnehmenden Ladeinfrastrukturbetreiber und Mobilitätsanbieter melden ihre internen Kosten und Gewinnmargen nicht dem Senat.

Frage 3:

Die im August erfolgte Tarifumstellung an den Ladesäulen geschah ohne weitreichende Ankündigungen und brachte eine deutliche Preissteigerung mit sich. Wo Kunden zuvor noch 6 € für 44 kWh zahlen mussten, sind es nun mitunter über 18 €. Wie begründet der Senat diese enorme Anpassung der Preise (+200 %) und inwieweit ist dieser mit der Verkehrswende vereinbar?

Antwort zu 3:

Bis zum 15. Juli 2017 wurde an den von der Allego GmbH errichteten und betriebenen Ladeeinrichtungen ein Zeittarif angewendet. Als das zuständige Landesamt für Mess- und Eichwesen die Abrechnung nach Zeit als nicht eichrechtskonform darstellbar bewertete, wurde die Umsetzung auf eine „Session Fee“ im Sinne einer Anschlussgebühr erforderlich. Diese wurde am 15. Juli 2017 eingeführt. Danach betragen die Zugangsentgelte für die Mobilitätsanbieter an den Allego-Ladeeinrichtungen pro Ladevorgang 4,50 € an AC-Ladepunkten mit bis zu 4,6 kW, 6,00 € an AC-Ladepunkten mit 11 kW und 9,50 € an Schnellladesäulen mit AC-Ladepunkten mit 43 kW und DC-Ladepunkten mit 50 kW.

Sobald die mess- und eichrechtlichen Anforderungen geklärt wurden und die technischen Voraussetzungen vorlagen, war eine Abkehr von der „Session Fee“ möglich und die Allego GmbH hat die Abrechnung auf einen kWh-basierten bzw. verbrauchsabhängigen Tarif umgestellt. Der neue Tarif mit 0,39 €/kWh an AC-Ladepunkten mit bis zu 11 kW bzw. 0,59 €/kWh an Schnellladesäulen gilt seit dem 15.08.2019 an den von der Firma Allego betriebenen Ladeeinrichtungen und regelt die Zugangsentgelte für die Mobilitätsanbieter. Damit wurde dem Wunsch vieler Nutzerinnen und Nutzer entsprochen, das Tarifmodell einfacher und fairer zu gestalten und die Preistransparenz zu erhöhen. Verglichen mit der Session Fee werden mit diesem verbrauchsabhängigen Tarif Pkw mit hoher Batteriekapazität und Ladeleistung nicht bevorteilt.

Frage 5:

Wie bewertet der Senat die aktuelle Auslastung der be-emobil Ladesäulen?

Frage 6:

Wie hat sich die Nutzung der be-emobil Ladesäulen seit Tarifumstellung entwickelt?

Antwort zu 5 und zu 6:

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl der Ladevorgänge und die Geladenen kWh haben sich im 4. Quartal 2019 im Vergleich zum 1. Quartal 2019 annähernd verdreifacht und die Anzahl der Ladevorgänge pro Ladeeinrichtung pro Tag hat sich mehr als verdoppelt. Trotz des stetigen Wachstums ist die Auslastung der durch die Allego GmbH betriebenen Ladeeinrichtungen vor und nach der Tarifumstellung weiterhin als gering zu bewerten. Mit einem Ladepunkt für fünf Elektroautos hat Berlin im Vergleich zu anderen Städten eine hohe Zahl an Ladeeinrichtungen.

Berlin, den 03.03.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz