



Ladeinfrastruktur im Land Berlin – Status Quo & Gesamtstrategie

| FA XI 28.02.2024

BERLIN



E-Pkw Hochlauf und aktuelle Bestandszahlen

Bestand Pkw Berlin zum 01.10.2023

		Pkw
Berlin	Benzin	840.026
	Diesel	263.181
	Gas insgesamt	12.874
	Elektro (BEV)	34.044
	Hybrid insgesamt	97.766
	darunter Plug-in	26.285
	Sonstige	499
Berlin zusammen		1.248.390

KBA, 2023

Bestand alle Kfz Berlin zum 01.10.2023

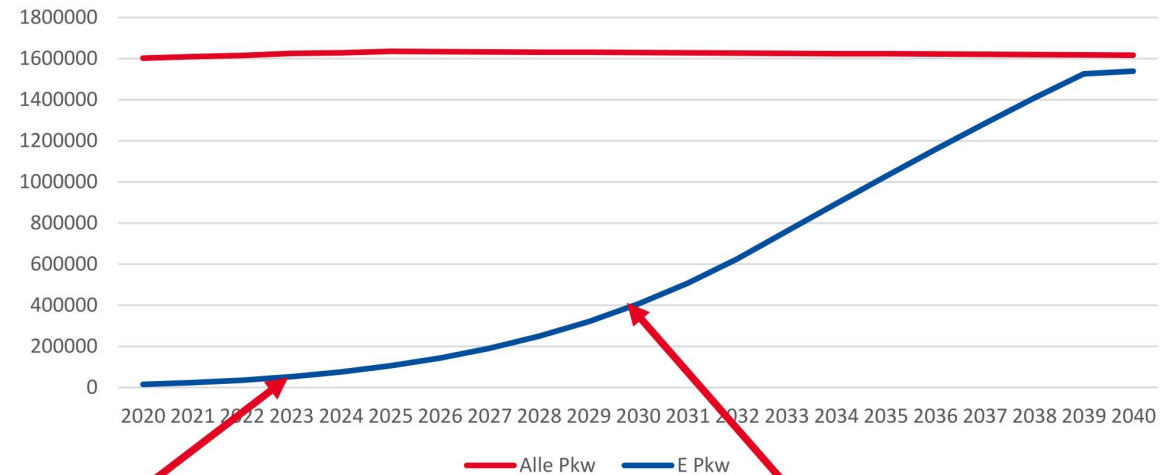
Berlin	Benzin	964.846
	Diesel	388.836
	Gas insgesamt	14.235
	Elektro (BEV)	41.232
	Hybrid insgesamt	97.942
	darunter Plug-in	26.326
	Sonstige	618
Berlin zusammen		1.507.709

KBA, 2023

+ knapp 4.400 E-Kfz seit 31.12.2022

Unterstellter Hochlauf E-Pkw in Berlin

Studie Elektromobilität Berlin 2025+
(Binnenpendler, WiV, Gäste und Einpendler)



Aktueller Bestand Oktober 2023
nur in Berlin
circa 60.000 Fahrzeuge

2030 sprechen wir über
circa 400.000 E-Fahrzeuge

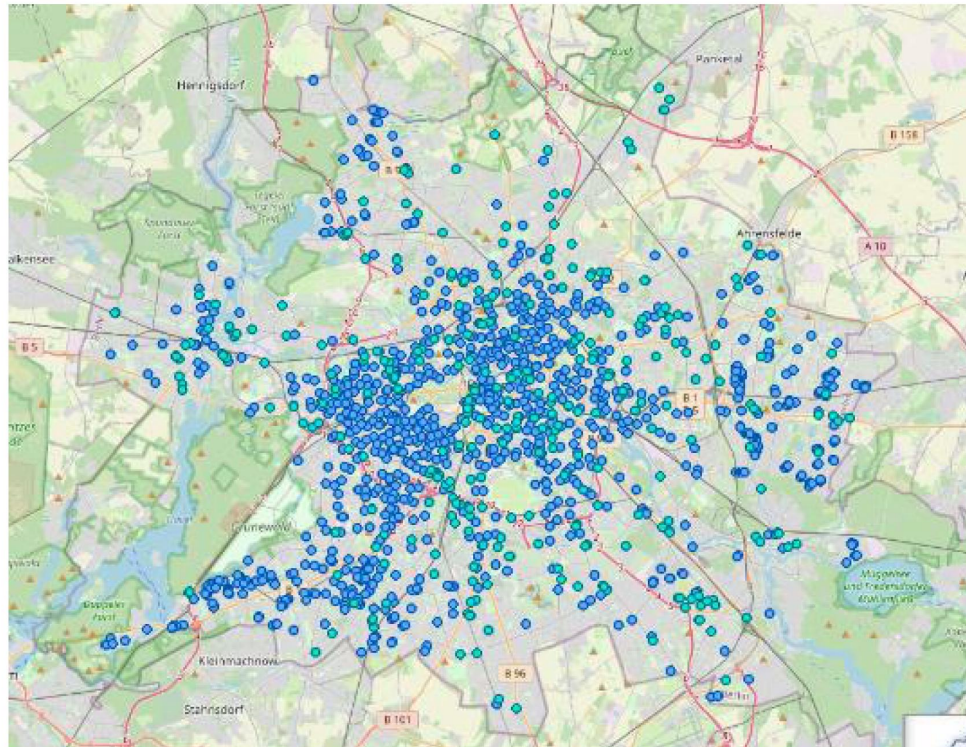
Zur Bedarfsstudie Elektromobilität Berlin 2025+

<https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-3262.C-v.pdf>

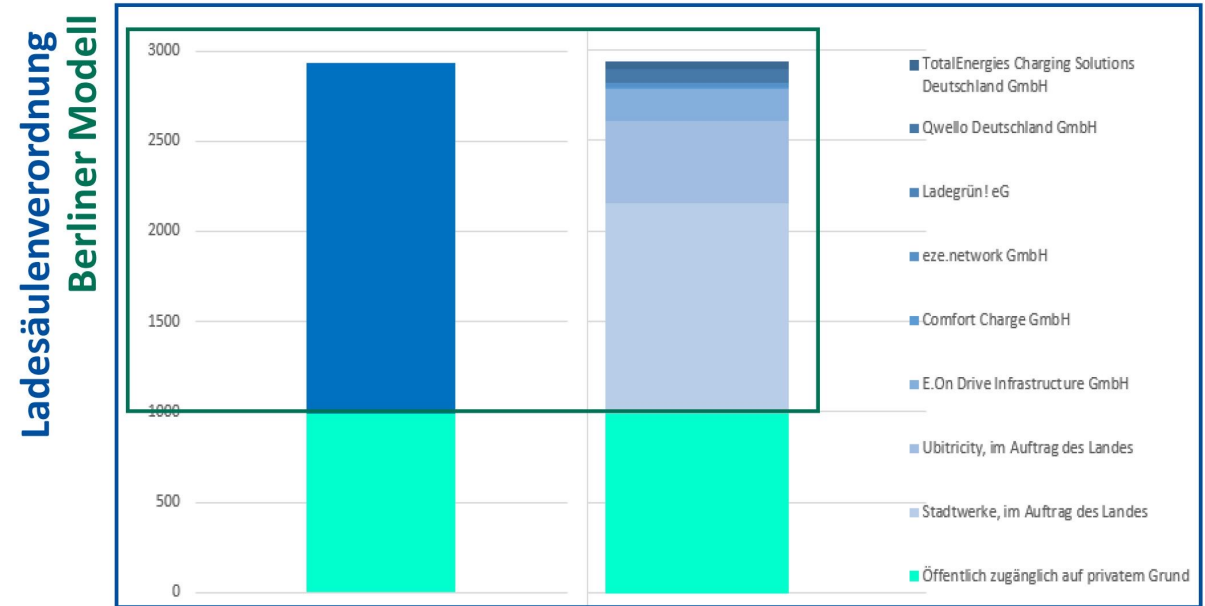
Status Quo – Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur

Innerhalb der Stadt gibt es über alle Räume (öffentlich, halböffentlich, privat) mehr als 21.000 Ladepunkte. Mehr als 3.150 davon sind öffentlich zugänglich. Die neuen AFIR-Vorgaben werden zu mehr als 133 % übererfüllt. Mehr als 2.100 Ladepunkte sind im öffentlichen Raum (Stand Ende Q4 2022: 1.242).

Verteilung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur



Anzahl Ladepunkte nach Standort und Betreiber (September 2023)



- Öffentlicher Raum
- Öffentlich zugänglich auf privatem Grund

Zentrale Botschaften zum Status Quo Ladeinfrastruktur

- Im Jahr **2023** wurden mehr als **1.500 öffentlich zugängliche Ladepunkte geschaffen**.
- Im Laternenladeprojekt wurden **825 Laternen-Ladepunkte installiert**. Damit verfügt Berlin über 875 Laternenladepunkte.
- Mit dem Förderprogramm **WELMO** fördern wir u.a. auch Normal- und Schnellladeinfrastruktur für KMUs. Seit Start des Programms in 2018 wurden **1.800 Ladepunkte beantragt (davon 1.492 AC, 98 DC)**. **Von den 1.800 beantragten Ladepunkten konnten bisher 915 gefördert werden**.
- Das Ziel des Senats, den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen und durchschnittlich 2.000 Ladepunkte pro Jahr zu erreichen wurde übererfüllt.
- Auch im Vergleich mit **anderen Städten (z.B. Hamburg, München, Stuttgart)** ist Berlin Spitzenreiter bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur.
Die meiste Ladeleistung je Stadt/Landkreis ist mit über 120 MW in Berlin installiert (Vgl. BDEW, Elektromobilitätsmonitor 2023).
- Größere Betreiber berichten, dass die abgenommenen Energiemengen an Ladesäulen rückläufig sind. D.h., vor dem Hintergrund der steigenden Anzahl an LIS in Berlin verteilt sich die abgenommene Energiemenge auf mehr Ladesäulen. Das ist eine erfreuliche Entwicklung.

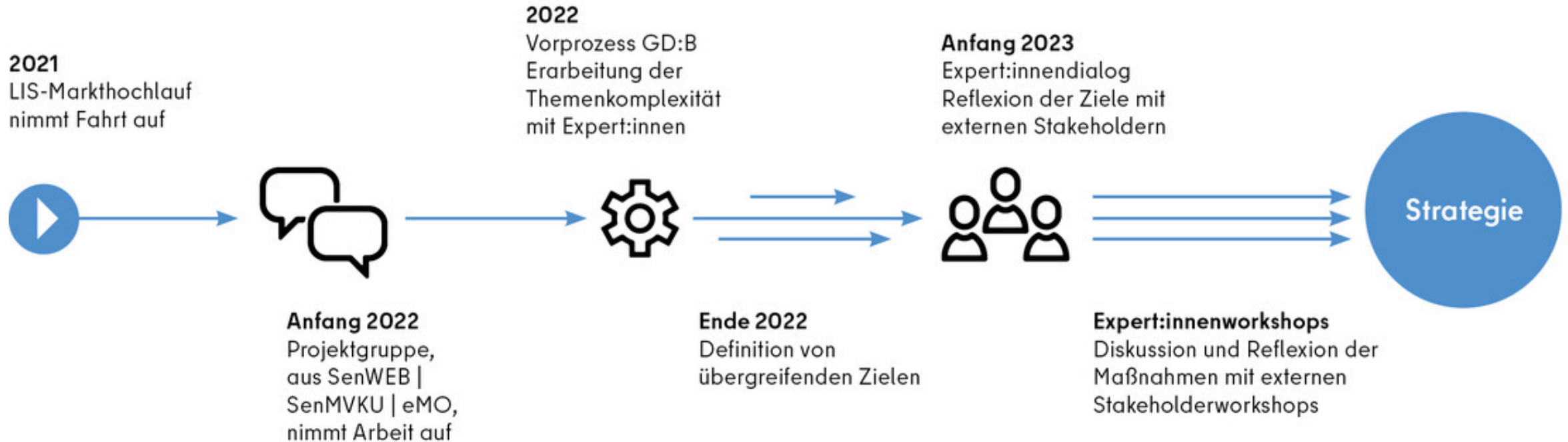
Weiterer Ausblick – LIS im Öffentlichen Raum

