

Mitteilung – zur Kenntnisnahme –

Ausreichend Ladesäulen in ganz Berlin, in Innenstadt und Außenbezirken
Drucksachen 19/1956, 19/2143 und 19/2394

Der Senat von Berlin
MVKU IV A 1-1 - 9025 1625
WiEnBe III B 36 - 9013 7266

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Mitteilung

- zur Kenntnisnahme -
über Ausreichend Ladesäulen in ganz Berlin, in Innenstadt und Außenbezirken

- Drucksache Nr. 19/1956, 19/2143 und 19/2394

Der Senat legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 16.01.2025 Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird beauftragt, die „Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur“ fortlaufend weiterzuentwickeln und dabei einen besonderen Fokus auf den geplanten Umsetzungszeitraum zu legen. Insbesondere soll die Realisierungszeit der bereits beauftragten zusätzlichen 2.000 „Ladepunkte“ bis 2030 spürbar verkürzt und die Anzahl der Ladepunkte umfassend erhöht werden. Hierbei sind auch die Erkenntnisse führender Forschungsinstitute, wie des Berliner Reiner Lemoine Instituts mit seiner Studie „Elektromobilität Berlin 2025+“, zu berücksichtigen. Ein deutlich erhöhtes Ausbauziel (einschließlich innovativer Lademöglichkeiten an z. B. Laternen) soll in einem Zeit- und Maßnahmenplan festgeschrieben werden. Das Pilotprojekt „Laternenladen“ soll in den Regelbetrieb überführt und verstetigt werden. Mieter sollen zusätzliche Möglichkeiten für die Errichtung von Ladeeinrichtungen in Bestandsgebäuden erhalten, insbesondere wenn keine Garage vorhanden ist und öffentliche oder halböffentliche Flächen im weiteren Umfeld nicht zur Verfügung stehen. Dafür sind entsprechende Anpassungen in Gesetzen und Verordnungen vorzunehmen. Anbietern von innovativen Batteriewechselsystemen sollen für weitere Stationen insbesondere auch landeseigene Flächen zur Verfügung gestellt werden. Der Senat soll außerdem darauf hinwirken, dass vorhandene Ladeinfrastrukturen auf landeseigenen Flächen oder Flächen von Landesbetrieben, deren

Ladesäulen z. B. in der Nacht ungenutzt sind und wo es der Betriebsablauf und die Sicherheit möglich machten, der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Auch Sammelanlagen von Einzelhandelseinrichtungen sollen hierbei in den Fokus der Betrachtung rücken. Das Land Berlin unterstützt dabei das Projekt „Retail4Multi-Use“ des Deutschen Instituts für Luft- und Raumfahrt und des Reiner Lemoine Instituts. Zur Erreichung dieser Ziele soll sich der Senat insbesondere auch mit der Stromnetz Abgeordnetenhaus von Berlin 19. Wahlperiode Seite 2 Drucksache 19/1956 Berlin ins Benehmen setzen, um den notwendigen Ausbau des Mittelspannungsnetzes und eine beschleunigte Bereitstellung von Übergabepunkten zu ermöglichen.“

Hierzu wird berichtet:

Das Themenfeld Ladeinfrastruktur wird im Land Berlin aufgabenteilig bearbeitet, wobei die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt für die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum (Straßen und Plätze) und die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe für die Ladeinfrastruktur auf privatem Grund (z.B. landeseigene Flächen, Flächen von Unternehmen der Wohnungswirtschaft / gewerblichen Wirtschaft [inklusive Einzel- und Großhandel], Stellplätze an Einfamilienhäusern) verantwortlich ist, wozu auch öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auf diesen Flächen gehört.

Zum Beschluss kann folgendes berichtet werden:

- Am 01.10.2024 existierten im Land Berlin 30.000 Ladepunkte im öffentlichen und privaten Raum. Mehr als 5.000 davon waren öffentlich zugänglich und davon mehr als 3.000 Ladepunkte befanden sich im öffentlichen Raum.

Datengrundlage, Mengengerüst und Weiterentwicklung der Gesamtstrategie

Ladeinfrastruktur

- Die Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur 2030 für Berlin, welche im Jahr 2024 vom Senat beschlossen wurde, sieht unter Maßnahme 7 und 8 bereits eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Gesamtstrategie vor.
- Die im Beschluss genannte Studie „Elektromobilität Berlin 2025+“ des Reiner Lemoine Institut wurde im Auftrag des Senats erstellt und bildet die Grundlage des im Rahmen der Gesamtstrategieerstellung weiterentwickelten Mengengerüsts. Darauf wird auf Seite 14 der Gesamtstrategie verwiesen. Ergebnisse und Studie wurden dem Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses unter Vorgang (h18-3262.C) am 15.Juli 2021 zur Verfügung gestellt.
- Das Mengengerüst der Studie wurde für die Gesamtstrategie dahingehend überarbeitet, dass es dem noch stärkeren Hochlauf der Schnellladeinfrastruktur Rechnung

trägt, insbesondere auf Flächen des Einzelhandels. Durch ihre deutlich höheren Ladeleistungen und entsprechenden Fahrzeugdurchsatz verringern Schnelllademöglichkeiten den absoluten Gesamtbedarf an öffentlich zugänglichen Ladepunkten. Diese Entwicklung war zum Zeitpunkt der Studienerstellung drei Jahre zuvor noch nicht absehbar.

Ferner berücksichtigt das für die Gesamtstrategie erstellte Mengengerüst auch die neuen europäischen Vorgaben (AFIR) zum anzustrebenden Versorgungsgrad mit öffentlich zugänglicher Ladeleistung pro Elektrofahrzeug, den das Land Berlin seit Inkrafttreten der Verordnung im Jahr 2024 deutlich übererfüllt.

- Da diese Zielgröße jedoch nicht den Versorgungsbeitrag privater Ladeinfrastruktur am Gesamtladebedarf (in kWh) widerspiegelt, wurde, im Rahmen der Erarbeitung des Mengengerüsts zur Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur, als weitere Zielgröße der Gesamtladebedarf der in 2030 in Berlin zu ladenden Elektrofahrzeuge (unter Berücksichtigung der im Land zugelassenen Fahrzeuge, der Einpendler und Gäste) ermittelt.
- Somit ist sichergestellt, dass dort, wo Ladeinfrastruktur entstehen kann, kein Überangebot an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur entsteht und der Hochlauf privater Ladeinfrastruktur z.B. auch in verteilnetzschonender Verknüpfung mit eigener Erzeugung durch Solaranlagen attraktiv bleibt.

Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum: schneller Ausbau durch Zusammenspiel dritter Betreiber und der Berliner Stadtwerke

- Aktuell schreitet der Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum sehr schnell voran. Über die Planungen des Senats ist eine signifikante Erhöhung und beschleunigte Umsetzung (insbesondere auch am Stadtrand) sichergestellt und zählt auf das Erreichen der in der Gesamtstrategie formulierten Ziele ein.
- Der Senat hat die Forderungen des jetzigen Beschlusses schon frühzeitig antizipiert und im Jahr 2022 über die Öffnung zusätzlicher Ladepunktkontingente (1.360 Ladepunkte) für private Ladeinfrastrukturbetreiber die Beauftragung der Stadtwerke planungsseitig ergänzt. Durch die Schaffung von festen Kontingenten für jeden Bezirk, konnte zudem erreicht werden, dass private Betreiber sich auch stärker in den Außenbezirken engagieren.
- Da das ursprünglich bis 2030 angelegte Kontingent für private Betreiber bereits Mitte 2024 ausgeschöpft war, hat das Ladeinfrastrukturbüro der der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, auch vor dem Hintergrund des hier behandelten Beschlusses, eine Erreichbarkeitsanalyse der bei den Stadtwerken betriebenen und geplanten sowie der 1.360 zusätzlichen von privaten Betreibern geplanten und in Betrieb befindlichen Standorte im öffentlichen Raum durchgeführt.

Diese hatte zum Ergebnis, dass bei vollständiger Umsetzung aller in Planung befindlichen Standorte in einem erweiterten Kernbereich (in etwa Grenzen des Hobrechtplans) der nächste Ladepunkt nur noch etwa 350m entfernt wäre.

- Daher wurde im Oktober 2024 ein weiteres Kontingent von 1.000 Ladepunkten für private Betreiber geöffnet, welches sich auch gemäß der Umsetzung der Richtlinien der Regierungspolitik überproportional auf die Außenbezirke verteilt, um dort mittelfristig ebenfalls eine Flächendeckung in Form eines Grundangebots an Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum herzustellen. 100 Ladepunkte dieses Kontingents für private Betreiber sind für die Errichtung von Schnellladern (HPC) im öffentlichen Raum vorgesehen, da hier einige der derzeit 13 privaten Betreiber Interesse bekundet hatten und dies zudem auch ein zusätzliches Ladeangebot an hoch nachgefragten Standorten sowie für Flotten des Handwerks oder der Taxifahrenden bereitstellen würde.
- Die Nutzung dieses Ende 2024 geöffneten Kontingents ist über die Internetpräsenz der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt einsehbar, so auch die aktuell am Berliner Modell beteiligten Ladeinfrastrukturbetreiber:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/elektromobilitaet/ladeinfrastruktur-im-oeffentlichen-raum/informationen-fuer-dritte-betreiber/>

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die bereits in Umsetzung befindlichen Standorte aus dem 2022 geöffneten Kontingent von 1.360 Ladepunkten nicht mehr dargestellt sind, da sie sich im Verfahren befinden.

- Durch die weitere Öffnung des Berliner Modells für das Laden im öffentlichen Raum, konnte die im Beschluss geforderte signifikante Beschleunigung der Errichtungsaktivitäten erreicht werden, sodass seit Öffnung und erster Vertragsschlüsse mit privaten Betreibern zwischen Mitte 2022 und Mitte 2024 bereits knapp 900 Ladepunkte geschaffen werden konnten, Ende 2024 bereits knapp 600 weitere Ladepunkte, vom Ladeinfrastrukturbüro der der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt vorgeprüft waren und sich im Genehmigungsverfahren bei den Berliner Bezirken befanden.
- Damit wurde auch der jüngsten Sektoruntersuchung des Bundeskartellamts vom Oktober 2024 entsprochen, welche abermals die starke Rolle der Stadtwerke in vielen Kommunen kritisierte und welches sich die Einleitung weiterer Schritte zur Herstellung eines fairen Wettbewerbs am kommunalen Ladeinfrastrukturmarkt vorbehielt.
- In vielen Berliner Bezirken konnte eine signifikante Verdichtung des Ladenetzes erreicht werden, wenngleich in einigen Bezirken (Tempelhof-Schöneberg, Pankow,

Charlottenburg-Wilmersdorf und Reinickendorf) derzeit Verzögerungen im Genehmigungsverfahren zu beobachten sind, welche sich auf eine uneinheitliche Anwendung der vom Senat formulierten planerischen Vorgaben im Berliner Modell oder auf zu geringe personelle Kapazitäten zurückführen lassen.

- Ferner ist absehbar, dass die am Anfang 2025 seitens Stromnetz Berlin veröffentlichte signifikante Erhöhung der Netzanschlusskosten im öffentlichen Raum zu einer Abschwächung der Errichtungsdynamik führen wird.
- Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die signifikante Erhöhung der im Beschluss geforderten Ladepunktziele der Stadtwerke, auf einem für das Land kostenneutralen Wege mit aktuell +2.360 Ladepunkten (zusätzlich zu den von den Stadtwerken im Beschluss genannten, umzusetzenden 2.000 Ladepunkten) über die Aktivierung privater Betreiber angegangen wurde und weiter gemäß den Forderungen im Beschluss umgesetzt wird. Allein dadurch fließen den Bezirken durch die zusätzliche Errichtung privater Betreiber perspektivisch monatlich zusätzliche Einnahmen durch Sondernutzungsgebühren i.H.v. 15 EUR pro Standort, d.h. in Summe circa 220.000 EUR jährlich bei knapp 1.200 Standorten zu.
- Über das Ausloben weiterer Kontingente für private Betreiber verfügt der Senat auch perspektivisch über ein adäquates Mittel, flexibel und ohne größeren Ausschreibungsvorlauf auf zusätzliche Bedarfe reagieren zu können, was aktuell in Hinblick auf die geringen Auslastungszahlen und somit den wirtschaftlichen Betrieb der öffentlichen Ladeinfrastruktur wohl überlegt sein will.

Weiterführung und mögliche Erweiterung des Laternenladens

- Bezugnehmend auf den Beschluss zur Verstetigung des Laternenladens kann berichtet werden, dass der Berliner Senat, nachdem er die im Pilotprojekt ausbleibenden und eigentlich durch die von den Bezirken durchzuführenden Standortplanungen an sich zog, in fünf Außenbezirken insgesamt 826 Laternenlader umsetzen konnte, welche das Netz der 50 älteren Laternenlader der Berliner Stadtwerke ergänzen. Mit der im Februar 2025 abzuschließenden Vergabe zum Weiterbetrieb soll für das Land Berlin ein kostenneutraler Weiterbetrieb der im Eigentum des Landes Berlin befindlichen Laternenlader bis 2029 (bzw. 2032 mit Verlängerungsoption) sichergestellt werden.
- Die Beauftragung enthält zudem ein optionales Errichtungskontingent von bis zu 250 weiteren Laternenladepunkten, womit auch hier den Forderungen des Beschlusses nach einer Ausweitung entsprochen wird. Hierbei sei bemerkt, dass der Senat auf eigene Kosten bereits in 2024 und auf Grundlage von Eingaben von Bürgerinnen und Bürgern mit der Markierung ausgewählter Laternenladepunktstandorte begonnen hat

und dies, so im neuen Betreibervertrag vorgesehen, durch den Betreiber fortgeführt werden kann.

- Der Vertrag beinhaltet auch die Möglichkeit der Versetzung von Standorten zur Optimierung des Gesamtnetzes, wobei dem hier allerdings Grenzen gesetzt sind, da z.B. in den fünf beteiligten Projektbezirken nur ein geringer einstelliger Prozentsatz der Laternenstandorte für eine Ausstattung mit Laternenladeinfrastruktur geeignet war, die Errichtungsoptionen damit weitestgehend ausgeschöpft wurden, und insbesondere in den Innenstadtbereichen und Großwohnsiedlungen mit höherem Parkdruck mit einer Standard AC-Ladeeinrichtung mit zwei Ladepunkten eine größere Anzahl an Fahrzeugen bei geringerem Parkraumbedarf versorgt werden könnten.

Erarbeitung eines Maßnahmenpakets für bessere Rahmenbedingungen für E-Mobilität in Mietquartieren

- Ungefähr 85 % der Berlinerinnen und Berliner wohnen zur Miete. In Mietwohnungen – insbesondere in dicht bebauten Stadtquartieren, aber auch in Hochhaussiedlungen – ist der Zugang zu einem eigenen Ladepunkt deutlich schwieriger als in Ein- oder Mehrfamilienhäusern mit eigenen Stellplätzen für Pkw und der Möglichkeit, eigenständig eine Wallbox zu installieren.
- Aktuell wird – wie auch im vorliegenden Beschluss intendiert – ein Maßnahmenpaket erarbeitet, welches zum Ziel hat, die Rahmenbedingungen für E-Mobilität in dicht bebauten/besiedelten Stadtquartieren für Mieterinnen und Mieter zu verbessern, Informationen und Wissen zu vermitteln und den LIS-Aufbau gemeinsam mit anderen aktuellen Herausforderungen im Wohn-/Immobilienbereich anzugehen, sodass in allen Bereichen der Stadt Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht aufgebaut werden kann.
- Die Informationen, sowohl zum Recht von Mieterinnen und Mietern auf die Installation einer Wallbox (entsprechend Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz/WEMoG) als auch die Verpflichtungen von Eigentümern von Wohnhäusern (entsprechend Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität/GEIG), werden leicht auffindbar und gut verständlich u.a. auf der Webseite ladeinfrastruktur.berlin dargestellt.

Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur auf landeseigenen Liegenschaften in Planung

- Mit der Gesamtstrategie hat sich das Land Berlin weiterhin eine Vorreiterrolle beim Aufbau und Ausbau von Ladeinfrastruktur gegeben. Dazu gehört auch die Prüfung, wo Ladeinfrastruktur auf landeseigenen Liegenschaften für Gäste und Anwohnende

bereitgestellt bzw. für diese Nutzergruppen geöffnet werden kann. Zu dieser Fragestellung werden im Sinne der Strategieumsetzung bereits Gespräche mit der BIM und landeseigenen Unternehmen geführt.

- Diese zeigen, dass die Voraussetzungen für den Aufbau von (weiteren) Lademöglichkeiten von Liegenschaft zu Liegenschaft variieren (beispielsweise Haus- und Netzananschlusskapazitäten oder Zufahrtsbeschränkungen zu Stellplätzen), ebenso die Möglichkeiten für die Öffnung für externe Nutzergruppen (beispielsweise aufgrund des Betriebs von kritischer Infrastruktur, was eine Öffnung weitgehend ausschließt, oder aufgrund des bisherigen Fehlens von eichrechtskonformer Ladeinfrastruktur – wenn diese bislang nur für betriebseigene Flotten genutzt wird –, was eine Abrechnung bislang unmöglich macht). Um die Potentiale für die Öffnung vorhandener Lademöglichkeiten sowie den weiteren Ladeinfrastrukturausbau zu erheben, werden aktuell Liegenschaften in Bereichen mit Ladebedarfen aus technischer und räumlicher Sicht untersucht. Dort, wo Öffnung und/oder Ausbau machbar sind (ggf. unter Anpassung von Rahmenbedingungen wie etwa einer Versetzung von Schranken oder der Erweiterung von Netzananschlusskapazitäten), wird in Kooperation und im Einvernehmen mit den Eigentümern und Nutzern erarbeitet, was dafür zu tun ist und dies umgesetzt. Sofern dafür finanzielle Investitionen erforderlich sind, steht dies unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit finanzieller Mittel.

Unterstützung von innovativen Projekten

- Das Land Berlin hat sich mit der Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur einen vorausschauenden und nutzungorientierten Ausbau des Ladeangebots zum Ziel gesetzt. Dies beinhaltet einen Hochlauf, der zwischen aktuellen und absehbaren Bedarfen ausbalanciert. Aktuelle Bedarfe im Bereich Elektromobilität werden überwiegend durch Ladesäulen mit AC-, DC- oder HPC-Ladetechnik abgedeckt, der – wie oben beschrieben – in der gesamten Stadt voranschreitet. Innovative Projekte im Ladebereich werden durch die Berliner Landesagentur für Elektromobilität (eMO) unterstützt und die Marktentwicklung, also absehbare/perspektivische Entwicklungen, im Blick behalten. Die Bereitstellung von landeseigenen Flächen für Lademöglichkeiten (gleich welcher Technologie) kann zu Marktbedingungen bereits heute erfolgen.
- Bezugnehmend auf innovative Ladetechniken kann vom Senat mitgeteilt werden, dass dem Senat und einigen Bezirken erste Anträge zur Errichtung von Schnellladeinfrastruktur mit Pufferspeichern vorliegen und seitens Stromnetz Berlin das erste barrierefreie Ladesäulenmodell für den öffentlichen Raum in Berlin freigegeben wurde, welches dem nationalen Standard DIN SPEC 91504 (an dem der Senat mitgewirkt hat) entspricht und jetzt einer Errichtung zugeführt wird.

- Der Senat initiiert, unterstützt und beteiligt sich, im Rahmen der ihm zur Verfügung stehenden Kapazitäten, an Pilotvorhaben im Themenfeld. Er war als assoziierter Partner an der Beantragung des Forschungsprojektes Retail4MultiUse beteiligt und unterstützt dieses auch weiterhin.

Enge Abstimmung mit Stromnetz Berlin zum weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur

- Zentrale Voraussetzung für den Ausbau des Landeangebots ist die Verfügbarkeit von Kapazitäten an Netz- und Hausanschlüssen. Aus diesem Grund tauschen sich die beteiligten Senatsverwaltungen und Stromnetz Berlin (SNB) bereits regelmäßig über geplante Aktivitäten aus und stimmen sich zu möglichen Vorgehensweisen bei Herausforderungen ab. Die Bedarfsrechnungen für den Ladeinfrastrukturbereich sind SNB somit bekannt. Der Ausbau der Netzkapazitäten ist jedoch nicht nur für Elektromobilität notwendig, sondern auch für Hochlauf und Aufbau von Wärmepumpen, Photovoltaik und Rechenzentren. Insofern werden seitens SNB für die Ausbauplanung die Bedarfe für verschiedenste Zukunftstechnologien berücksichtigt. Eine Bereitstellung von Netzanschlüssen kann jedoch nur bei konkreten Kundenaufträgen erfolgen.
- In der Niederspannung erfolgt dies derzeit in der Regel nach Aussage von Stromnetz Berlin innerhalb von vier Wochen, da hierbei ein hoher Standardisierungs- und Automatisierungsgrad erreicht wurde. Bei Anschlüssen an die Mittelspannung ist dies aufgrund stark variierender Anlagen und Voraussetzungen kurzfristig nicht möglich. Vereinfachungen bei der Antragstellung werden seitens SNB sukzessive umgesetzt, was die Bereitstellung insgesamt ebenfalls beschleunigt.

Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Für die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum (Verantwortungsbereich der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt)

Mit den in geringerer Höhe zur Verfügung stehenden Mittel im Kapitel 0730, Titel 54059 für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum für das HH-Jahr 2025 in Höhe von 4,000 Mio. EUR (Ansatz: 5,312 Mio. EUR versehen mit einer mit dem 3. Nachtragshaushalt 2024/2025 verhängten qualifizierten Sperre in Höhe von 1,312 Mio. EUR) , kann aktuell keine kurzfristige Erhöhung der Ausbauziele der Stadtwerke umgesetzt werden.

