

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tommy Tabor (AfD)

vom 02. Mai 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Mai 2022)

zum Thema:

Zukunft der E-Mobilität und des elektrischen Energiebedarfs

und **Antwort** vom 19. Mai 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Mai 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tommy Tabor (AfD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11733
vom 2. Mai 2022
über Zukunft der E-Mobilität und des elektrischen Energiebedarfs

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

Frage 1:

Ab welchem Zeitpunkt sollen in Berlin keine Autos mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen werden?

Frage 2:

Wie lange dürfen kurz vor dieser Frist zugelassene Autos mit Verbrennungsmotoren noch genutzt werden? Welche Übergangsfristen sind geplant? Wird es Sonderregelungen für Hybrid- oder gasbetriebene Fahrzeuge geben?

Antwort zu 1 und 2:

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

Mittelfristig strebt der Senat die Einrichtung einer Zero-Emission-Zone an, die vom Schadstoffausstoß fossil betriebener Fahrzeuge so weit wie möglich freigehalten wird und prüft dies hinsichtlich rechtlicher Grundlagen sowie sozialer und verkehrlicher Wirkungen und Effekte für den Klimaschutz. Voraussetzung dafür ist eine weitere Verbesserung der Angebote des Umweltverbundes sowie der Ausbau der Elektromobilität, damit nachhaltige Mobilität für alle möglich und bezahlbar ist. Der Zeitpunkt der Einführung der Zero-Emission-Zone steht noch nicht fest. Für weiterführende Informationen zu dem Vorhaben der Einführung einer Zero-Emission-Zone wird auf die Richtlinien der Regierungspolitik 2021 – 2026 und auf den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) verwiesen.

Frage 3:

In Berlin waren am 21.04.2022 genau 1.227.518 PKW zugelassen, davon 1.057.456 in privater Nutzung (Drucksache 19/11511). Von den ca. 1,23 Millionen in Berlin am 21.04.2022 zugelassenen PKW wurden 894.414 mit Benzin (72,86 %), 263.287 mit Diesel (21,45 %) und 13.873 mit Gas (1,13 %) angetrieben, also 95,44 % mit fossilen Brennstoffen. Hinzu kommen viele Hybridfahrzeuge, die über einen Motor für fossile Brennstoffe und einen E-Motor verfügen. Wie lassen sich die Ziele miteinander vereinbaren, auf der einen Seite in absehbarer Zukunft keine Autos mehr mit Verbrennungsmotor in Berlin zulassen zu wollen und auf der anderen Seite ausreichende Ladepunkte zur Verfügung zu stellen? Bis wann ist mit der Bereitstellung von ausreichenden Ladepunkten für dann ungefähr 1.200.000 reine E-Autos in Berlin zu rechnen?

Antwort zu 3:

Die Planungen für den Ladeinfrastrukturaufbau im öffentlichen Raum sind auf einen Zeithorizont bis zum Jahr 2030 ausgerichtet und tragen den für diesen Zeitpunkt abgeleiteten Bedarfen und einem erhöhten Anteil des Umweltverbundes an den in der Stadt zurückgelegten Wegen Rechnung. Eine Gesamtstrategie, die das Laden auf privatem Grund (z.B. am Wohnort, beim Arbeitgeber, auf Kundenparkplätzen) mit einbezieht, wird derzeit gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik 2021 – 2026 des Senates erarbeitet.

Frage 4:

Welchem Ziel gibt der Senat höhere Priorität: dem Ausbau der Ladeinfrastruktur oder der Reduzierung der in Berlin zugelassenen Privat-PKW?

Antwort zu 4:

Sowohl die Mobilitätswende als auch die Antriebswende sind jeweils Bestandteil der verfolgten Verkehrswende. Der Senat hat für die Umsetzung dieser Vorhaben den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) beschlossen, der ein integriertes Verkehrskonzept darstellt und bei dem die Einzelmaßnahmen wie der Ladeinfrastrukturausbau und die integrierte Planung zur Verkehrsvermeidung für die Gesamtstadt ineinandergreifen.

Frage 5:

In der Studie Elektromobilität 2025+ wird von der Notwendigkeit von 435.000 bis 802.000 Ladepunkten sowohl im privaten als auch im öffentlichen Raum ausgegangen. Wie weit ist Berlin noch davon entfernt und was wird unternommen, um zumindest die untere Grenze von 435.000 Ladepunkten zu erreichen, die ausgehend vom heutigen Status quo einen jährlichen Zuwachs von über 20.000 Ladepunkten bis 2040 bedeuten würden?

Antwort zu 5:

Laut den aktuell vorliegenden Informationen befinden sich in Berlin derzeit insgesamt circa 9.000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge. Davon sind über 1.800 öffentlich-zugänglich. Zum weiteren Ausbau siehe auch die Antwort zu Frage 3. Für weitere Informationen bezüglich der Planung des Ladeinfrastrukturausbaus im öffentlichen Raum wird auf die Antwort auf die Frage 2 zu der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/11657 vom 08. April 2022 und auf die Antwort auf die Frage 2 zu der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/10836 vom 01. Februar 2022 verwiesen.

Frage 6:

An gleicher Stelle wird von einem elektrischen Energiebedarf an den Ladeeinrichtungen von 4.688 MWh bis 5.531 MWh pro Tag geschrieben. Könnte das Berliner Stromnetz diesen zusätzlichen Bedarf schon heute decken? Falls nein, was plant der Senat, um diesen zusätzlichen Energiebedarf bis spätestens 2040 mit welchen Energiequellen decken zu können?

Antwort zu 6:

Für die Belieferung der Ladeeinrichtungen mit Strom schließen die Ladeinfrastrukturbetreiber Verträge mit Stromlieferanten ab. Bei einer Erhöhung der Nachfrage muss der jeweilige Betreiber mehr Strom beschaffen. Die Ladeinfrastrukturbetreiber mit Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum müssen dem Land nachweisen, dass der für Ladevorgänge an deren Ladeeinrichtungen erforderliche Strom aus erneuerbaren Energien stammt.

Berlin, den 19.05.2022

In Vertretung

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