

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Nina Lerch (SPD)

vom 08. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. April 2022)

zum Thema:

**Ladesäuleninfrastruktur in den Außenbezirken – aktueller Stand und
Perspektive**

und **Antwort** vom 03. Mai 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Mai 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Nina Lerch (SPD)
Über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

Über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11657
vom 08. April 2022
Über Ladesäuleninfrastruktur in den Außenbezirken – aktueller Stand und
Perspektive

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

Frage 1:

Wie viele Ladepunkte (E-Mobility-Ladesäulen) gibt es Stand heute zusammengenommen in allen Außenbezirken Berlins (damit ist außerhalb des S-Bahnrings gemeint)?
Bitte auflisten nach Bezirken mit den aktuell verfügbaren Daten

Antwort zu 1:

Die aktuelle Verteilung der öffentlich-zugänglichen Ladepunkte kann auf der Webseite des Berliner Energieatlas unter <https://energieatlas.berlin.de> eingesehen werden. Im dortigen Diagrammbereich können alle Daten nach Bezirken aufgeschlüsselt werden.

Frage 2:

Wie viele Ladesäulen hat sich der Senat auch im Hinblick auf seine eigenen Klimaziele 2030 bis zum Jahr 2030 zum Ziel gesetzt berlinweit?

Antwort zu 2:

Eine solche Zielsetzung muss nach öffentlichem Raum und privatem Raum (z.T. öffentlich zugänglich) unterschieden werden. Der auf den Bedarf ausgerichtete Zubau im öffentlichen Raum sieht derzeit eine zusätzliche Errichtung von bis zu 1.800 AC- und DC- sowie bis zu 200 HPC Ladepunkten durch die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH vor. Dritte Betreiber können zusätzlich bis zu 1.360 Ladepunkte errichten. Im Projekt EIMobileBerlin werden vorbehaltlich der Projektverlängerung weitere 1.000 Laternenladepunkte angestrebt. Die Errichtung von z.T. schnellerer Ladeinfrastruktur soll den Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen gerecht werden, aber auch durch ihren höheren Durchsatz eine flächeneffizientere Nutzung des öffentlichen Raums ermöglichen.

Die Ziele für den privaten Raum, welche auch den öffentlich-zugänglichen privaten Grund einschließt, werden gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik vom Senat erarbeitet.

Frage 3:

Welche Zahl an installierten und in Betrieb genommenen Ladesäulen wären für Berlin nötig, um alle in Berlin zugelassenen Elektrofahrzeuge sicher und ausreichend mit Strom zu versorgen?
Sind die dafür vom Senat geplanten Zahlen für den Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur ausreichend?
(Zahlen jeweils bis 2030)

Antwort zu 3:

Hierfür kann lediglich ein Ergebnisraum angegeben werden, da Fahrzeughochlauf und weitere technische Entwicklungen den realen Bedarf beeinflussen können. Planungsannahmen zu den Bedarfen in den unterschiedlichen Teilräumen und sogenannten Lade-Use-Cases im Stadtgebiet wurden im Rahmen der Studie Elektromobilität Berlin 2025+ vom Senat auf Basis unterschiedlicher verkehrlicher Szenarien und Flottenzusammensetzungen ermittelt. Diese sind über die Internetseite des Senates verlinkt, aber auch über die Parlamentsdokumentation öffentlich einsehbar unter: <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-3262.C-v.pdf>.

In Bezug auf die Frage nach den geplanten Zahlen für den Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur wird auch auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen. Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur erfolgt bedarfsgerecht und orientiert sich im öffentlichen Raum an den perspektivischen Bedarfsintensitäten in den einzelnen Planungsräumen der Stadt.

Frage 4:

Wie gewährleistet der Senat, dass die im Netz vorgehaltene Leistung den Gleichzeitigkeitsbedarfen entspricht bzw. ausreichend ist?

Bitte um technische Begründung mit angenommenen Zahlen zu der vorzuhaltenden Leistung im Stromnetz bei maximaler Auslastung der Ladesäuleninfrastruktur und normalem sonstigem Strombedarf (Durchschnittsbedarf Berlin Stundenwert).

