

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 1. Juli 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 1. Juli 2024)

zum Thema:

Beteiligung von Menschen mit Behinderung an der Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur 2030

und **Antwort** vom 12. Juli 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Juli 2024)

Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Energie und Betriebe
III B 36

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19577
vom 01.07.2024
über Beteiligung von Menschen mit Behinderung an der Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur
2030

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

1. Auf Seite 37 der Gesamtstrategie sind weder Verbände oder Organisationen von Menschen mit Behinderung noch die Landesbeauftragte als beteiligte Akteure bei der Erarbeitung der Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur 2030 aufgeführt. Warum wurde die Beteiligung der Verbände und Organisationen von Menschen mit Behinderung nach §8 Abs. 2 und 3 LGBG hier insbesondere der AG Menschen mit Behinderung bei SenWEB (vgl. § 19 Abs. 1 LGBG) und der Landesbeauftragten nach § 17 Abs. 2 unterlassen?

Zu 1.:

Bei der Erarbeitung der Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur standen das Mengengerüst der Entwicklung der E-Mobilität sowie die Verteilung der Ladebedarfe in den unterschiedlichen Räumen im Vordergrund, nicht die qualitative Ausgestaltung der Ladepunkte. Mit den beteiligten Verbänden wurden vor allem Dinge wie quantitative Bedarfe und Flächenakquise diskutiert. Dies betrifft zwar auch jene Bedarfe von Menschen mit Behinderung, die elektromobil unterwegs sind oder sein wollen, diesbezüglich bestehen aber keine Unterschiede zwischen benötigten Ladeleistungen und Ladeorten.

Das Land Berlin bringt sich jedoch seit mehreren Jahren dabei ein, einen Standard für barrierefreies bzw. barrierereduziertes Laden zu erarbeiten, so unter anderem im

Städtenetzwerk Polis, bei der Überarbeitung der AFIR-Vorgaben und bei der Erarbeitung eines umsetzungsfähigen Standards wie beispielsweise der DIN SPEC 91504 (Veröffentlichung voraussichtlich noch im 3. Quartal 2024).

2. Wann und durch wen wird entschieden wie hoch der auf S. 27 angesprochene „noch zu definierende Anteil“ der barrierefreien Ladepunkte sein soll?

Zu 2.:

Das Land Berlin hat im Ladesäulen-Betreibervertrag mit den Berliner Stadtwerken Vorgaben zur Erreichung einer flächendeckenden Errichtung von barrierereduzierten Ladepunkten bereits Ende 2021 fest aufgenommen. Es fehlte hier noch ein Standard, dieser wird mit der DIN SPEC 91504 zeitnah vorhanden sein. Die Errichtung soll auch für private Betreiber im öffentlichen Raum möglich sein.

Der Ansatz ist, durch sowohl verbesserte Information über freie Ladeeinrichtung als auch deren barrierereduzierte Ausstattung auch für Menschen mit Behinderung ein adäquates und nutzbares Mindestangebot zu schaffen. Da barrierefreie Ladeinfrastruktur mehr Platz benötigt, ist eine barrierefreie Gestaltung der Ladeinfrastruktur aus räumlichen Gründen an vielen Standorten jedoch nicht möglich. Zu starre Vorgaben für barrierefreie Ladepunkte würden daher dazu führen, dass in Berlin deutlich weniger Ladepunkte aufgebaut und betrieben werden können als für die Antriebswende notwendig. Aus diesem Grund wurde auch vorerst auf die Nennung eines Anteils in der Gesamtstrategie verzichtet.

3. Fallen die Bezirksbeauftragten nach Ansicht von SenWEB wie in § 21 Abs. 2 LGBG vorgesehen unter die auf S. 26 genannten zu beteiligenden Stellen bei der Erteilung von Sondererlaubnissen?

Zu 3.:

Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnisse obliegt den Bezirken, ebenso welche weiteren Stellen daran beteiligt werden. Insofern entscheiden die Bezirke, nicht der Senat, wen sie in das Genehmigungsverfahren einbinden und welche Stellen angehört werden.

4. Wie viele Behindertenparkplätze sind in den letzten fünf Jahren ersatzlos in barrierefreie Ladepunkte umgewandelt worden? Bitte Aufschlüsselung nach Bezirken. Warum erfolgte in diesen Fällen kein Ersatz?

Zu 4.:

Keine.

5. In welchem Umfang ist künftig geplant Behindertenparkplätze ersatzlos in barrierefreie Ladepunkte umzuwandeln? Bitte Aufschlüsselung nach Bezirken und Begründung warum kein Ersatz geplant ist.

Zu 5.:

Es ist nicht geplant, Behindertenparkplätze ersatzlos in barrierefreie Ladepunkte umzuwandeln.

Das Ziel ist, eine größtmögliche Zahl an Ladestellplätzen barrierefrei auszugestalten. Das ist, zumindest im öffentlichen Raum, auch deshalb vorgesehen, um Menschen mit Mobilitätseinschränkung ohne einen Behindertenausweis ebenfalls die Nutzung zu ermöglichen.

Berlin, den 12.07.2024

In Vertretung

Dr. Severin F i s c h e r

.....

Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Energie und Betriebe