- Bei den **Stadtwerken** laufen die Planungen weiter; bis Jahresende konnten in 2023 mehr als **160 neue Ladepunkte** (164) realisiert werden.
- In 2023 wurden auch die ersten 200 Ladepunkte von privaten Betreibern errichtet.
- Bei **privaten Betreibern** im öffentlichen Raum sind die **Kontingente bis 2030 aufgebraucht**, d.h. es wurden in 2023 mehr als 2.000 Standorte von der SenMVKU geprüft.
- **Mehr als 1.100 weitere Ladepunkte** für **Private** wurden von der SenMVKU freigegeben und befinden sich im **bezirklichen Genehmigungsverfahren**.

Weiterer Ausblick – LIS im privaten Raum öffentlich und nicht öffentlich zugänglich

- Mit dem **DoppelHH 2024/2025** stellen wir **2. Mio. EUR** für ein **Förderprogramm Ladeinfrastruktur** zur Verfügung. Die **Inhalte** des Förderprogramms werden **derzeit erarbeitet**.
- Weitere **1,4 Mio. EUR** stehen für die Errichtung von Ladepunkten durch die Berliner **Stadtwerke** im privaten und privaten-öffentlich-zugänglichen Raum zur Verfügung.

Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur: WAS BISHER GESCHAH



Rollen in den Räumen der Gesamtstrategie

	Raum A	Raum B	Raum C
	Öffentlich gewidmete Straßen	Private, öffentlich zugängliche Flächen	Private, <u>nicht</u> öffentlich zugängliche Flächen
Rolle der <u>öffentlichen Hand</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Genehmigungsbehörde • Aufbau landeseigener LIS • Betreiberübergreifendes Konzept („Berliner Modell“) 	<ul style="list-style-type: none"> • Gesetzgeber:innen • Motivator:innen • (Wirtschafts-) Förder:innen • Rahmengebende 	<ul style="list-style-type: none"> • Gesetzgeber:innen • Motivator:innen • (Wirtschafts-) Förder:innen • Rahmengebende
Rolle der <u>privaten Akteure</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Drittbetreiber:innen • Investor:innen 	<ul style="list-style-type: none"> • Investor:innen • Flächeneigentümer:innen • Dienstleister:innen • Flächenentwickler:innen 	<ul style="list-style-type: none"> • Investor:innen • Flächeneigentümer:innen • Dienstleister:innen • Flächenentwickler:innen
Anwendungsfälle für Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Ladeinfrastruktur an öffentlich gewidmeten Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ladeinfrastruktur auf privatem Grund (z. B. Kundenparkplätze) 	<ul style="list-style-type: none"> • Privat <ul style="list-style-type: none"> - eigener Stellplatz - eigenes Firmengelände • Geteilt <ul style="list-style-type: none"> - für mehrere Mieter:innen - bestimmte Kund:innen-gruppen
Verantwortliche Institutionen	SenMVKU	SenWEB / eMO	SenWEB / eMO

ÜBERGEORDNETE ZIELE DER GESAMTSTRATEGIE

1. Mit einem **vorausschauenden, nutzerorientierten Ausbau** der Ladeinfrastruktur soll der Markthochlauf der Elektromobilität bestärkt (unterstützt/gefördert) und die Antriebswende beschleunigt werden.
2. Das Land Berlin nimmt eine **Vorreiterrolle** beim Ausbau der Ladeinfrastruktur – mit Fokus auf landeseigene Flächen – ein.
3. Die meisten Ladevorgänge finden auf privaten Flächen zu Hause und am Arbeitsplatz statt. Daher setzt das Land Berlin auf den **priorisierten Ausbau der Ladeinfrastruktur im privaten Raum**, wie beispielsweise in Wohnanlagen, Tiefgaragen, aber auch an Supermärkten – und fördert diese.
4. Das Land Berlin setzt dabei auf **intensive Kooperation mit und Informationstransfer zwischen den Akteuren**, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen, zu verbessern und zu vereinfachen. – Wir schaffen das nur zusammen!
5. Das Land Berlin bündelt **relevante Informationen** und schafft in Kooperation mit den privaten Akteuren **Transparenz über Bestand und Planung von Ladeinfrastruktur** (Flächen, Prozesse und Genehmigungen).

Überblick Maßnahmen



Einführung eines **Monitoring-Gremiums** und ggf. **Bündnis Ladeinfrastruktur**



Aufsetzen einer **zentralen Website**



Transparenz bei Verantwortlichkeiten in der Stadt schaffen



Anpassung **gesetzlicher Rahmenbedingungen**



Matchmaking-Plattform einrichten



Prozesse zum LIS-Aufbau in Berlin harmonisieren, standardisieren und digitalisieren



Netzanbindung beschleunigen und vereinfachen



Erarbeitung einer Elektrifizierungsquote für landeseigene Stellplätze



Öffnung der landeseigenen Flächen für dritte **Betreibende und Nutzende**



Aktuelle Herausforderungen

Geringe Kapazitäten bei den Handwerksunternehmen

- Die Personaldecke in den Unternehmen ist sehr dünn.
- Durch hohen Krankenstand konnten im Herbst viele Netzanschlussarbeiten oder Errichtungen nicht umgesetzt werden.
- Einige Firmen konnten Synergien heben durch Zusammenlegung von Errichtung, Netzanschluss und Zählersetzung.
(Das geht aber nur, wenn das beteiligte Unternehmen hier alle Schritte ausführt.)

Denkmalschutz

- Durch Auflagen der Unteren Denkmalschutzbehörden ergeben sich teilweise aufwändige Anpassungsbedarfe bei den Planungen aller Betreiber.
- Hier prüfen die Bezirke unterschiedlich intensiv bzw. hängt es teilweise auch an individuellen Vorstellungen.

Genehmigungsverfahren

- In einigen Bezirken sind bestimmte Behördenteile (Straßenverkehrsbehörde oder Straßenbaubehörde) nur gering oder komplett unbesetzt. Damit werden bei dauerhaftem Ausfall keine Anträge bearbeitet bzw. erhalten die Betreiber keine Rückmeldung.
- Die Erfahrung zeigt, dass bei vorhandenem Personal Anträge recht zügig bearbeitet werden.

Flächenknappheit

- Es wird gerade in Innenstadtbereichen spürbar schwieriger geeignete Standorte zu finden.
- Insbesondere die Flächenakquise für das Finden von LadeHub-Standorten der Stadtwerke gestaltet sich schwierig bis unmöglich. Hier haben auch Rücksprachen mit den Bezirksstadträten und -rätinnen nicht weiterhelfen können. → Prüfen eines dezentraleren Ansatzes.
- Die Beschwerdelage hat sich dahingehend verändert, dass wir mehr Beschwerden über zu viele, als über zu wenige Ladeeinrichtungen bekommen.