Antwort zu 4:

Im Rahmen oben genannter Studie wurden im „Business as Usual Szenario“ die durch die E-Mobilität entstehenden Lasten durch den Verteilnetzbetreiber für 2040 bewertet. Dafür wurden die durch Elektrofahrzeuge verursachten Lasten auf Bezirksebene mit den aktuellen IST-Lastgängen der HS/MS-Umspannwerke zum Jahreshöchstlasttag in Berlin überlagert. Die Aufteilung der je Bezirk angegebenen Lasten erfolgte nach geografischer Abdeckung mit 74 Umspannwerksgebieten. Der Gleichzeitigkeitsgrad schwankte je UW dabei deutlich. Die zeitungleiche Höchstlast, die aus den Elektrofahrzeugen resultiert, betrug ca. 260 MVA. Zeitgleich wirksam waren davon ca. 200 MVA. Wird das in Relation zur aktuellen Jahreshöchstlast (netto = inkl. Einspeisung) in Berlin gesetzt, sind das auf Hochspannungsebene ca. 10 Prozent Steigerung (siehe auch Studie Elektromobilität Berlin 2025+, S. 84).

Die Errichtung von Ladeinfrastruktur wird immer mit dem Verteilnetzbetreiber abgestimmt, welcher die Auswirkungen von Errichtung und Betrieb für jede Ladeeinrichtung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens bewertet.

Frage 5:

Welche Strategie verfolgt der Senat, auch die Außenbezirke mit ausreichend Ladesäuleninfrastruktur bis 2030 zu versorgen? Welche Vorgaben macht er bei Vergaben den Bieterfirmen, um einen flächendeckenden Aufbau der Infrastruktur zu gewährleisten und ein „Cherry Picking“ zu verhindern?

Antwort zu 5:

Der Aufbau im öffentlichen Raum erfolgt bedarfsgerecht in allen Teilräumen der Stadt. Die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH suchen auf Grundlage zukünftiger Bedarfsintensitäten Standorte. Circa 2/3 der Suchräume befinden sich hierbei außerhalb der Umweltzone.

Überdies stehen interessierten dritten Betreibern Errichtungskontingente für jeden Bezirk zur Verfügung. Damit ist die Errichtung durch dritte Betreiber für jeden Bezirk auch im Innenstadtgebiet limitiert, womit eine Errichtung auch im städtischen Randbereich angeregt werden soll. Der Senat berät dritte Betreiber und unterstützt deren Standortsuche, indem er gezielt Informationen über noch freie öffentlichen Räume zur Verfügung stellt und Betreiber auch an die entsprechenden Stellen interessierter Bezirke weiterleitet.

Mehr Informationen finden sich unter: Elektrisch unterwegs auf Berlins Straßen – Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum - Berlin.de

Frage 6:

Sieht der Senat die Möglichkeit, in einem bestimmten Außenbezirk wie z.B. Buckow ein Pilotprojekt mit Ladepunkten an Straßenlaternen zu starten, um sowohl die Leistungsfähigkeit, als auch die Machbarkeit hinsichtlich der Kosten, Leistungsaufnahme, Verfügbarkeit und Nutzungseffizienz zu untersuchen?

Wenn ja, welche Schritte plant er hierfür?

Wenn nein, wie will er den ausreichenden Ausbau auch in den Außenbezirken andernfalls sicherstellen?

Antwort zu 6:

Ein solches Vorhaben ist derzeit nicht geplant, da die Ergebnisse des laufenden Projektes ElMobileBerlin für eine Bewertung des Laternenladens genutzt werden sollen. Es kann jedoch bereits jetzt festgehalten werden, dass sich nur ein Bruchteil der momentan im Betrieb befindlichen Laternen hierfür eignet, da diese entweder noch nicht elektrifiziert, die vorgehaltene Anschlussleistung zu gering, nicht über den ganzen Tag hinweg vorhanden ist, oder der Laternenkörper nicht geeignet bzw. zu schmal ist, um die erforderlichen Einbauten aufzunehmen. Weitere limitierende Determinanten sind die Lage im Straßenraum bzw. nicht befestigte Stellplätze sowie nicht unmittelbar am Fahrbahnrand errichtete Laternen.

Zu Teilfrage 3 wird auf die Antwort auf Frage 5 verwiesen.

Berlin, den 03.05.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal

Senatsverwaltung für

Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz