

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 704  
des Abgeordneten Lars Günther (AfD-Fraktion)  
Drucksache 7/1831

### **E-Mobilität und Folgewirkungen**

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Wirtschaft, Arbeit und Energie die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen des Fragestellers: Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg wirbt auf seinen Seiten für die Elektromobilität. (Quelle: <https://mwae.brandenburg.de/de/elektromobilit%C3%A4t/bb1.c.478786.de>) Wenn der Plan der Bundesregierung, die Anzahl von Elektro-PKWs auf zehn Millionen Stück bis zum Jahr 2030 auszuweiten, umgesetzt wird, wird das Land Brandenburg mit neuer Infrastruktur und insbesondere mit einer neuen Ladeinfrastruktur reagieren müssen. Hinzu sollen bundesweit noch 500.000 Elektronutzfahrzeuge kommen. Insgesamt rechnet die Bundesregierung mit einem Bedarf von 300.000 Ladepunkten im Bundesgebiet. (Quelle: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/verkehrsministerium-will-zehn-millionen-e-autos-bis-2030-a-1274272.html>) Die Realisierung dieser Planungen wird enorme Auswirkungen auf die Infrastruktur besonders in den Städten mit hoher Bauverdichtung beim Wohnungsbestand (mehrgeschossige Wohnbauten, Hochhäuser) und in den Stadtkernen bezüglich der Parkraumbewirtschaftung mit sich bringen. Weiterhin werden für Messen, Feste, Festivals und Traditionsmärkte, welche z.B. nur einmal im Jahr unter Beteiligung von überregional ange-reisten Gästen stattfinden, Lösungen für Ladekapazitäten benötigt. Zudem wird die vorhandene Kapazität für die Verwertung von Alt-Akkumulatoren aus den Elektrofahrzeugen ausgebaut werden müssen. (Quelle: <https://www.automobil-produktion.de/hersteller/wirtschaft/umweltbundesamt-fordert-mehr-recycling-kapazitaeten-116.html>)

Vorbemerkung der Landesregierung: Die vorliegende Kleine Anfrage 704 ist inhaltlich identisch mit der Anfrage der AfD an andere Bundesländer in Deutschland und deckt sich zum Großteil auch mit der Anfrage an die Bundesregierung (vgl. Drucksache 19/21063). Daher wird auch teilweise bei der Beantwortung der nachfolgenden Fragen auf die Antwort der Bundesregierung verwiesen, sofern sich die Landesregierung diesen Antworten anschließt.

Frage 1: Gibt es in Brandenburg ausreichend Deponien für gefährliche Abfälle bzw. Untertagedeponien zur Lagerung von entstandenen Reststoffen bei der Behandlung von Alt-Akkumulatoren, wenn ja, wo?

Frage 2: Wird die jetzt vorhandene Restkapazität in Deponien für gefährliche Abfälle bzw. in Untertagedeponien für die neu geplanten E-Autos ausreichen? Sind auch Übertragsdeponien geplant?

Eingegangen: 16.09.2020 / Ausgegeben: 21.09.2020

zu Frage 1 und 2: Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs zusammen beantwortet. Die Akkumulatoren aus Elektrofahrzeugen unterliegen als Industriealtbatterien dem Batteriegesetz. Das Batteriegesetz schreibt eine stoffliche Verwertung der Altbatterien mit einer Mindestrecyclingeffizienz von 50 Gewichtsprozent gemäß der Richtlinie 2006/66/EG vor. Insofern dürften lediglich die behandelten Reststoffe entsprechend den Anforderungen der Deponieverordnung auf Deponien entsorgt werden. Die Entsorgung von Elektro-Altfahrzeugen unterliegt der Altfahrzeugverordnung. Diese schreibt vor, dass Elektro-Altfahrzeuge nur in anerkannten Demontagebetrieben entsorgt werden dürfen, wobei auch hier die bei der Demontage anfallenden gebrauchten Bauteile und Abfälle vorrangig wiederzuverwenden oder stofflich zu verwerten sind. Soweit es sich bei den anfallenden Abfällen aus der Behandlung von Altbatterien und Altfahrzeugen um gefährliche Abfälle handelt, wird die Entsorgung der Reststoffe durch die Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin mbH (SBB) koordiniert. Die Gewährleistung der Entsorgungssicherheit ist Aufgabe der Abfallwirtschaftsplanung des Landes Brandenburg. Das Land Brandenburg verfügt über ausreichend Deponiekapazitäten der Klasse DK II. Aufgrund der geringen Mengen gefährlicher Abfälle für die Ablagerung auf Deponien der Klasse DK III (übertägige Deponierung gefährlicher Abfälle) und DK IV (Untertagedeponie) hat das Land Brandenburg hier derzeit keine eigenen Entsorgungskapazitäten. Daher erfolgt hier eine Kooperation mit benachbarten Bundesländern, wie es in Ziffer 4.3 des derzeit gültigen Abfallwirtschaftsplan des Landes Brandenburg-Teilplan besonders überwachungsbedürftige Abfälle vom 22. Juli 1999 (ABI./99, [Nr. 38], S.832) geregelt ist. Die Entsorgung von gefährlichen Abfällen auf Deponien der Klasse DK III und DK IV erfolgt durch die Zuweisung durch die SBB auf Deponien insbesondere in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt.

Frage 3: Welchen Bedarf an Ladepunkten hat die Landesregierung für das Land Brandenburg ermittelt? Was versteht die Landesregierung unter dem Begriff „Ladepunkt“? (Quelle: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/verkehrsministerium-will-zehn-millionen-e-autos-bis-2030-a-1274272.html>)

zu Frage 3: Das Reiner Lemoine Institut hat 2017 eine Ladeinfrastrukturplanung für die Initialphase der Elektromobilität in Brandenburg bis 2020 entwickelt. Danach müssen mindestens 300 zusätzliche Normalladepunkte ausgebaut werden, um eine Flächenabdeckung in der Initialphase zu gewährleisten. Um e-mobiles Reisen zu gewährleisten (Schnellladnetz), braucht es laut Studie eine flächendeckende Verteilung von 132 zusätzlichen Schnellladepunkten. Die Landesregierung versteht unter einem Ladepunkt eine Einrichtung, die zum Aufladen von Elektromobilen geeignet und bestimmt ist und an der zur gleichen Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann (§ 2 Nr. 6 Ladesäulenverordnung).

Frage 4: Wie viele Einzelanschlüsse an Ladestationen bzw. Ladeboxen werden nach Kenntnis der Landesregierung für alle künftigen E-PKWs und E-Nutzfahrzeuge im Land (vgl. Vorbemerkung) benötigt (bitte nach Normal- und Schnellladestellen auflisten)? Ist berücksichtigt, dass Berufspendler je Fahrstrecke einen Anschluss am Arbeitsstandort und einen Anschluss am Wohnort benötigen.

zu Frage 4: Der Landesregierung liegen hier keine Erkenntnisse vor. Sie schließt sich hier der Antwort der Bundesregierung (vgl. Drucksache 19/21063, Nr. 5) an.

Frage 5: Unter welchen Voraussetzungen sieht es die Landesregierung als realistisch an, dass in Städten genügend Ladekapazitäten in verdichteten Bebauungsgebieten geschaffen werden können, ohne die bestehende Infrastruktur zu beschneiden, besonders mit Blick auf moderne und soziale Wohnumfelder in verdichteten Wohngebieten und Innenstädten?

Frage 6: Welche Auswirkungen sieht die Landesregierung für die Parkplatzentwicklung in verdichteten Bebauungsgebieten und Innenstädten durch die Schaffung von Ladekapazitäten für Elektroautos, wenn der Anteil der bundesweit auf 10 Mio. Elektro-PKWs aller derzeit gemeldeten 47 Mio. PKW steigt? (Quelle: <https://de.motor1.com/news/307518/fahrzeugbestand-kba-pkw-2018/>)

zu Frage 5 und 6: Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhang gemeinsam beantwortet. Der Prozess der ineinandergreifenden Antriebs- und Mobilitätswende wird Veränderungen mit sich bringen, wodurch sich das Mobilitätsverhalten im urbanen Raum verändert und damit auch die Ansprüche und Bedarfe an Mobilitätsangebote und Infrastruktur. Im Rahmen dieses Transformationsprozesses wird sich auch die bestehende Infrastruktur ändern und den veränderten Bedarfen anpassen. Darüber hinaus schließt sich die Landesregierung der Antwort der Bundesregierung (vgl. Drucksache 19/21063, Nr. 6 und 7) an.

Frage 7: Zeigen Sie am Beispiel einer brandenburgischen Stadt der Größe z.B. Strausbergs auf, wenn 25% aller privaten und gewerblichen PKW und Kleintransporter mit Akkumulatoren betrieben werden

- a) wieviel Einzelanschlüsse an Ladestationen gebraucht werden würden,
- b) welche Auswirkungen auf die Infrastruktur für den ruhenden Verkehr entstehen,
- c) wie die Stromversorgung abgesichert werden kann,
- d) welcher finanzielle Aufwand für die Sicherstellung von ausreichend Ladestationen unter der oben beschriebenen Annahme der Fahrzeugzahlen mit Akkumulatoren-Antrieb insgesamt abzuschätzen ist,
- e) welcher Anteil an finanziellem Aufwand (von Frage 6d.) davon allein für diese Stadt entstehen würde?

zu Frage 7: Dies ist eine hypothetische Planungsaufgabe und kann nicht konkret beantwortet werden. Die Bundesregierung ist bestrebt (vgl. Drucksache 19/21063, Nr. 8), dass die kommunalen Bedarfsplanungen zukünftig von Elektromobilitätsmanager/innen für Ladeinfrastruktur in den kommunalen Verwaltungen in Zusammenarbeit mit den Ländern durchgeführt werden sollen.

Frage 8: Welche Empfehlungen hat die Landesregierung für Städteplaner, wenn in verdichteten Bebauungsgebieten, besonders in Wohngebieten mit hohem Hochhausanteil, die Parkplatzzapazitäten für Einzelanschlüsse nicht ausreichen?

zu Frage 8: Wohngebiete mit hoher Verdichtung befinden sich überwiegend in einem urbanen Umfeld. Dort ist üblicherweise der Bedarf an privaten PKW geringer als in anderen Wohngebieten, da Alternativen wie der ÖPNV dort besser ausgebaut sind. Bei der Planung von neuen Wohngebieten sollte das Thema Mobilität eine zentrale Rolle spielen. Eine verbindliche Empfehlung hierzu kann die Landesregierung nicht aussprechen. Die Landesregierung schließt sich außerdem der Antwort der Bundesregierung (vgl. Drucksache 19/21063, Nr. 9) an.

Frage 9: Reichen die derzeit vorhandenen Stromkapazitäten aus, wenn die meisten Elektro-PKWs in den Abend- und Nachtstunden geladen werden?

Frage 10: Mit welchem Stromverbrauch, der durch die Ladung der Akkumulatoren aller künftigen Elektro-PKWs in der Zeit von 18:00 Uhr bis 06:00 Uhr entsteht, rechnet die Landesregierung pro Tag?

Frage 11: Ist der unter Frage 10. benötigte Stromverbrauch unter den aktuellen Entwicklungen, dass sich die Schaffung neuer Windenergieanlagen derzeit im Abschwung befindet und die Photovoltaik vor allem in den Abend- und Nachtstunden keinen Strom liefert, mit regenerativen Energien zu realisieren und wenn ja, durch welche Kapazitäten, wenn nein, welche Alternativen sind vorgesehen? (Quelle: <https://www.ingenieur.de/fachmedien/bwk/erneuerbare-energien/die-windbranche-in-der-flaute/>)

zu Frage 9, 10 und 11: Die Fragen 9, 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhang gemeinsam beantwortet. Auch wenn die Landesregierung keine eigenen Prognosen zum künftigen Strombedarf und dessen zeitlichen Verlauf durchführt, ist davon auszugehen, dass heute und künftig ausreichend Stromerzeugungskapazitäten für den Mehrbedarf an elektrischer Energie durch die Elektromobilität zur Verfügung stehen. Hierzu sei auf die Antwort der Bundesregierung auf eine gleichlautende Anfrage der AfD-Bundestagsfraktion verwiesen (vgl. Drucksache 19/21063, Nr. 10 und 11). Unabhängig davon müssen die erneuerbaren Energien (insbesondere Windkraft und Photovoltaik) zukünftig weiter ausgebaut werden. Möglichen Kapazitätsengpässen ist von Seiten der Netzbetreiber durch entsprechende Netzausbaumaßnahmen zu begegnen.

Frage 12: Wie viele Ladestationen für Elektroautos sind aktuell in Potsdam vorhanden?

zu Frage 12: Laut Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur (Stand: 7. August 2020) existieren in Potsdam derzeit 26 öffentlich zugängliche Ladestationen, davon 25 Normallader mit 50 Ladepunkten (3,7 kW Schuko wurden nicht berücksichtigt) und einem Schnelllader mit zwei Ladepunkten. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von privaten Ladepunkten (z.B. in Garage, Carport oder Tiefgarage) sowie betriebliche Ladepunkte (z.B. auf Parkplätzen und Tiefgaragen für Mitarbeiter und Flotten-Fahrzeuge), die nicht erfasst sind.

Frage 13: Gibt es Initiativen der Landesregierung, eine landesweit einheitliche Ladestruktur mit einheitlicher Technik bei den Anschlüssen und einheitlichen Bezahlssystemen für bezogenen Ladestrom zu realisieren? Wenn ja, welche Ladesysteme für Elektrofahrzeuge kommen in Deutschland zur Anwendung bzw. sind zugelassen?

zu Frage 13: Anschlüsse sind seit einigen Jahren europaweit genormt, sodass hier kein weiterer Bedarf zur Vereinheitlichung gesehen wird. Auf Bundesebene wird durch die Ladesäulenverordnung diese Vereinheitlichung auf zwei Steckverbinder erreicht. Eine Zusammenlegung dieser beiden Anschlüsse ist aus elektrotechnischen Gründen nicht möglich. Die Bezahlung von Ladestrom ist nicht immer transparent und kundenfreundlich. Grundsätzlich werden bei geförderten, öffentlichen Ladesäulen Bedingungen an die Abrechnung gestellt. So muss hier ein vertragsbasiertes Laden ermöglicht werden. Außerdem muss mittels Roaming sichergestellt werden, dass Vertragskunden von anderen Anbietern von Fahrstrom mit ihrer Ladekarte an Ladesäulen verschiedener Anbieter Laden können. Außerdem muss

„punktueller Aufladen“ ohne Vertrag an jeder geförderten Ladesäule ermöglicht werden. Unabhängig von der Förderung muss öffentlich Ladeinfrastruktur immer den Vorgaben der Ladesäulenverordnung entsprechen. Nach § 4 der Ladesäulenverordnung hat der Betreiber eines Ladepunkts den Nutzern von Elektromobilen das punktuelle Aufladen zu ermöglichen, indem er an dem jeweiligen Ladepunkt keine Authentifizierung oder direkte Gegenleistung fordert. Die Landesregierung wird sich für weitergehende Vereinfachungen auf Bundesebene einsetzen, da ein Alleingang Brandenburg nicht sinnvoll ist.

Frage 14: Gibt es Initiativen der Landesregierung, die Ladestruktur für Elektrofahrzeuge barrierefrei zu gestalten und wenn ja, welche?

zu Frage 14: Die Landesregierung ist kein Betreiber von Ladesäulen, sondern kann lediglich Träger derartiger Vorhaben bei der Suche nach geeigneten Standorten unterstützen. Aus diesem Grund ist es der Landesregierung nicht möglich, Aussagen über die Gestaltung der Ladestrukturen in Bezug auf das Thema „Barrierefreiheit“ zu treffen. Der Technische Leitfaden Ladeinfrastruktur Elektromobilität gibt Handlungsempfehlungen bezüglich der Anforderungen an Barrierefreiheit je nach Aufstellungsort und Benutzerkreis. Er richtet sich an die entsprechend relevanten Zielgruppen und entstand aus der Zusammenarbeit von unterschiedlichen Organisationen und Verbänden. Weitere Informationen entnehmen Sie bitte unter <https://www.dke.de/de/arbeitsfelder/mobility/technischer-leitfaden-ladeinfrastruktur-elektromobilitaet>.

Frage 15: Gibt es durch die Landesregierung Empfehlungen für die Ausrichter von Messen, Festivals und überregional bedeutsamen Kulturveranstaltungen mit hohem Besucheranteil bzw. Märkten (z.B. Landesgartenschauen, Brandenburg-Tag) für die Absicherung mit mobiler Ladestruktur an Veranstaltungsorten, die nur einmal im Jahr für diesen Anlass genutzt werden? Wenn ja, welche und welche technischen Entwicklungen hierfür sind der Landesregierung bekannt?

zu Frage 15: Derzeit gibt es keine konkreten Empfehlungen, wie mit diesen Veranstaltungen umgegangen wird. Perspektivisch, bei steigendem Ladebedarf, gewinnt das Thema aber an Bedeutung. Eine Abschätzung des genauen Bedarfs ist nicht ohne weiteres möglich, da dieser von vielen verschiedenen Faktoren abhängig ist. Es liegen der Landesregierung z.B. keine konkreten Daten über die Verkehrsmittelwahl und die Länge der Anreise bei den oben genannten Veranstaltungen vor, um den zukünftigen Bedarf genau abschätzen zu können. Im Bedarfsfall kann ein Veranstalter auf private Anbieter zurückgreifen, welche auch temporär Ladepunkte zur Verfügung stellen. Technische Entwicklungen dafür sind mobile Ladestationen mit Anschluss an vorhandene 400 Volt CEE-Steckdosen. Außerdem gibt es mobile Ladestation mit integriertem Batteriepuffer, wodurch auch bei einer geringen Anschlussleistung zeitweise mit erhöhter Leistung geladen werden kann.