Durch die bereits erfolgte Öffnung weiterer Errichtungskontingente für private Ladeinfrastrukturbetreiber kann dem Ansinnen des Beschlusses nach einer Erhöhung der Ausbauzahlen sowohl wie aktuell umgesetzt als auch perspektivisch entsprochen werden, ohne dass dafür vom Land Berlin zusätzliche Mittel bereitgestellt werden müssen und unter der Prämisse, dass die notwendigen Mittel für die bei den Stadtwerken beauftragten Ladepunkte weiterhin zur Verfügung gestellt werden. (Erforderliche Randbedingung ist jedoch, dass der Flottenhochlauf wieder Fahrt aufnimmt und sich die Auslastungszahlen verbessern, was überdies auch die Investitionen der Stadtwerke zum Teil refinanzieren würde).

Durch die Umsetzung der im Herbst 2024 geöffneten neuen Kontingente erhöhen sich die Einnahmen von Sondernutzungsgebühren durch die Bezirke weiter.

Bei Umsetzung aller derzeit geplanten oder über die privaten Kontingente ermöglichten 6.640 Ladepunkten an circa 3900 Standorten im öffentlichen Raum ergäben sich auf bezirklicher Seite jährliche Einnahmen an Sondernutzungsgebühren i.H.v. 702.000EUR.

Für die Ladeinfrastruktur im privaten Raum (Verantwortungsbereich der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe)

Im HH-Jahr 2025 sind finanzielle Mittel i.H.v. 2 Mio. EUR für die Förderung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen vorgesehen sowie i.H.v. 1,4 Mio. EUR für den Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur insbesondere auf den landeseigenen Flächen. Der Einsatz dieser Mittel wird derzeit vorbereitet. Darüber hinaus besteht über das Förderprogramm WELMO die Möglichkeit der Förderung von Ladeinfrastruktur (weiterhin sind Fahrzeuge, Beratung und betriebliches Mobilitätsmanagement förderfähig). Hierfür sind im HH-Jahr 2025 insgesamt Mittel i.H.v. 5 Mio. EUR vorgesehen.

Weitere Investitionen insbes. in die Erweiterung von Netzanschlüssen und -kapazitäten für den Ausbau von Ladeinfrastruktur bei landeseigenen Betrieben und Unternehmen bzw. eine vollständige Umsetzung des Arbeitsplans können in künftigen Investitionsplanungen bzw. Haushaltsplänen nur unter entsprechender Prioritätensetzung im Rahmen der für den Landeshaushalt insgesamt verfügbaren Ausgaben berücksichtigt werden (Haushaltsvorbehalt).

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Für die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum (Verantwortungsbereich der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt)

Mit der Erhöhung der Kontingente / Ausbauziele ergeben sich auch erhöhte Bearbeitungs- und Monitoringbedarfe sowie zu bearbeitende Anfragen von Bürgerinnen

und Bürgern im Ladeinfrastrukturbüro der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Die personelle Verstärkung ist in der Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur unter Maßnahme 13 aufgeführt und bereits über Schaffung und Besetzung einer bis Ende 2025 befristeten Beschäftigungsposition erfolgt. Ohne die Verstetigung / Entfristung der Beschäftigungsposition kann den Zielen des Beschlusses hinsichtlich der bereits in Umsetzung befindlichen Erhöhung des Gesamtausbauziels nicht entsprochen werden. Eine vollständige Umsetzung steht daher unter dem Vorbehalt, dass die Aufgabe auch bei der der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umweltpersonell abgesichert werden kann, was derzeit vor dem Hintergrund der anstehenden Haushaltsberatungen 2026/ 2027 mit den neuen Einsparvorgaben unter Haushaltsvorbehalt steht.

Für die Ladeinfrastruktur im privaten Raum (Verantwortungsbereich der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe)

Mit der Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur wurde die Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe für Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen festgelegt. Hierfür wurde eine dauerhafte Stelle geschaffen und besetzt. Ein weiterer Personalaufwuchs ist derzeit nicht geplant. Die Umsetzung der Gesamtstrategie und ihrer Maßnahmen erfolgt im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten.

Wir bitten, den Beschluss damit als erledigt anzusehen.

Berlin, den 17.06.2025

Der Senat von Berlin

Stefan Evers

Ute Bonde

Franziska Giffey

Bürgermeister

Senatorin für Mobilität,
Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt

Senatorin für Wirtschaft,
Energie und Betriebe