

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)

vom 24. März 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. März 2022)

zum Thema:

Wie viel Elektromobilität steckt in Berlin?

und **Antwort** vom 05. April 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. April 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11358
vom 24. März 2022
über Wie viel Elektromobilität steckt in Berlin?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Wie hat sich die Zahl der zugelassenen rein elektrisch betriebenen Kraftfahrzeuge pro Quartal in den Jahren 2020, 2021 und 2022 (1. Quartal) entwickelt? (bitte wenn möglich nach Bezirken aufschlüsseln)

- a. Welche Erwartungen hat der Senat für die die Zulassungszahlen für rein elektrisch betriebenen Kraftfahrzeuge in den Jahren 2022 und 2023?

Frage 2:

Wie hat sich die Zahl der zugelassenen Hybrid-Kraftfahrzeuge pro Quartal in den Jahren 2020, 2021 und 2022 (1. Quartal) entwickelt? (bitte wenn möglich nach Bezirken aufschlüsseln)

- a. Welche Erwartungen hat der Senat für die Zulassungszahlen für Hybrid-Kraft-Fahrzeuge in den Jahren 2022 und 2023?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die Daten nur halbjährlich von der Zulassungsbehörde Berlin an das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg übertragen werden, war eine quartalsmäßige Aufschlüsselung nicht möglich. Zahlen für 2022 liegen noch nicht vor. Die Daten für die Jahre 2020 und 2021 können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Bezirk	Kraftfahrzeuge insgesamt am 31.12.2019		Kraftfahrzeuge insgesamt am 30.06.2020		Kraftfahrzeuge insgesamt am 31.12.2020		Kraftfahrzeuge insgesamt am 30.06.2021	
	Elektro	Hybrid	Elektro	Hybrid	Elektro	Hybrid	Elektro	Hybrid
Charlottenburg-Wilmersdorf	790	2.964	945	3.557	1.341	4.971	1.916	6.908
Friedrichshain-Kreuzberg	821	1.666	867	2.065	918	2.675	1.121	3.340
Lichtenberg	191	1.521	289	1.710	420	2.282	571	2.865
Marzahn-Hellersdorf	214	1.885	275	2.160	450	2.917	645	3.582
Mitte	1.084	2.823	1.012	3.246	1.403	4.629	1.732	5.993
Neukölln	181	1.950	240	2.152	405	2.525	537	2.976
Pankow	398	1.936	520	2.254	837	3.128	1.106	3.958
Reinickendorf	381	2.015	445	2.254	661	3.408	863	3.629
Spandau	297	1.577	367	1.767	563	2.430	718	3.012
Steglitz-Zehlendorf	526	2.364	635	2.667	989	3.459	1.351	4.321
Tempelhof-Schöneberg	555	2.443	697	2.865	1.080	3.763	1.590	4.654
Treptow-Köpenick	271	2.139	350	2.519	598	3.420	841	4.232

Aufgrund der komplexen Datenlage, die sowohl in Abhängigkeit zur allgemeinen wirtschaftlichen Lage, politischen Leitentscheidungen als auch dem privaten Konsumverhalten steht, sind Aussagen schwierig. Basierend auf den bisherigen Entwicklungen und aktuellen Randbedingungen ist zu erwarten, dass sich der Trend der Jahr für Jahr deutlich steigenden Zulassungszahlen von rein elektrisch betriebenen sowie von hybrid betriebenen Kraftfahrzeugen auch für 2022 und 2023 fortsetzen wird.

Frage 3:

Wie hat sich die Zahl der in Berlin vorhandenen Ladesäulen pro Quartal in den Jahren 2020, 2021 und 2022 (1. Quartal) im öffentlichen Raum, in halböffentlichen Räumen, auf Grundstücken des Landes und auf Grundstücken von Beteiligungen des Landes entwickelt? (bitte nach Bezirken und nach Schnellladesäulen und normalen Ladesäulen aufschlüsseln)

Antwort zu 3:

Die Zahlen der öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen für die Jahre 2020 und 2021 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Die Zahlen vom 1. Quartal 2022 werden auf der Webseite des Berliner Energieatlas unter <https://energieatlas.berlin.de> aktualisiert.

Bezirk	Art der Ladeeinrichtung	Öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen (Ladepunkte) im 1. Quartal 2020		Öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen (Ladepunkte) im 1. Quartal 2021	
		öffentlicher Raum	halböffentlicher Raum	öffentlicher Raum	halböffentlicher Raum
Charlottenburg-Wilmersdorf	Normallader	76 (147)	21 (41)	110 (214)	40 (79)
	Schnelllader	1 (2)	3 (7)	1 (2)	4 (9)
Friedrichshain-Kreuzberg	Normallader	36 (70)	11 (22)	62 (122)	11 (22)
	Schnelllader	0 (0)	3 (6)	0 (0)	4 (9)
Lichtenberg	Normallader	20 (40)	5 (12)	27 (54)	7 (16)
	Schnelllader	0 (0)	1 (2)	0 (0)	3 (8)
Marzahn-Hellersdorf	Normallader	13 (23)	8 (16)	15 (26)	8 (16)
	Schnelllader	0 (0)	2 (4)	0 (0)	4 (10)
Mitte	Normallader	76 (150)	40 (64)	118 (234)	54 (103)
	Schnelllader	0 (0)	4 (8)	0 (0)	5 (10)
Neukölln	Normallader	30 (59)	4 (8)	43 (82)	4 (8)
	Schnelllader	1 (2)	5 (12)	1 (2)	8 (20)
Pankow	Normallader	35 (67)	9 (18)	66 (129)	12 (23)
	Schnelllader	0 (0)	9 (20)	0 (0)	13 (30)
Reinickendorf	Normallader	5 (7)	3 (6)	11 (19)	3 (6)
	Schnelllader	0 (0)	4 (9)	0 (0)	5 (12)
Spandau	Normallader	19 (37)	10 (20)	24 (47)	11 (22)
	Schnelllader	0 (0)	4 (10)	0 (0)	6 (15)
Steglitz-Zehlendorf	Normallader	16 (27)	2 (4)	50 (87)	4 (6)
	Schnelllader	0 (0)	3 (6)	0 (0)	4 (9)
Tempelhof-Schöneberg	Normallader	37 (67)	48 (63)	68 (126)	48 (63)
	Schnelllader	0 (0)	5 (10)	0 (0)	13 (30)
Treptow-Köpenick	Normallader	10 (18)	11 (20)	16 (30)	18 (32)
	Schnelllader	0 (0)	4 (7)	0 (0)	5 (9)

Frage 4:

Wie ist das Verhältnis von voll- und teilelektrischen Kraftfahrzeugen zu Ladepunkten im öffentlichen und halböffentlichen Raum (bitte nach Bezirken aufschlüsseln)?

- a. Welches Verhältnis von voll- und teilelektrischen Kraftfahrzeugen zu Ladepunkten erachtet der Senat als zweckmäßig?
- b. Wie bewertet der Senat die Ziele für den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur gemäß der EU-Richtlinie zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe?

Antwort zu 4:

Der Senat erhebt diese Verhältnisrechnungen nicht auf bezirklicher Ebene. Als Planungsannahme für die Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur ist von Bedeutung wo sich die Fahrzeuge (inklusive der Einpendler) im Tagesverlauf aufhalten und in welchem Lade-Use Case Bedarf entsteht. Diese Grundlagen wurden im Rahmen der Studie Elektromobilität Berlin 2025+ ermittelt. Die aktuelle Überarbeitung der Alternative Fuels Infrastructure Directive auf EU Ebene berücksichtigt neu auch die technischen Entwicklungen z.B. das schnelle Laden und wird vermutlich in diesem Jahr auf ein Verhältnis von Ladeleistung zu Fahrzeug umgestellt.

Frage 5:

Laut Drucksache (19/10244) wird aktuell an einem Ausbaukonzept für den Ladeinfrastrukturaufbau im öffentlichen Straßenland gearbeitet. Verfolgt der Senat hierbei einen Zeitplan, falls ja:

- a. Für wann rechnet der Senat mit der Vorlage des Ausbaukonzepts?
- b. Wann werden dem Senat erste konkrete Ausbaupläne für neue potenzielle Ladesäulen in den Bezirken und für die LOR-Planungsräume für die Jahre ab 2022 vorliegen?
- c. Wann rechnet der Senat mit der Umsetzung der bis zu 1.000 neuen Laternenladepunkte aus dem Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) „Neue Berliner Luft“ in den Bezirken Steglitz-Zehlendorf und Marzahn-Hellersdorf?

Antwort zu 5:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz hat das sogenannte Berliner Modell überarbeitet und das Errichtungskonzept für den öffentlichen Raum Ende 2021 fertiggestellt. Es wurden für jeden der 448 LOR-Planungsräume im Stadtgebiet zukünftige Ladebedarfe abgeleitet und Aufbaupfade abgeleitet.

Im Rahmen des Projektes „EIMobileBerlin“ rechnet der Senat damit, dass die mit der Errichtung der ersten 200 Laternenladepunkte im zweiten Quartal 2022 begonnen wird.

Frage 6:

Bis wann rechnet der Berliner Senat mit dem Abschluss des Vergabeverfahrens an die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH für den Aufbau von Ladeinfrastruktur?

- a. Welche Alternativen zur Vergabe an die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH hat der Berliner Senat geprüft, bspw. öffentliche oder beschränkte Ausschreibung, Konzessionsmodelle, marktgetriebener Ausbau?
- b. Hat der Berliner Senat eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vor der Vergabe durchgeführt und wenn ja, was waren die wesentlichen Kriterien und Ergebnisse?
- c. Über welche Erfahrungen verfügt die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH beim Aufbau und Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur?
- d. Wie viele Vollzeitäquivalente sind aktuell bei der Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH für den Aufbau und Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur beschäftigt?
- e. Wie viele Ladestationen wurden bislang durch die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH aufgebaut bzw. betrieben?

Antwort zu 6:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz hat Ende 2021 die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH im Rahmen einer Inhouse-Vergabe mit dem Betrieb und der Errichtung von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum beauftragt. Alternativ wurde eine Vergabe über eine europaweite Ausschreibung geprüft. Der Inhouse-Vergabe gemäß Senatsbeschluss vom 22.06.2021 ist eine intensive fachliche Auseinandersetzung vorausgegangen. Dabei wurde neben dem sachgerechten Mitteleinsatz auch die Möglichkeit einer langfristigen Etablierung effizienter Prozesse und Strukturen mit Synergieeffekten bei der Zusammenarbeit mit den landeseigenen Unternehmen, den Bezirken und weiterer lokaler Partner berücksichtigt. Ferner kann dadurch der Betrieb und die Errichtung von Ladeinfrastruktur nicht nur im öffentlichen, sondern auch im halb-öffentlichen Raum (für den eigenen Fuhrpark, auf Senatsliegenschaften, für die kommunale Wohnungswirtschaft etc.) aus einer Hand bereitgestellt werden. Effizienzgewinne im Planungsprozess durch direkte Abstimmung mit den Bezirken und städtischem Verteilnetzbetreiber sowie die Harmonisierung des Netz- und Ladeinfrastrukturaufbaus stellen bei einem Privatunternehmen eine größere Hürde dar. Die Inhouse-Vergabe bietet zusätzlich eine höhere Flexibilität, um auf Veränderungen während der Vertragslaufzeit in einem dynamischen Marktumfeld reagieren zu können sowie eine höhere Kostentransparenz. Die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH betreibt seit dem Jahr 2020 mehrere öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen. Aktuell sind 5,5 Vollzeitäquivalente für den Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur beschäftigt und zuständig für den Aufbau des Geschäftsfelds Elektromobilität, inklusive der Übernahme der Allego LIS. Bisher wurden 18 Ladeeinrichtungen durch die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH errichtet bzw. betrieben.

Frage 7:

Wie viele PKW umfasst aktuell der Fuhrpark des Landes Berlin und der Landesbeteiligungen? Wie hoch ist dabei der Anteil der voll- bzw. teilelektrischen PKW (bitte getrennt ausweisen nach Land, Bezirken und Beteiligungen)?

Antwort zu 7:

Der Fuhrpark der Polizei Berlin umfasst 2.895 Fahrzeuge, sowohl PKW als auch Großfahrzeuge (Stand 25. März 2022).

Davon sind 15 Fahrzeuge (0,5 %) vollelektrisch, 90 Fahrzeuge (3,1 %) mit Hybridantrieb und acht Fahrzeuge (0,3 %) mit Plug-In-Hybrid-Antrieb. Zudem gibt es zwei Fahrzeuge (0,1 %) mit Wasserstoff-/Brennstoffzellenantrieb.

Der Fuhrpark der Berliner Feuerwehr umfasst 1.149 Fahrzeuge (Stand 31.01.2022), überwiegend Großfahrzeuge. Davon sind 11 Fahrzeuge (1 %) batterieelektrisch, vier Fahrzeuge (0,3 %) wasserstoffelektrisch und ein Fahrzeug (0,1 %) mit Erdgas betrieben.

Im Landesverwaltungsamt Berlin (LVwA) umfasst der personengebundene Fahrdienst derzeit 49 Fahrzeuge. Davon sind 25 Fahrzeuge rein elektrisch (51 % des Gesamtbestands) und 18 Fahrzeuge teilelektrisch bzw. Hybrid (37 % des Gesamtbestands) angetrieben.

Weitere Daten zu Umfang und Zusammensetzung des Fuhrparks des Landes Berlin mit Stand 29.03.2022 können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Institution	Anzahl E/Hybrid-PKW	Anzahl Benzin/ Diesel/ ua.-Kraftstoff-PKW	PKW gesamt
Bezirksämter Berlin inkl. OA	75	296	371
Senatsverwaltungen	13	108	121

Frage 8:

Hat der Senat Vorgaben, die über die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit gem. Verkehrszeichen hinausgehen, erlassen, wie schnell mit einem Dienst-PKW gefahren werden darf?

Antwort zu 8:

Dem Senat sind solche Vorgaben nicht bekannt.

Frage 9:

Welche weiteren Informationen gibt es ggf., die für das Verständnis der in dieser Anfrage erörterten Sachverhalte relevant sind?

Antwort zu 9:

Weitere Informationen zum Thema Elektromobilität können der Internetseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz entnommen werden

(<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/elektromobilitaet/>).

Berlin, den 05.04.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz