



Verkehr

Elektromobilität in Berlin

Arbeitshilfe für die Ladeinfrastrukturерweiterung

Inhalt:

Vorbemerkung	1
1. E-mobil in Berlin	2
1.1 Förderung der Elektromobilität in Berlin	2
1.2 Ausrichtung auf den Bedarf von E-Carsharing.....	2
1.3 Das Ladeinfrastrukturkonzept Berlins	2
1.4 Planungsbeteiligte	3
1.4.1 Betreiber	3
1.4.2 Ladeinfrastrukturbüro	3
1.4.3 Bezirksämter	3
1.4.4 Stromnetz Berlin GmbH	3
1.4.5 Berlin Licht GmbH.....	3
1.4.6 Private Grundstückseigentümer	3
2. Antrags- und Genehmigungsprozess	6
2.1 Stufe I – Standortauswahl.....	7
2.1.1 Anschlussmöglichkeit.....	13
2.2 Stufe II - Vorprüfung.....	14
2.3 Stufe III - Anträge	16
2.3.1 Antrag für einen Netzanschluss.....	16
2.3.2 Antrag auf Sondernutzungserlaubnis	16
2.3.3 Beschilderung und Markierung (Verkehrszeichen).....	19
2.3.4 Antrag auf Baumaßnahmen.....	20
2.3.5 Endabnahme	20
2.3.6 Gebühren	20
3. Weitere Planungsfälle	20
3.1 Umbau vorhandener Ladesäulen	20
3.2 Ladeeinrichtungen an Straßenleuchten	21
3.3 Sonstige Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	21
3.4 Ladeeinrichtungen auf privaten Grundstücken.....	21
3.5 Ladeeinrichtungen an Car-Sharing Parkplätzen	21
4. Service	24
4.1 Adressen / Links	24
Impressum:	25

Vorbemerkung:

Das Land Berlin hat das Ziel, den Einsatz von Elektrofahrzeugen in unterschiedlichsten Einsatzbereichen und für unterschiedlichste Verkehrsfunktionen zu erproben und zu fördern. Innerhalb des „Schaufensters Elektromobilität Berlin-Brandenburg“ ist die Erweiterung des Angebots an Lademöglichkeiten sowie die Ertüchtigung von bestehenden Ladesäulen für Elektrofahrzeuge eines der vorrangigen von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt verfolgten Projekte.

Die vorliegende Arbeitshilfe richtet sich in erster Linie an die künftigen Betreiber der Ladeinfrastruktur, denen ein abgestimmtes Verfahren und eine Zusammenstellung der erforderlichen Materialien für die Beantragung von Lademöglichkeiten an die Hand gegeben werden. Daneben richtet sich die Arbeitshilfe auch an die beteiligten Stellen und Behörden, beauftragte Planer und die Fachöffentlichkeit.

Für die Erweiterung der Ladeinfrastruktur ist federführend das Ladeinfrastrukturbüro (LIB) bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zuständig. Hier gehen z.B. Anträge zur Weiterleitung an die jeweiligen Bezirksamter auf Sondernutzungserlaubnis ein, hier wird über die Vergabe von Fördermitteln entschieden. Dies dient der planerischen Koordination und der einheitlichen Handhabung von Planungen zur E-Mobilität im Land Berlin; die örtliche und fachliche Zuständigkeit der Bezirksamter bleibt von dieser koordinierenden Funktion unberührt. Insbesondere bleiben die jeweiligen Bezirksamter für die Erteilung einer konkreten Sondernutzungserlaubnis, Anträge auf Baumaßnahmen sowie Anfragen für eine etwaige straßenverkehrsrechtliche Anordnung für den ruhenden Verkehr zuständig.

Die Planung und Genehmigung von Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum soll künftig mit Hilfe des Verkehrs-Informationssystems Straße (VISS) erfolgen, noch steht dieses System aber nicht allen Verfahrensbeteiligten zur Verfügung. Ziel ist eine Bearbeitung der Anträge mit der Einführung des Systems in den Berliner Bezirksamtern ab Mitte 2015. Die vorliegende Arbeitshilfe stellt daher zunächst auf konventionelle Materialien und Übermittlungswege ab und wird zu gegebener Zeit in Bezug auf das VISS aktualisiert und erweitert.

**Projekt zur
Erweiterung des
Angebots von
Lademöglichkeiten**

**Ladeinfrastruktur-
büro (LIB)**

**Verkehrs-
Informationssystem
Straße (VISS)**

Das in dieser Arbeitshilfe beschriebene Antrags- und Genehmigungsverfahren ist generell bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum einzuhalten, unabhängig davon, ob der Einbau vom Land Berlin gefördert wird oder ausschließlich mit privaten Mitteln erfolgt.

Bei Ladeinfrastruktur-erweiterungen im halböffentlichen Raum ist dieses Verfahren zur Einbeziehung in die Förderung unumgänglich, für Fälle ohne Förderung zu empfehlen.

Die Antrags- und Genehmigungsverfahren gelten für alle Ladetechniken:

- Ladesäule (einschl. „Master-Slave-Anlagen“),
- Ladepunkt an Masten der öffentlichen Beleuchtung,
- Wallbox,
- induktive Ladetechniken (mit ggf. teilweise abweichenden Anforderungen).

be e-mobil

1. E-mobil in Berlin

1.1 Förderung der Elektromobilität in Berlin

Diskriminierungs- freies Ladeangebot für Elektrofahrzeuge

Ziel des Landes Berlin ist es, im öffentlichen sowie ergänzend im halböffentlichen Raum ein allgemein zugängliches, d. h. diskriminierungsfreies Ladeangebot für Elektrofahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Dabei soll bestehende Ladeinfrastruktur integriert oder abgelöst werden; neue Ladeangebote im öffentlichen Raum, die für einen nur beschränkten Personenkreis nutzbar sind, sollen vermieden werden.

Die Erweiterung und Ertüchtigung einer allgemein zugänglichen Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet soll in der Startphase nicht allein der Planung der Anbieter überlassen bleiben. Als Anschubprojekt wird daher die administrative und finanzielle Förderung von zunächst ca. 340, und in einer zweiten Phase von weiteren ca. 460, d. h. insgesamt ca. 800 Lademöglichkeiten vorbereitet. Der Begriff Lademöglichkeit bezieht sich dabei auf eine Anschlussmöglichkeit für ein Elektrofahrzeug für das Laden, hierfür wird im Folgenden auch der Begriff Ladepunkt verwendet.

1.2 Ausrichtung auf den Bedarf von E-Carsharing

Bedarf von Elektrofahrzeugen durch Carsharing-Flotten

In Phase 1 der geförderten Ladeinfrastrukturergänzung stellt das zugrunde gelegte Berliner Ladeinfrastrukturkonzept vorrangig auf den Bedarf von Elektrofahrzeugen der Carsharing-Flotten ab. Flottenbetreiber planen, ihr Angebot maßgeblich zu erweitern. Mit dem häufigen Wechsel der Nutzung der Fahrzeuge und dem professionellen Betrieb im Carsharing lassen sich in überschaubarer Zeit umfangreiche Erfahrungen sammeln.

Grundlage der Planung ist eine von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt beauftragte Bedarfsanalyse für den Ladebedarf von Elektrofahrzeugen in Carsharing-Flotten. Die Analyse wurde vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der Verkehrsmanagementzentrale Berlin Betreibergesellschaft mbH (VMZ) erstellt. Im Ergebnis wurde für die Startphase ein Bedarf von rd. 340 Ladepunkten mit einem räumlichen Schwerpunkt innerhalb des S-Bahnringes, in daran angrenzenden Bereichen sowie in einigen bezirklichen Zentren ermittelt. Die Analyse zeigt auf der kleinräumigen Planungsebene der „Verkehrsbezirke“ Räume mit einem Bedarf von einer, zwei oder drei Ladepunkten.

Aufbauend auf dem planerischen Ansatz in Phase 1 der geförderten Ladeinfrastrukturergänzung erfolgt dann in Phase 2 eine Nachjustierung der in Phase 1 errichteten Ladepunkte. Im Sinne eines nachfrageorientierten Ansatzes muss für die Errichtung zusätzlicher Ladepunkte ein entsprechender Bedarf nachgewiesen werden.

1.3 Das Ladeinfrastrukturkonzept Berlins

Räumliches Ladeinfrastruktur- konzept

Auf Grundlage der Bedarfsanalyse für den Ladebedarf von Elektrofahrzeugen bei Carsharing-Flotten (DLR/VMZ) wurde durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ein räumlich weiter konkretisiertes Ladeinfrastrukturkonzept erarbeitet. Dabei wurden, neben dem ermittelten Bedarf der E-Carsharing-Fahrzeuge, der ertüchtigungsfähige Bestand an Ladesäulen, die Verfügbarkeit von neuen potenziellen Standorten im öffentlichen Raum sowie die funktionale Eignung dieser Standorte berücksichtigt. Zudem wurden Verkehrsbezirke mit einem Bedarf von nur einem Ladepunkt zu sogenannten Suchräumen mit zwei Ladepunkten zusammengefasst. Dies entspricht der Ausstattung der zum Laden üblicherweise verwendeten Ladesäulen. Im Ergebnis zeigt das Ladeinfrastrukturkonzept insgesamt 200 Suchräume für die

Errichtung neuer oder die Ertüchtigung bestehender Lademöglichkeiten. Innerhalb der Suchräume sollen insgesamt 340 Lademöglichkeiten, z. B. 170 Ladesäulen, entsprechend der Bedarfsanalyse (DLR/VMZ) aufgebaut werden, 30 weitere Suchräume stehen als Ersatz- und Planungsoption zur Verfügung (siehe Abbildung Seiten 4 und 5).

Ein öffentliches Vergabeverfahren dient der Auswahl geeigneter Anbieter, die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt beauftragt werden, ein allgemein zugängliches Ladeinfrastrukturangebot nach den oben genannten Vorgaben aufzubauen und zu betreiben. Dazu werden auch vertragliche Regelungen für die technische Ausstattung des Systems, Leistungs- und Instandhaltungspflichten, das Abrechnungssystem sowie das Aussehen künftiger Ladesäulen getroffen.

1.4 Planungsbeteiligte

1.4.1 Betreiber

Die privaten Betreiber beantragen und errichten die Anlagen der Ladeinfrastruktur, versorgen die Fahrzeuge mit Ladestrom und rechnen die erbrachten Leistungen ab.

Betreiber

1.4.2 Ladeinfrastrukturbüro

Das Ladeinfrastrukturbüro (LIB) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt koordiniert die Aktivitäten zur Erweiterung der Ladeinfrastruktur. Grundsätzliche Fragestellungen werden hier geklärt, um eine einheitliche Handhabung in ganz Berlin sicherzustellen.

Das LIB betreut die Vergabe und Abwicklung von Aufträgen zur Errichtung von Ladesäulen. Planungsanfragen und Anträge auf straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnisse sind hier einzureichen und werden an die beteiligten Stellen weitergeleitet.

**Ladeinfrastruktur-
büro (LIB)**

1.4.3 Bezirksämter

Innerhalb der zwölf Bezirksämter sind die Straßen- und Grünflächenämter als Träger der Straßenbaulast (umgangssprachlich: Tiefbauämter) für die Erteilung von straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnissen für Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum zuständig. Die Ordnungsämter sind in ihrer Funktion als untere Straßenverkehrsbehörden für die Anordnung der Verkehrszeichen einschließlich der Markierungen von Ladeparkplätzen für E-Mobile zuständig. Die Durchführung obliegt den Straßen- und Grünflächenämtern.

**Straßen- und
Grünflächenämter**

1.4.4 Stromnetz Berlin GmbH

Die Stromnetz Berlin GmbH, eine Gesellschaft von Vattenfall Europe Netzservices GmbH, ist Betreiberin des Stromnetzes in Berlin. Nur Standorte für Ladeeinrichtungen, für die die Stromnetz Berlin GmbH einen Netzanschluss anbieten kann, haben Aussicht auf Realisierung.

**Stromnetz Berlin
GmbH**

1.4.5 Berlin Licht GmbH

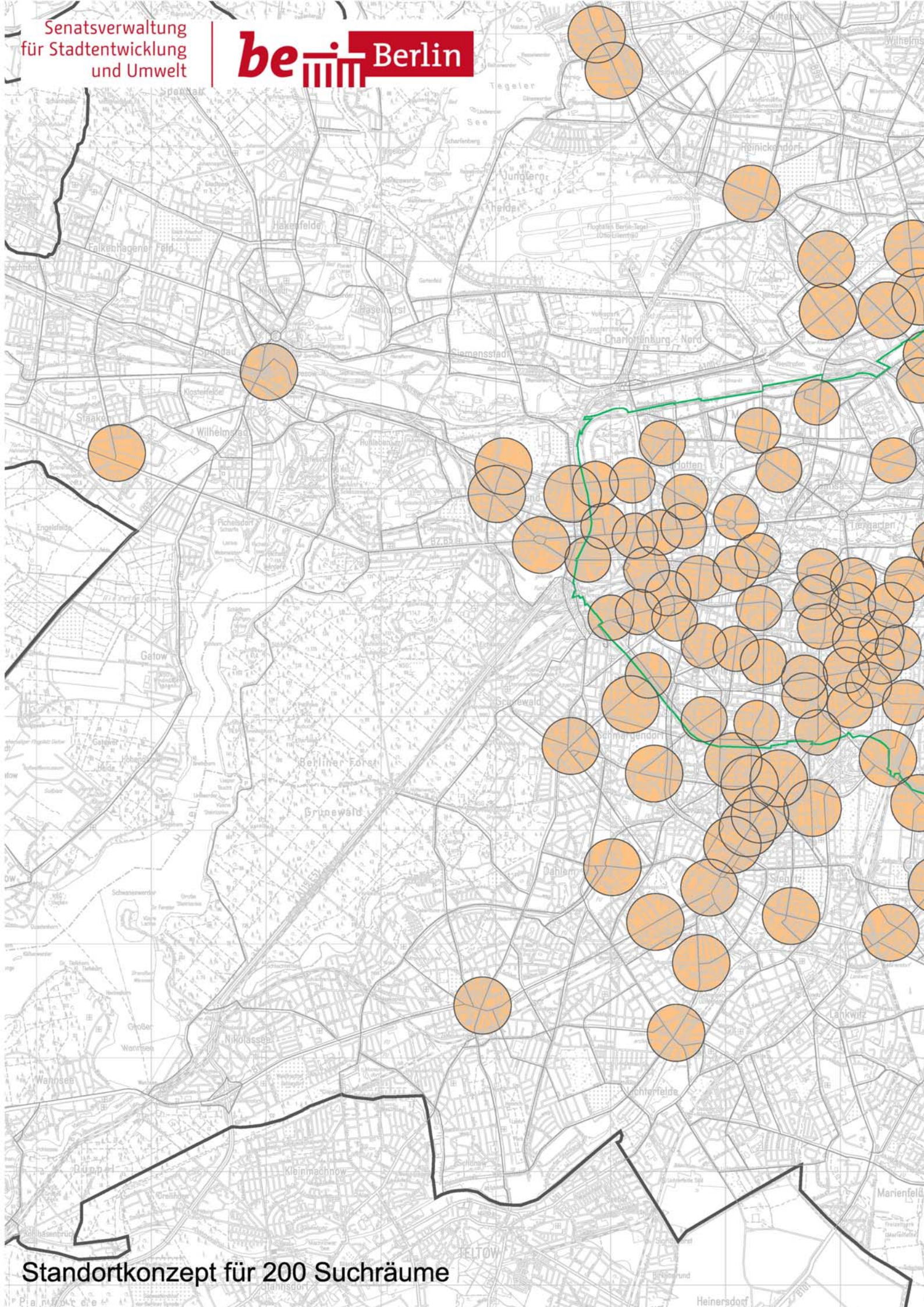
Die BerlinLicht, eine Tochter von Vattenfall Europe Netzservices GmbH, ist Betreiberin der Beleuchtung an Berlins Straßen. Sie muss zustimmen, wenn Straßenleuchten mit Ladeeinrichtungen ausgerüstet werden sollen. Auch für Ladeparkplätze an Beleuchtungsmasten ist eine Sondernutzungserlaubnis, sowie ggf. eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung, erforderlich.

Berlin Licht GmbH

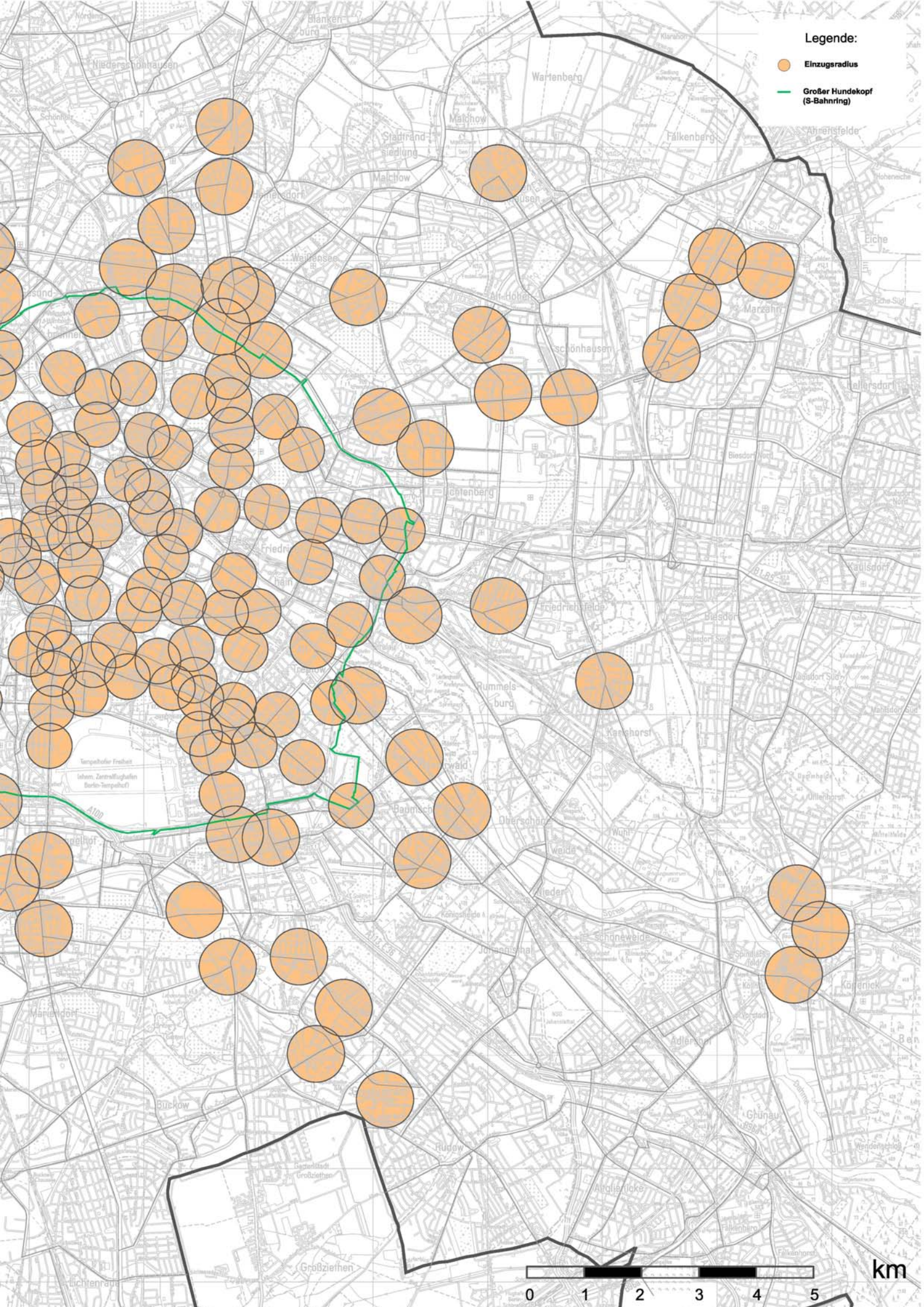
1.4.6 Private Grundstückseigentümer

Ladeeinrichtungen für E-Mobile, die außerhalb des öffentlichen Straßenlandes errichtet werden sollen, etwa auf Parkplätzen des Einzelhandels oder im Bereich von Tankstellen, bedürfen der Zustimmung der privaten Grundstückseigentümer. Die Anlagen müssen den anerkannten technischen und baulichen Standards entsprechen.



**Private Grund-
stückseigentümer**



Standortkonzept für 200 Suchräume



Legende:

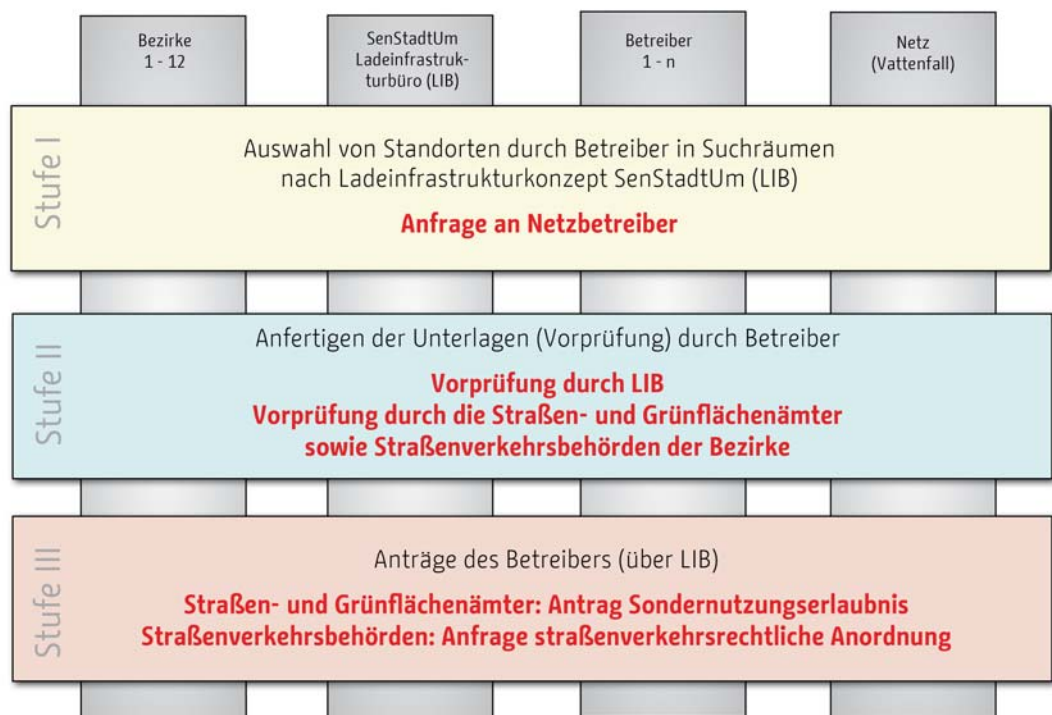
-  Einzugsradius
-  Großes Hundekopf (S-Bahnring)

0 1 2 3 4 5 km

2. Antrags- und Genehmigungsprozess

Die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt geförderte Erweiterung der Ladeinfrastruktur umfasst zwei Phasen. In Phase 1 (Erweiterung auf planerischer Basis) sind die vorgegebenen Suchräume für Ladeinfrastruktur maßgeblich, um bereits in dieser Phase eine möglichst bedarfsgerechte Abdeckung des Stadtgebiets mit Ladeeinrichtungen zu erreichen.

Phase 2 (Erweiterung auf nachfrageorientierter Basis) schließt an den Ausbau der Ladeinfrastruktur in den vorgegebenen Suchräumen an. Hier entfällt der Abgleich mit dem Suchraumkonzept. Die Standorte ergeben sich aufgrund eines nachgefragten und beantragten Bedarfs.



3 Stufenmodell für das Auswahl- und Genehmigungsverfahren

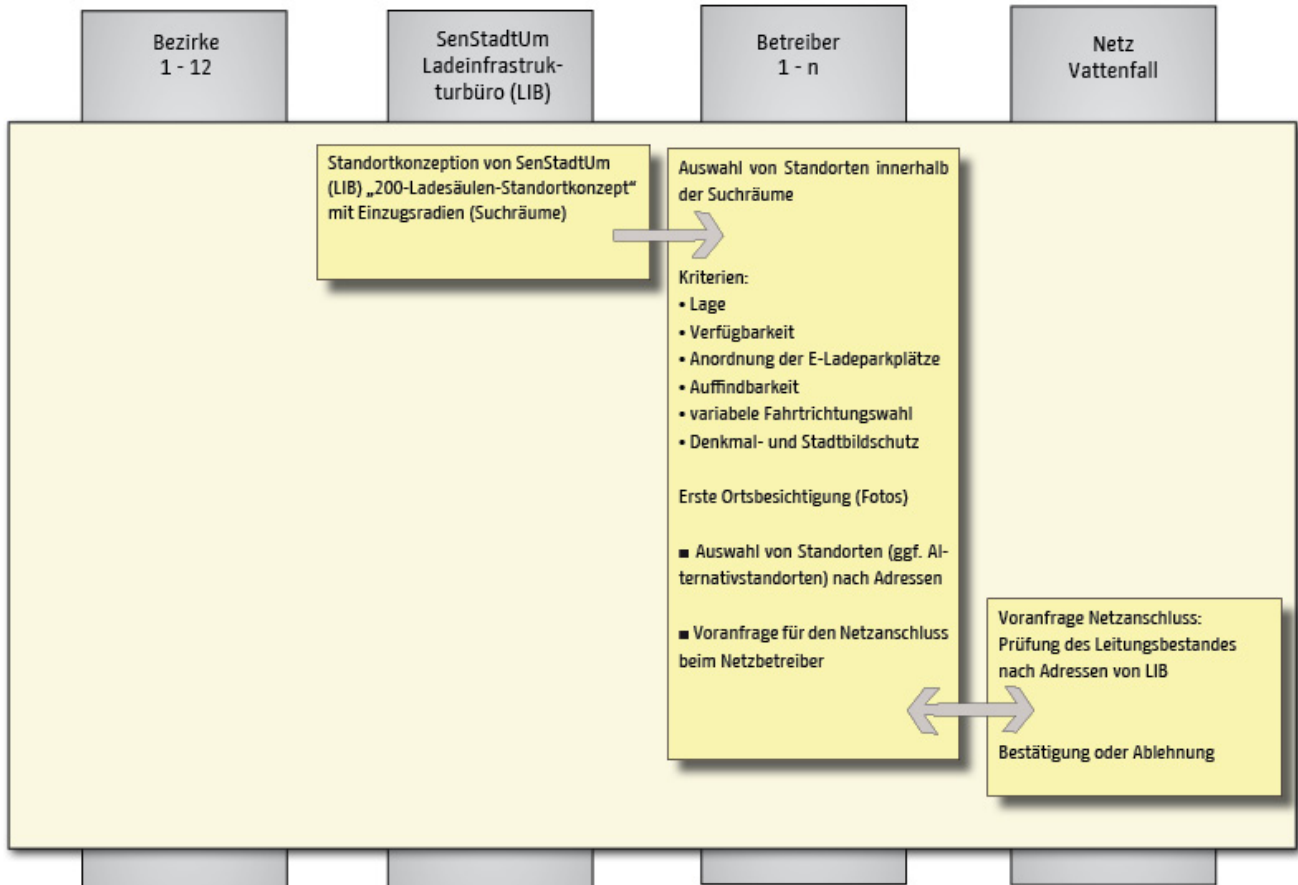
3 Stufenmodell

Der Prozess der Auswahl und Genehmigung von Ladesäulenstandorten in Phase 1 gliedert sich in drei Stufen. In der ersten Stufe wählt der Betreiber potenzielle Standorte aus und prüft die grundsätzliche Versorgungbarkeit innerhalb des Berliner Niederspannungsnetzes. Die Stufe II beinhaltet die sogenannte "Vorprüfung" der Ladesäulenstandorte bei den zuständigen Landes- und Bezirksbehörden, worauf in der dritten Stufe der konkrete Antrags- und Genehmigungsprozess folgt.

2.1 Stufe I – Standortauswahl

In Stufe I des Planungsablaufs erfolgt die Standortauswahl für Ladesäulen sowie die Vorklä- rung, ob ausgewählte Standorte überhaupt mit Strom versorgt werden können.

Bei der Auswahl neuer Standorte für Ladesäulen im öffentlichen Raum Berlins sollen folgende Kriterien eingehalten werden:



Stufe I - Verfahrensablauf für die Standortauswahl und Netzvoranfrage

■ Berücksichtigung des Standortkonzepts

In Phase 1 der von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt geförderten Erweiterung der Ladeinfrastruktur erfolgt die Identifizierung von Standorten innerhalb der vorgegebenen Suchräume. Hierfür sind bestimmte Anforderungen zu beachten.

Standortauswahl nach vorgegebenen Suchräumen

Standorte an Hauptverkehrsstraßen

■ Lage im Hauptverkehrsstraßennetz

Neue Standorte für Ladesäulen sollen vorrangig entlang des Netzes der Hauptverkehrsstraßen gesucht werden. Das Ziel der Bündelung des Verkehrs auf diesen Strecken gilt auch für elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Wohn- und Erholungsgebiete sollen nicht mit Parksuchverkehr belastet werden.

Häufig sind aber gerade die Straßenräume im Umfeld von Kreuzungen im Zuge der Hauptverkehrsstraßen mit anderen verkehrlichen Nutzungen belegt, die eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung von E-Ladeparkplätzen ausschließen (Aufstellspuren, Bushaltestellen etc.). Insofern können im Einzelfall auch Standorte in untergeordneten Straßen nahe den Einmündungen zu Hauptverkehrsstraßen in Betracht gezogen werden.

■ Verfügbarkeit von Parkraum

E-Ladeparkplätze ohne Beschränkungen

E-Ladeparkplätze können nur dort eingerichtet werden, wo Parkstände ohne andere spezifische Nutzungszuweisungen und ohne jede zeitliche Einschränkung vorhanden sind. Sie können in Bereichen mit und ohne Parkraumbewirtschaftung ermöglicht werden.

Parkstände mit anderen, ggf. auch zeitlich begrenzten, straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen wie Bushaltestellen, Halt- und Parkverbote, Abbiege-, Bus- und Lieferspuren, Parkplätze für Behinderte- oder mit Parkscheibenregelung, Taxistände, Bereiche mit Marktbetrieb u. Ä. scheiden für die Einrichtung von E-Ladeparkplätzen regelmäßig aus.



Beispiele möglicher Einschränkungen (Halte- und Parkverbote) bei der Standortsuche

Nur im Ausnahmefall, wenn ein anderer geeigneter Standort im Suchraum nach den übrigen Kriterien nicht ermittelt werden kann, kann die Inanspruchnahme bestimmter anderer Flächen für Ladeparkplätze erörtert werden, etwa die Verkürzung längerer Lieferzonen oder von Bereichen mit Parkscheibenregelung.

■ Anordnung der Parkstände

Längs- oder Senkrecht-aufstellung

Für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung der E-Ladeparkplätze kommen je nach bestehender örtlicher Situation Parkstände parallel oder senkrecht zum Fahrbahnrand infrage. Beide Ausrichtungen lassen eine relativ direkte Verbindung zwischen den an E-Fahrzeugen meist seitlich hinten angeordneten Ladesteckdosen und den Ladesäulen zu.

Parkstände mit Schrägaufstellung erscheinen weniger geeignet, weil hier das rückwärts Einparken im laufenden Verkehr häufig schwierig ist und beim vorwärts Einparken eine lange Kabelführung zur Ladesäule erforderlich wird. Dennoch bestehen E-Ladeparkplätze auch mit Schrägaufstellung ohne wesentliche Probleme und es gibt E-Fahrzeuge, bei denen der Ladeanschluss vorne oder seitlich vorne eingebaut ist.



RWE Ladesäulen mit Parkstandsflächen in Längs- bzw. Senkrechtaufstellung in Charlottenburg-Wilmersdorf

Im Regelfall dienen die vorhandenen Borde als ausreichender Anfahrtschutz. Werden Parkstände für E-Ladeparkplätze geplant, bei denen hohe Borde überfahren werden müssen oder sollen diese Parkstände vollständig auf Gehwegniveau liegen, sollte ein Rammschutz vorgesehen werden (Poller oder Bügel).

Rammschutz

Bei Einmündungen sind gemäß Straßenverkehrsordnung bis zur Markierung des ersten Parkplatzes mindestens 5,0 m bis zum (gedachten) Schnittpunkt der Fahrbahnkanten (Borde) freizuhalten.

■ Auffindbarkeit

E-Ladeparkplätze sollen im Straßenraum für die Nutzenden möglichst gut auffindbar sein. Eine Lage an Ecken sowie am Anfang oder am Ende einer Parkspur sollte daher bevorzugt werden. Für Nutzende, die zum Beispiel zu Fuß ein aufgeladenes Car-Sharing Fahrzeug ansteuern, sollen Umwege und Standorte hinter Barrieren, z. B. langen Abschnitten mit Schutzgittern im Mittelstreifen, vermieden werden.

Sichtbarkeit des Standortes

Dieses Kriterium bedeutet aber nicht, dass regelmäßig nur prominente Standorte im Stadtbild infrage kommen. Stadtweit und im Quartier werden E-Ladeparkplätze vorrangig über Navigationssysteme und Apps gefunden, kleinräumig sollte eine gute Auffindbarkeit für Autofahrende von der Straße aus und Nutzende, die zu Fuß kommen, gewährleistet sein.

Flexible Fahrtrichtungswahl

■ Freie Wahl der Fahrtrichtung

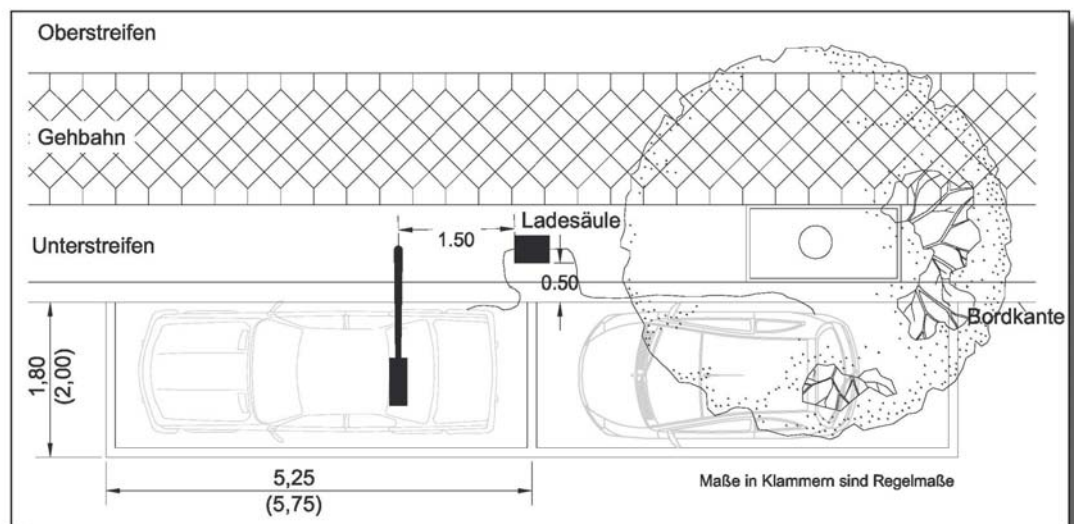
E-Ladeparkplätze sollten möglichst so angelegt werden, dass von ihnen aus möglichst viele Fahrtrichtungen wählbar sind und sie aus möglichst vielen Richtungen angefahren werden können. Dies gilt etwa für das Umfeld von Kreuzungen und Lagen mit Wendemöglichkeit. Lagen, die bei der An- oder Abfahrt längere Umwegfahrten erfordern, etwa in Quartieren mit Einbahnstraßensystem oder an längeren Strecken mit Wende- und Abbiegeverboten sollten vermieden werden.

■ Ausreichende Raumverhältnisse

Abstandsmaße

Für den Einbau einer E-Ladesäule ist im Gehwegbereich ein genügend breiter Unterstreifen erforderlich, der einen Abstand zwischen Säule und Fahrbahnrand von 50 cm bei Längs- und 75 cm bei Senkrechtparkständen zulässt; diese Maße sind unbedingt einzuhalten.

Für zu Fuß Gehende müssen genügend breite Gehbahnen vorgehalten werden. In einen vorhandenen Plattenbelag soll durch den Einbau einer Ladesäule nach Möglichkeit nicht eingegriffen werden, besonders beengte Raumverhältnisse können jedoch Einzelfallentscheidungen erforderlich machen.

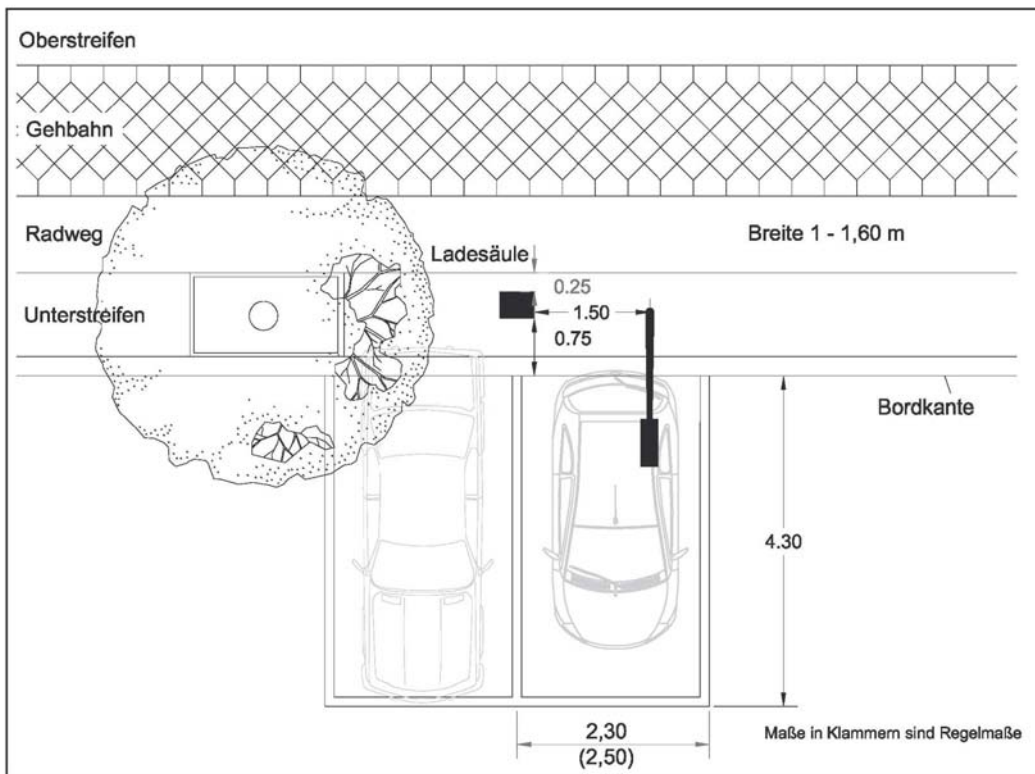


Abstandsmaße für das Ladeparken bei Längsaufstellung

Radwege

Auch die Funktion von Radwegen im Gehwegbereich darf durch den Einbau von E-Ladesäulen nicht beeinträchtigt werden. Ein Abstand von 25 cm zwischen E-Ladesäule und Radwegrand soll nicht unterschritten werden, sodass hier die Anforderung an die Breite von Unterstreifen noch größer ist.

Bei beengten Raumverhältnissen und Gehwegen, auf denen nur die Mitbenutzung durch Radfahrende gestattet ist, können abweichende Einzelfalllösungen erörtert werden. Radwege bzw. Gehwegbereiche, die für Räder zur Mitbenutzung freigegeben sind, und unmittelbar am Fahrbahnrand geführt werden, schließen den Einbau von Ladesäulen wegen der nötigen Kabelführung zum Fahrzeug aus.



Abstandsmaße für das Ladeparken bei Senkrechtaufstellung

Zu Einbauten im Unterstreifen wie Verteilerkästen, Briefkästen, Postboxen, Litfaßsäulen, Werbetafeln und Ähnlichem soll ein genügender seitlicher Abstand von nicht weniger als 100 cm, zu Straßenleuchten i. d. R. von 150 cm eingehalten werden. Auch Leitungen und unterirdische Einbauten sind bei der Standortwahl für Ladesäulen zu berücksichtigen; sie können in dieser Planungsstufe jedoch nur anhand von Abdeckungen, Schachtdeckeln u. Ä. erkannt werden.

Der einzuhaltende seitliche Abstand zu Straßenbäumen bestimmt sich nicht nach dem Stamm, sondern nach dem Außenrand der Krone, da davon auszugehen ist, dass der schützenswerte Wurzelraum ebenso weit wie die Krone reicht. Sofern bei beengten Raumverhältnissen hiervon im Einzelfall abgewichen werden soll, ist eine gesonderte Genehmigung beim zuständigen Grünflächenamt des Bezirks anzufragen.

Straßenbäume

Abstand zu Einbauten

■ Denkmal- und Stadtbildschutz

Gestaltung von Ladesäulen

Für die neuen, allgemein zugänglichen Ladesäulen in Berlin wird eine zurückhaltende Dimensionierung und Gestaltung (Farbgebung, Beschriftung) vorgegeben, sodass sie das Straßenbild im Allgemeinen nur wenig beeinflussen werden. Dies ist auch gerechtfertigt, denn Ladesäulen müssen nicht aufgrund ihrer auffälligen Gestaltung gefunden werden und sollen nicht als Werbeträger dienen.

Dennoch sind die Straßenräume schon jetzt häufig stark mit Einbauten belastet, sodass Häufungen von Einbauten aus funktionalen wie gestalterischen Gründen vermieden werden sollen.

Designvorgaben

Schon bei der Vorauswahl von Standorten soll der Bestand an Denkmälern, Denkmalbereichen und Gartendenkmälern sowie Erhaltungsbereichen berücksichtigt werden. So scheiden zum Beispiel Standorte innerhalb besonderer historischer Ensembles, in Sichtachsen oder vor wichtigen Ansichten von vorneherein aus.

Der jeweils aktuelle Denkmalbestand kann der Webseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt entnommen werden (siehe Abschnitt 4), eine Erörterung mit der Fachbehörde ist in dieser Phase in der Regel aber noch nicht erforderlich.

Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum sind nach folgenden Kriterien einheitlich zu gestalten:

- Die oberirdischen Anlagenteile der Ladeeinrichtung dürfen insgesamt die Außenmaße von höchstens 1700 mm Höhe, 450 mm Breite x 360 mm Tiefe nicht überschreiten.
- Die Farbgebung ist SignalGrau RAL-Farbcode 7004.
- Das Signet „be emobil“ der Stadt Berlin ist auf Vorder- und Rückseite (Mindestgröße ISO/DIN-Reihe A 6, 105 x 148 mm) anzubringen.
- Die Telefonnummer der technischen Hotline ist gut sichtbar an der Vorderseite der Ladeeinrichtung kenntlich zu machen.
- Ein Firmen-Signet des Ladesäulen-Betreibers (50 cm², möglichst mit einer Breite von 125 mm und einer Höhe von 40 mm) kann jeweils an den beiden Seitenflächen der Ladesäule angebracht werden.
- Eine allgemein verständliche graphische Darstellung erläutert den Gebrauch der Ladeeinrichtung für Nutzende.

Designkriterien gemäß Kooperationsvertrag „Umsetzung der Ladeinfrastrukturweiterung“ vom 10.02.2014



Bei Ladeeinrichtungen an Beleuchtungsanlagen weisen, abweichend von den genannten Kriterien, alle Installationen die Farbe des Beleuchtungsmasts auf. Das Signet „be emobil“ der Stadt Berlin muss, ein Firmensignet des Ladesäulenbetreibers kann angebracht werden (entsprechend den genannten Maßen).

Ortsbesichtigung und Fotos

Da in dieser Planungsphase in der Regel kein detaillierter Lageplan vorliegt, können die vorgeannten Anforderungen nur im Rahmen einer eingehenden Ortsbesichtigung ermittelt und fotografisch dokumentiert werden. Dies gilt für die Aufnahme der bestehenden Beschilderung und sonstiger straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen entsprechend.



Beispiele für zusätzliche Fotoaufnahmen während einer Ortsbesichtigung

Neben den Aufnahmen des gewünschten Ladesäulenstandortes sind weitere Fotos zu Besonderheiten wie besondere Verkehrsführungen (links), oder relevante Einbauten (mitte und rechts) hilfreich.

2.1.1 Anschlussmöglichkeit

Ist ein Standort unter Beachtung der vorgenannten Bedingungen gefunden, sollte bereits in dieser Phase der Planung und im Vorfeld der formellen Beantragung einer straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis geprüft werden, ob der ins Auge gefasste Standort aus dem Niederspannungsnetz mit Strom versorgt werden kann. Denn keineswegs alle Gehwegbereiche Berlins sind mit Kabelführungen versehen und Neutrassierungen sind in der Regel zu aufwändig für die Errichtung einer Ladesäule.

Abfrage des Netzanschlusses beim Netzbetreiber

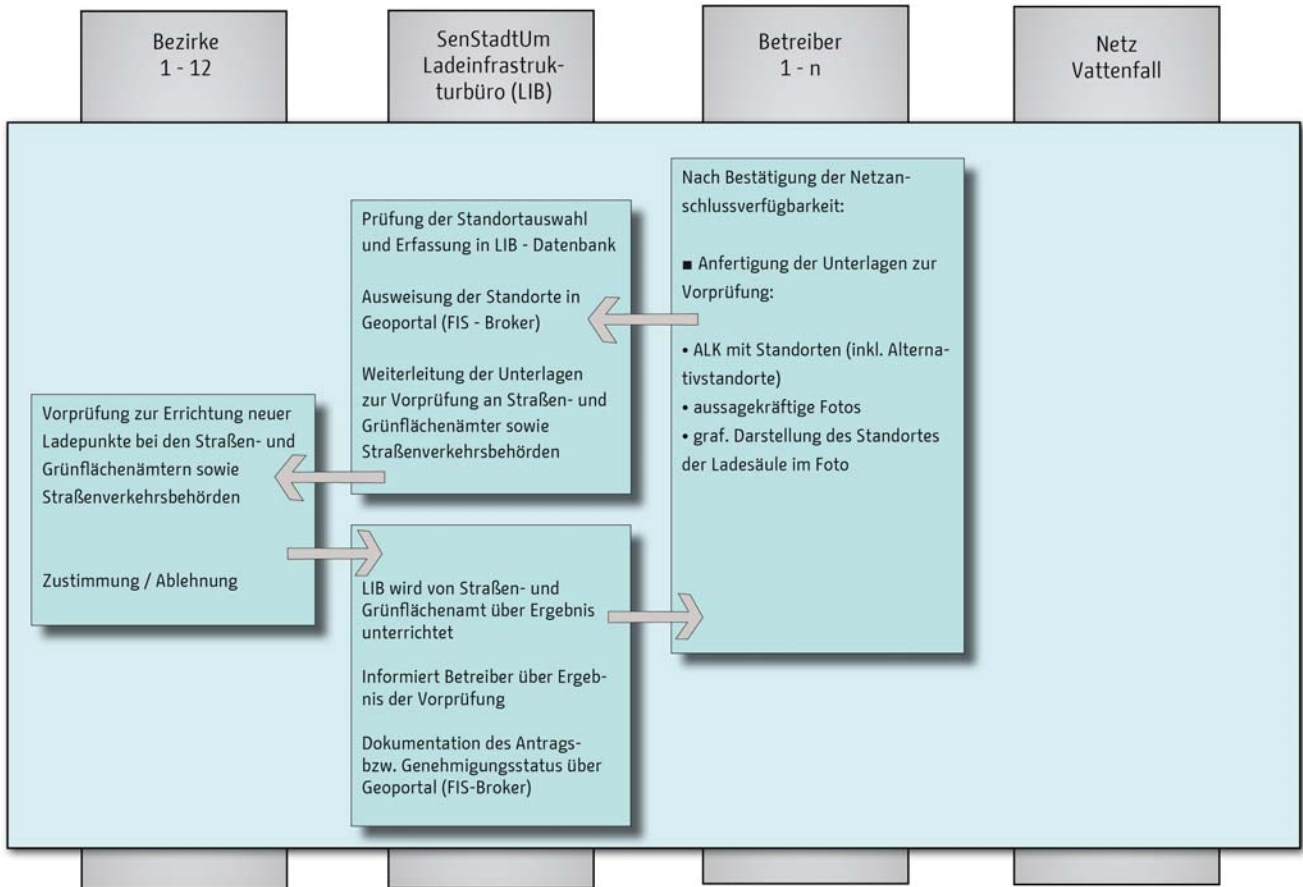
Bezirk	PLZ	Straße	Standort LS vor/ gegen über	Hausnummer	Prüfung Vattenfall (Niederspannungs-kabel vorh.)	Alternativstandorte	Prüfung Vattenfall (Niederspannungs-kabel vorh.)	Bemerkung
Mitte (4)	10117	Wilhelmstraße	vor	92	NEIN	Wilhelmstraße vor Nr. 46-48	JA	
	10117	Dorotheenstraße	vor	96	JA	Dorotheenstraße vor Nr. 92	JA	
	10178	Rochstraße	vor	9	NEIN	Rochstraße vor Nr. 7 (Kita) oder An der Spandauer Brücke gegenüber Nr. 11	NEIN	Kein Netzkabel vorhanden
	10119	Max-Beer-Straße	vor	50-52	JA*	Max-Beer-Straße gegenüber 52	NEIN	* Für das Projekt VMobil wurde bereits ein Anschluss einer Ladesäule vor Nr. 56 projektiert und soll demnächst ausgeführt werden! Ggü ist kein Netzkabel
Tempelhof-Schöneberg (2)	10825	Martin-Luther-Straße	vor	126	JA	Voßbergstraße gegenüber Nr. 1	JA	
	10829	Kolonnenstraße	vor	30B-31	JA	Kesseldorfstraße (Standort) an der Ecke zur Kolonnenstraße Nr. 32	JA	
Neukölln (3)	12045	Sonnenallee	vor	51	JA	Sonnenallee vor Nr. 48	JA	

Beispiel für die Abfrage des Leitungsbestandes

Hierzu kann unter Angabe der Straße und der nahegelegenen Hausnummer eine Voranfrage an den Netzbetreiber Stromnetz Berlin GmbH (Vattenfall Europe) weitergeleitet werden. Damit wird die Anschlussmöglichkeit eines Standortes generell vorgeklärt, dennoch können sich im weiteren Planungsverlauf im Einzelfall auch noch abweichende Ergebnisse ergeben.

2.2 Stufe II - Vorprüfung

In Stufe II des Planungsablaufs werden die Materialien für die Vorprüfung der Standorte durch das Ladeinfrastrukturbüro an die bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter sowie die Straßenverkehrsbehörden übersandt.



Stufe II - Verfahrensablauf für die Vorprüfungen von Ladesäulenstandorten

Für die Vorprüfung der Standorte werden folgende Unterlagen benötigt:

■ Anschreiben

Anschreiben

In einem formlosen Anschreiben sind der Antragstellende, der Gegenstand der Anfrage (Vorprüfung) und der Standort zu bezeichnen. Für die Beschreibung des Standorts genügt in der Regel der Straßenname mit dem Zusatz: „vor Nr. XX“.

■ Lageplan

Lageplan (ALK)

Als Lageplan im Rahmen der Vorprüfung kann ein Ausschnitt aus der amtlichen Liegenschaftskarte (ALK) verwendet oder eine ähnliche, geeignete Darstellung verwendet werden. Ausschnitte aus der ALK können auf der Website der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt nach Anmeldung kostenfrei als PDF-Dokument heruntergeladen werden. Im Lageplan sind die angefragten Standorte bzw. Standortalternativen zu verorten.



Beispiel eines Lageplans (ALK) mit 2 Standortvorschlägen (Quelle ALK: www.stadtentwicklung.berlin.de/geoinformation/fis-broker/)

■ Fotos

Je Standort bzw. Standortalternative sollten etwa drei bis vier aussagefähige Fotos vorgelegt werden. Sie sollen die betroffenen Stellplätze, den angrenzenden Gehwegbereich sowie die dortigen Befestigungen und Einbauten zeigen. Günstig ist auch, wenn die für die Stellplätze bisher gültige straßenverkehrsrechtliche Beschilderung erkennbar ist.

Fotos von den Standortvorschlägen

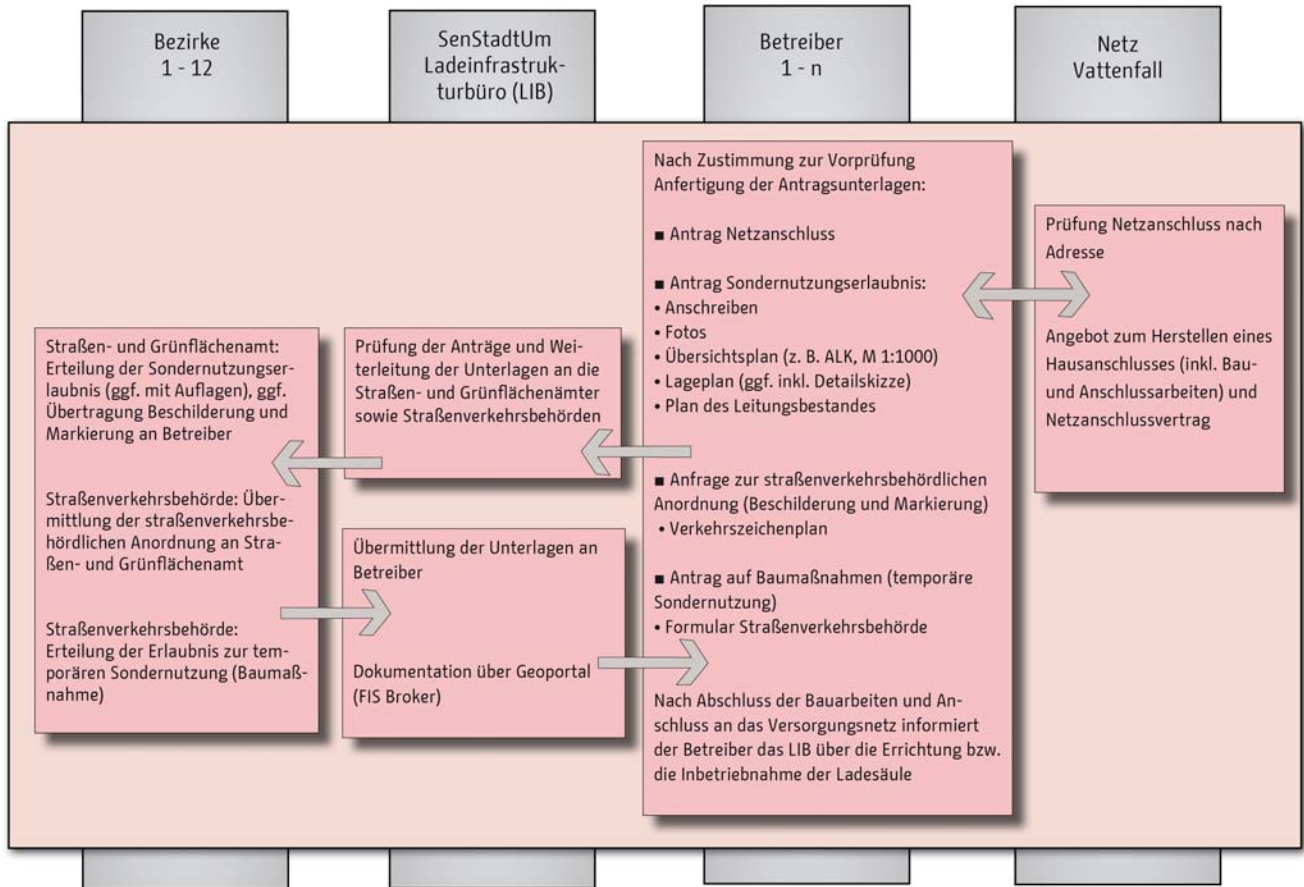


Aufnahmen des Standortvorschlags aus vier Perspektiven mit grafischer Darstellung der Ladesäule

In einem der Fotos soll der für den Einbau der Säule vorgesehene Standort markiert oder grafisch dargestellt werden.

2.3 Stufe III - Anträge

Für den Einbau einer E-Ladesäule im öffentlichen Straßenland benötigt der künftige Betreiber und Vorhabenträger einen Vertrag über den Netzanschluss, eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis sowie die zugehörige straßenverkehrsrechtliche Anordnung.



Stufe III - Verfahrensablauf für den Antrags- und Genehmigungsprozess

2.3.1 Antrag für einen Netzanschluss

Angebot für Netzanschluss

Betreiber des Berliner Stromleitungsnetzes ist die Stromnetz Berlin GmbH, eine Gesellschaft von Vattenfall Europe. Auf Anfrage des künftigen Betreibers einer Ladesäule prüft der Netzbetreiber die mögliche Versorgung des Standortes aus dem Niederspannungsnetz und macht ein verbindliches Angebot für einen Netzanschluss einschließlich der erforderlichen Bau- und Anschlussarbeiten.

Dieses Vertragsangebot bzw. ein entsprechender Vertragsschluss ist praktische Voraussetzung der folgenden Schritte.

2.3.2 Antrag auf Sondernutzungserlaubnis

Antrag auf Sondernutzungserlaubnis

Jede Nutzung des öffentlichen Straßenlandes, die über die üblichen Formen des Straßenverkehrs hinausgeht (Gemeingebrauch), ist eine Sondernutzung und bedarf unbeschadet sonstiger Vorschriften einer gesonderten Erlaubnis der Straßenbaubehörde.

Die Anträge für den Einbau von Ladesäulen sind generell an die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Ladeinfrastrukturbüro, zu richten. Hier wird der Antrag vorgeprüft und an das zuständige Straßen- und Grünflächenamt weitergeleitet. Der dortige Fachbereich Tiefbau ist für die Erteilung der straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis zuständig.

Dem Antrag sind folgende Unterlagen beizufügen:

■ Anschreiben

In einem formlosen Anschreiben sind der Antragsteller, der Gegenstand des Antrags und der Standort zu bezeichnen. Für die Beschreibung des Standorts genügt in der Regel der Straßename mit dem Zusatz „vor Nr. XX“. Straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnisse werden personen- bzw. auf den Vorhabenträger bezogen erteilt. Die Sondernutzungserlaubnis kann auf Antrag auf einen anderen Vorhabenträger übertragen werden.

Auch die erforderliche Zustimmung des Straßen- und Grünflächenamtes, als Grundstückseigentümer der Straßenflächen, zur Herstellung des Netzanschlusses durch die Stromnetz Berlin GmbH, ist in diesem Zusammenhang anzufragen.

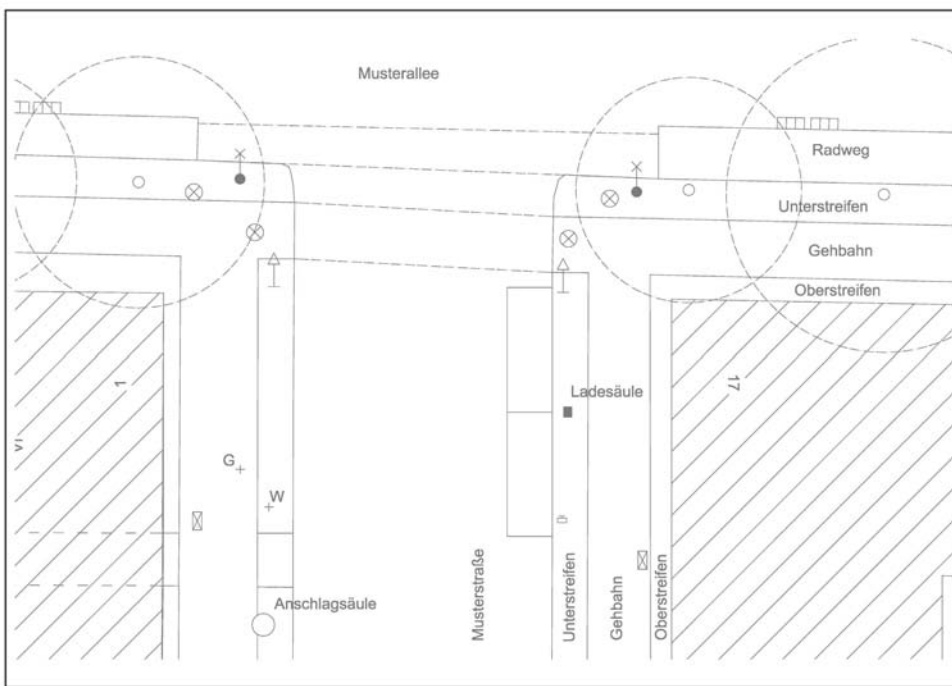
■ Fotos

Für die Bezeichnung des Standortes sollen zwei bis drei Fotos eingereicht werden, die den Standort, die Ausstattung des Gehwegs sowie nach Möglichkeit die bestehende Beschilderung zeigen. Fotos aus der Vorprüfung (Stufe II) können erneut verwendet werden.

■ Übersichtsplan

Zur Verortung des Standortes soll der geplante Standort in einem Ausschnitt des amtlichen Liegenschaftsplans (ALK), Maßstab 1: 500 bis 1: 1.000 verzeichnet werden. Planausschnitte aus der Vorprüfung (Stufe II) können erneut verwendet werden.

■ Lageplan



Beispiel Lageplan mit geplanter Ladesäule und Ladeparkfläche

**Formloses
Anschreiben**

**Fotos von der
Ortsbegehung**

Übersichtsplan

Lageplan

Aktuelle Lagepläne des Berliner Straßennetzes sind bei den bezirklichen Straßen- und Grünflächenämtern in der Regel nicht verfügbar; die Auszüge aus der ALK sind nicht detailliert genug. Die einzureichenden Lagepläne im Maßstab 1: 100 müssen daher gesondert angefertigt werden und sollen mindestens folgende Darstellungen umfassen:

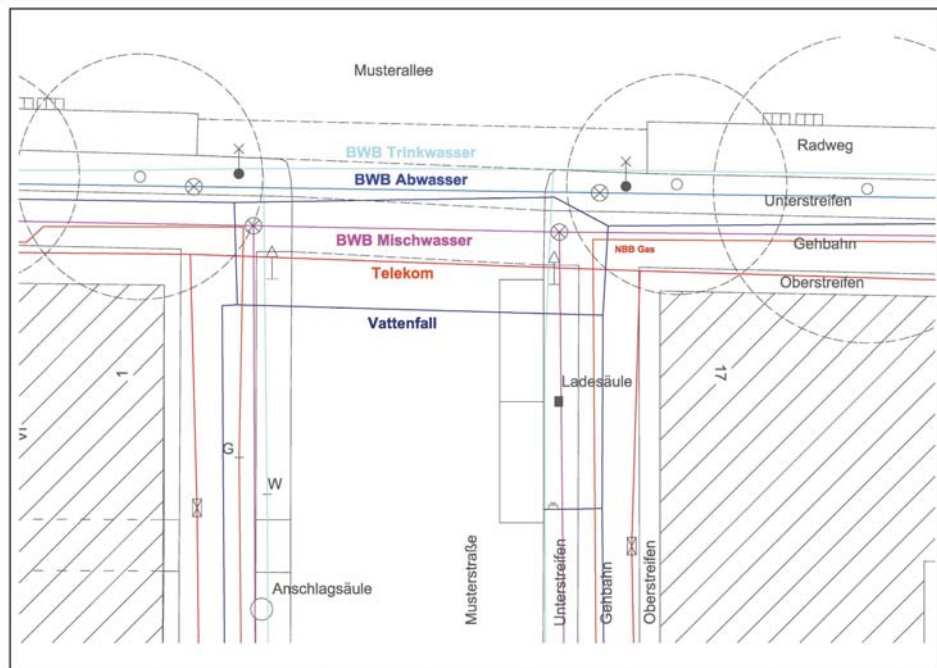
Angrenzende Bebauung mit Hausnummer, Gehwegbefestigungen (i. d. R. Oberstreifen, Unterstreifen, Gehbahn), Bordführung, Einbauten (Leuchten, Kästen, Masten, Bänke, Abdeckungen etc.), Bäume mit äußerer Begrenzung der Krone, bestehende Beschilderungen, Fahrbahn und Fahrbahnmarkierungen.

Die detaillierte Darstellung kann auf einen Umgriff von ca. 5 m beiderseits der beantragten Stellplätze und auf die Straßenmitte begrenzt werden. Als Format des Plans soll DIN A 3 gewählt werden.

■ Plan des Leitungsbestandes

Leitungsplan

Die Darstellung des Leitungsbestandes dient der Prüfung, ob für den beantragten Standort der Ladesäule sowie die Führung des Anschlusskabels unterirdisch genügend Raum für den Einbau vorhanden ist. Der vorhandene Leitungsbestand soll zusammengefasst in einem Plan dargestellt werden, es kann eine Kopie des Lageplans oder ein anderer geeigneter Planausschnitt verwendet werden.



Beispiel Leitungsplan

Der Leitungsbestand (insbesondere Wasser, Abwasser, Gas, Elektro-, Telekommunikation, Daten, Fernwärme, Lichtsignalanlagen) sowie ggf. vorhandene unterirdische Einbauten sind bei den jeweiligen Eigentümern oder Betreibern aktuell abzufragen. Auf das Angebot der Infrastruktur eStraße GmbH, Berlin, (infrest) zur gebündelten und Web-basierten Abfrage des Leitungsbestandes wird verwiesen.

2.3.3 Beschilderung und Markierung (Verkehrszeichen)

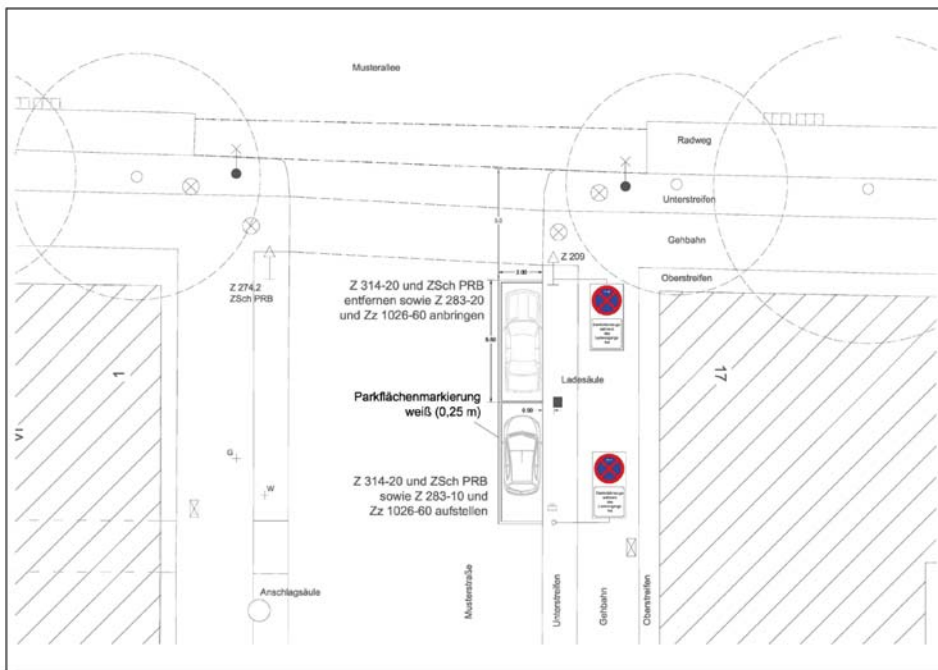
Parkplätze mit Lademöglichkeiten benötigen eine gesonderte Beschilderung und eine Markierung auf der Fahrbahn, um die Plätze für Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs freizuhalten.

Verkehrszeichen einschließlich Markierungen im öffentlichen Straßenland dürfen nur auf Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde geändert und angebracht werden. Ergänzend zum Antrag auf straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis ist daher die straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Verkehrszeichenregelung von E-Ladeparkplätzen bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde anzufragen.

Die Regelbeschilderung nach den Vorgaben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ist entsprechend der örtlichen Situation als Vorschlag in einem gesonderten Lageplan darzustellen. Sofern bestehende Verkehrszeichen, z. B. solche in Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung, verändert werden müssen, ist es für die Prüfung günstig, diese Änderungen mit zu vermerken.

Die Anfrage zur straßenverkehrsrechtlichen Anordnung der Verkehrszeichen ist zusammen mit dem Antrag auf straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis generell an die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Ladeinfrastrukturбюро, zu richten. Hier werden die Unterlagen vorgeprüft und an das zuständige Bezirksamt weitergeleitet. Das örtliche Ordnungsamt, untere Straßenverkehrsbehörde, ist für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Verkehrszeichen und -markierungen für Ladeparkplätze zuständig und wird diese an das Straßen-

Verkehrszeichenplan



Beispiel Verkehrszeichenplan

und Grünflächenamt zur Aufstellung und Markierung der Verkehrszeichen richten. Das Straßen- und Grünflächenamt wird dem Antragsteller bei der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis den Einbau der Verkehrszeichen und das Aufbringen der Markierung übertragen. Die Kosten hierfür übernimmt der Betreiber gemäß den Regelungen des Betreibervertrages.

2.3.4 Antrag auf Baumaßnahmen

Baumaßnahmen

Liegt die straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis sowie die straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Verkehrszeichen vor und soll mit dem Einbau einer Ladesäule begonnen werden, ist beim örtlich zuständigen Straßen- und Grünflächenamt sowie bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde die Baumaßnahme anzuzeigen.

2.3.5 Endabnahme

Endabnahme

Nach Beendigung der Bauarbeiten ist mit dem Straßen- und Grünflächenamt sowie der Straßenverkehrsbehörde des Bezirks eine Endabnahme zu vereinbaren, bei der der erlaubniskonforme und verkehrssichere Einbau der Ladeeinrichtung sowie der Einbau der Verkehrszeichen einschließlich der Markierungen entsprechend der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung der Straßenverkehrsbehörde geprüft wird.

Die Aufnahme des Betriebs der Ladesäule ist dem Ladeinfrastrukturbüro vom Betreiber unmittelbar anzuzeigen; als Nachweis ist ein Inbetriebnahmeprotokoll des ausführenden Elektrofachbetriebs vorzulegen. Details sind im Vertrag mit dem Ladeinfrastrukturbetreiber geregelt.

2.3.6 Gebühren

Gebühren

Für die Bearbeitung des Antrags auf Sondernutzungserlaubnis wird eine Verwaltungsgebühr erhoben (56,24 €). Ferner fällt eine Sondernutzungsgebühr für die zugelassene Ladesäule selbst an (15 € je Monat und angefangenen m²).

Bei der Inanspruchnahme und Nutzung von städtischen Beleuchtungsmasten können höhere Gebühren anfallen. Zudem können Sondernutzungsgebühren für Baumaßnahmen und Aufgrabungen zur Errichtung der Ladeinfrastruktur anfallen. Die straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis soll entweder unbefristet oder befristet, auch mehrjährig, immer mit Widerrufsvorbehalt erteilt werden. Bedingungen, Auflagen und Auflagenvorbehalte sind zulässig. Wesentliche Rahmenbedingungen für das von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt finanziell geförderte Netz an Ladeinfrastruktur sind in einem Betriebsführungsvertrag geregelt, sodass zu diesen Vereinbarungen keine Regelungen in einer Sondernutzungserlaubnis getroffen werden müssen.

3. Weitere Planungsfälle

3.1 Umbau vorhandener Ladesäulen

Vorhandene Ladesäulen

Die Ertüchtigung bestehender Ladesäulen zu Lademöglichkeiten nach den Kriterien des allgemein zugänglichen Ladestands für Berlin ist in vielen Fällen sinnvoll. Wird nur die Säule an sich umgebaut oder ausgewechselt, bedarf es keiner erneuten straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis; eine Anzeige beim LIB ist sinnvoll. Ändert sich hingegen auch der Betreiber der Ladeeinrichtung, muss eine neue straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis beantragt werden. Bei Erteilung einer neuen Sondernutzungserlaubnis muss ggf. auch die Verkehrszeichenregelung nach geltendem Recht erneuert werden. Dies gilt entsprechend für die Erneuerung zeitlich befristeter Erlaubnisse. Im Sinne eines umfassenden und allgemein zugänglichen Angebots an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ist es Ziel des Landes Berlin, Angebote für begrenzte Nutzergruppen oder Einzellösungen nicht zu erweitern oder neu zuzulassen. Insofern können in der Regel bestehende straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnisse mit Befristung oder solche auf Widerruf auch zurückgenommen werden, wenn der Umbau bestehender Ladesäulen nicht dem Ausbau des allgemein zugänglichen Ladeangebots dient.

3.2 Ladeeinrichtungen an Straßenleuchten

Die Mitnutzung von Straßenleuchten für Ladeeinrichtungen kann sinnvoll sein, da der öffentliche Straßenraum von zusätzlichen Einbauten entlastet wird. Aus baulichen und technischen Gründen sind aber nur bestimmte Leuchtentypen für die Ausrüstung mit Ladeeinrichtungen geeignet, erste Tests hierzu werden durchgeführt. Die Mitnutzung einer Straßenleuchte bedarf zusätzlich der Zustimmung des Betreibers der Beleuchtungsmasten, der BerlinLicht. Der Einbau von Anschlussmöglichkeiten zum Laden von Elektrofahrzeugen in Masten der Straßenbeleuchtung erfordert eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis sowie ggf. eine verkehrsbehördliche Anordnung für Beschilderung und Markierung. Die dargestellten Planungs- und Genehmigungsvorgänge gelten also für Ladeeinrichtungen an Straßenleuchten entsprechend.

**Ladeeinrichtungen
an Straßenleuchten**

3.3 Sonstige Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

Bei der Erweiterung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sind sonstige private Investitionen grundsätzlich willkommen; eine finanzielle Förderung von Standorten außerhalb der angebotsorientierten Phase mit 340 geförderten Ladepunkten ist erst in der zweiten, nachfrageorientierten Phase ab Mitte 2015 unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Ladeangebote, die keinen diskriminierungsfreien Zugang bieten und nicht in die Verkehrsinformationszentrale Berlin eingebunden sind, ebenso wie sonstige Einzellösungen, werden im öffentlichen Raum künftig nur noch im Einzelfall bei begründeten Ausnahmen zugelassen.

**Sonstige
Ladeinfrastruktur
im öffentlichen
Raum**

3.4 Ladeeinrichtungen auf privaten Grundstücken

Ladeeinrichtungen auf privaten Grundstücken sind eine sinnvolle Ergänzung der Angebote im öffentlichen Raum. Sie bedürfen der Zustimmung des Grundstückseigentümers und des Verfügungsberechtigten, eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis ist nicht erforderlich. Eine Beschilderung entsprechend den Regelungen im öffentlichen Straßenland ist sinnvoll. Die technischen Anforderungen für einen sicheren Betrieb sowie die allgemeinen Anforderungen der Bauordnung Berlin sind einzuhalten. Auch bei Ladeeinrichtungen auf privaten Grundstücken ist es Ziel des Landes Berlin, das Netz allgemein zugänglicher Lademöglichkeiten zu erweitern. Wesentliche Bedingungen hierfür sind die zeitlich uneingeschränkte Zu- und Abfahrt zu den Lade-Stellplätzen auf Privatgrundstücken, die Anbindung an die Verkehrsinformationszentrale Berlin (VIZ) und die betreiberübergreifende Authentifizierungsplattform.

**Ladeeinrichtungen
auf privaten Flächen**

3.5 Ladeeinrichtungen an Car-Sharing Parkplätzen

Car-Sharing Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sind einer bestimmten Gruppe von Nutzenden vorbehalten und der allgemeinen Nutzung entzogen. Dies gilt auch für solche Car-Sharing Parkplätze, die zusätzlich mit Ladeeinrichtungen ausgestattet sind. Sie dienen nicht dem allgemeinen Ladeparken und werden nur entsprechend den Regelungen für Car-Sharing Parkplätze beschildert und markiert.

**Ladeeinrichtungen
an Car-Sharing
Parkplätzen**

	Kontakt Straßen- und Grünflächenamt	Kontakt Straßenverkehrsbehörde
Mitte	<p>Bezirksamt Mitte von Berlin</p> <p>Straßen- und Grünflächenamt 13341 Berlin</p> <p>Tel: 9018 22822 Fax: 9018 22706</p> <p>Email: tl@ba-mitte.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartner:</i> Daniel Haney Tel: 90182 2746 Email: Daniel.Haney@ba-mitte.berlin.de</p>	<p>Bezirksamt Mitte von Berlin</p> <p>Straßenverkehrsbehörde/ Ordnungsamt Karl-Marx-Allee 31 10178 Berlin</p> <p>Tel: 9018-22010 Fax: 9018 23781</p> <p>Email: ordnungsamt-zab@ba-mitte.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartner:</i> Herr Losik Tel: 90182 2862 Email: C.Losik@ba-mitte.berlin.de</p>
Friedrichshain-Kreuzberg	<p>Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin</p> <p>Straßen- und Grünflächenamt Yorkstraße 4-11 10965 Berlin</p> <p>Tel: 90298 8050 Fax: 90298 8015</p> <p>Email: tiefgruen@ba-fk.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartnerin:</i> Evelin Gersdorf-Herrmann Tel: 90298 8048 Email: evelin.gersdorf-herrmann@ba-fk.berlin.de</p>	<p>Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin</p> <p>Straßenverkehrsbehörde/ Ordnungsamt Yorkstraße 4-11 10965 Berlin</p> <p>Tel: 90298 8050 Fax: 90298 8015</p> <p>Email: ordnungsamt@ba-fk.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartnerin:</i> Ines Stolberg-Klopsch Tel: 90298 8041 Email: ines.stolberg-klopsch@ba-fk.berlin.de</p>
Pankow	<p>Bezirksamt Pankow von Berlin</p> <p>Straßen- und Grünflächenamt Darßer Straße 203 13088 Berlin</p> <p>Tel: 90295 8532 Fax: 90295 8629</p> <p>Email: tiefbauamt@ba-pankow.verwalt-berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartnerin:</i> Frau Schulze Tel: 90295 8649 Email: tief12@ba-pankow.verwalt.berlin.de</p>	<p>Bezirksamt Pankow von Berlin</p> <p>Straßenverkehrsbehörde/ Ordnungsamt Fröbelstraße 17 10405 Berlin</p> <p>Tel: 90295 2246 Fax: 90295 2445</p> <p>Email: ordnungsamt@ba-pankow.verwalt-berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartner:</i> Axel Kuechlin Tel: 90295 5415 Email: axel.kuechlin@ba-pankow.verwalt-berlin.de</p>
Charlottenburg-Wilmersdorf	<p>Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin</p> <p>Straßen- und Grünflächenamt Hohenzollerndamm 174-177 10713 Berlin</p> <p>Tel: 9029 14420/21 Fax: 9029 14425</p> <p>Email: tiefbauamt@charlottenburg-wilmersdorf.de</p> <p><i>Ansprechpartnerin:</i> Birgit Drescher Tel: 90 29 16 453 Email: Birgit.Drescher@charlottenburg-wilmersdorf.de</p>	<p>Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin</p> <p>Straßenverkehrsbehörde/ Ordnungsamt Hohenzollerndamm 174-177 10713 Berlin</p> <p>Tel 90 29 29 000 Fax 90 29 29 039</p> <p>Email: ordnungsamt@charlottenburg-wilmersdorf.de</p> <p><i>Ansprechpartner:</i> Herr Schmidt Tel: 9029 29212</p>
Spandau	<p>Bezirksamt Spandau von Berlin</p> <p>Straßen- und Grünflächenamt Carl-Schulz-Straße 2-6 13597 Berlin</p> <p>Tel: 90279 2264 Fax: 90279 2016</p> <p>Email: tiefbau@ba-spandau.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartnerin:</i> Frau Kreuzer Tel: 90279-3776 /-7537 /-2369 /-367</p>	<p>Bezirksamt Spandau von Berlin</p> <p>Straßenverkehrsbehörde/ Ordnungsamt Galenstraße 14 13597 Berlin</p> <p>Tel: 90279 3000 Fax: 90279 3096</p> <p>Email: strassenverkehrsbehoerde@ba-spandau.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartnerin:</i> N.N.</p>
Steglitz-Zehlendorf	<p>Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin</p> <p>Straßen- und Grünflächenamt Hartmannsweiler Weg 63 14163 Berlin</p> <p>Tel: 90299 5264 Fax: 90299 7967</p> <p>Email: mueller-ettler-m@ba-sz.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartner:</i> Bernd Stumpe Tel: 90299 7754 Email: bernd.stumpe@ba-sz.berlin.de</p>	<p>Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin</p> <p>Straßenverkehrsbehörde/ Ordnungsamt Unter den Eichen 1 12203 Berlin</p> <p>Tel: 90299 4660 Fax: 90299 4662</p> <p>Email: ordnungsamt@ba-sz.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartner:</i> Ralf Lehmann-Tag Tel.: 90299 4640 Email: Ralf.Lehmann-Tag@ba-sz.berlin.de</p>

Kontakt Straßen- und Grünflächenamt	Kontakt Straßenverkehrsbehörde	
<p>Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin</p> <p>Straßen- und Grünflächenamt J. F. Kennedy-Platz 10827 Berlin</p> <p>Tel: 90277 6613 Fax: 90277 7854</p> <p>Email: fb-tiefbau@ba-ts.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartnerin:</i> Frau Graf Tel: 90277 6322 Email: Graf@ba-ts.berlin.de</p>	<p>Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin</p> <p>Straßenverkehrsbehörde/ Ordnungsamt Tempelhofer Damm 165 12099 Berlin</p> <p>Tel: 90277 3460 (-62) Fax: 90277 6266</p> <p>Email: ordnungsamt@ba-ts.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartner:</i> Norbert Gbur Tel: 90277 7893 Email: norbert.gbur@ba-ts.berlin.de</p>	Tempelhof-Schöneberg
<p>Bezirksamt Neukölln von Berlin</p> <p>Straßen- und Grünflächenamt Hermannstraße 214-216 12049 Berlin</p> <p>Tel: 90239 2264 Fax: 90239 3757</p> <p>Email: tiefbauamt@bezirksamt-neukoelln.de</p> <p><i>Ansprechpartner:</i> Wieland Voskamp Tel: 90239 2264 Email: Wieland.Voskamp@bezirksamt-neukoelln.de</p>	<p>Bezirksamt Neukölln von Berlin</p> <p>Straßenverkehrsbehörde/ Ordnungsamt Juliusstraße 67 12051 Berlin</p> <p>Tel.: 90239 6699 Fax: 90239 4993</p> <p>Email: ordnungsamt@bezirksamt-neukoelln.de</p> <p><i>Ansprechpartnerin:</i> Frau Kremer Tel.: 90239 4190</p>	Neukölln
<p>Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin</p> <p>Straßen- und Grünflächenamt PF 910240 12414 Berlin</p> <p>Tel: 90297 5501 Fax: 90297 5596</p> <p>Email: info-tiefbauamt@ba-tk.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartnerin:</i> N.N.</p>	<p>Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin</p> <p>Straßenverkehrsbehörde/ Ordnungsamt Postfach 91 02 40 12414 Berlin</p> <p>Tel: 90297 4629 Fax: 90297 4631</p> <p>Email: strassenverkehrsbehoerde@ba-tk.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartnerin:</i> N.N.</p>	Treptow-Köpenick
<p>Bezirksamt Lichtenberg von Berlin</p> <p>Straßen- und Grünflächenamt Alt-Friedrichsfelde 60 10315 Berlin</p> <p>Tel: 90296 6520 Fax: 90296 6529</p> <p>Email: SGA@lichtenberg.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartnerin:</i> Frau Hansen Tel: 90296 6574 Email: ramona.hansen@lichtenberg.berlin.de</p>	<p>Bezirksamt Lichtenberg von Berlin</p> <p>Straßenverkehrsbehörde/ Ordnungsamt 10360 Berlin</p> <p>Tel: 90296 4310 / -4360 / -4317 / -4327 Fax: 90296 4309</p> <p>Email: ordnungsamt-zab@lichtenberg.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartner:</i> Sven Behrend Tel: 90296 6400 Email: sven.behrend@lichtenberg.berlin.de</p>	Lichtenberg
<p>Bezirksamt Reinickendorf von Berlin</p> <p>Straßen- und Grünflächenamt Eichborndamm 238-240 13437 Berlin, Haus A</p> <p>Tel: 90294 2264 Fax: 90294 3402</p> <p>Email: strassenbauamt@reinickendorf.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartner:</i> Ingo Runge Tel.: 90294 3198 Email: ingo.runge@reinickendorf.berlin.de</p>	<p>Bezirksamt Reinickendorf von Berlin</p> <p>Straßenverkehrsbehörde/ Ordnungsamt Lübener Weg 26 13407 Berlin</p> <p>Tel. 90294 2933 Fax: 90294 2940</p> <p>Email: ordnungsamt@reinickendorf.berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartnerinnen:</i> Frau Baumgarten Frau Klinker Tel.: 90294 2935 Tel.: 90294 2936</p>	Reinickendorf
<p>Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin</p> <p>Straßen- und Grünflächenamt Schkopauer Ring 2 12681 Berlin</p> <p>Tel: 90293 7500 Fax: 90293 7505</p> <p>Email: TLA-Strassen@ba-mh.verwalt-berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartner:</i> Mathias Hinz Tel: 90293 7563 Email: mathias.hinz@ba-mh.verwalt-berlin.de</p>	<p>Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin</p> <p>Straßenverkehrsbehörde/ Ordnungsamt Premnitzer Straße 11 12681 Berlin</p> <p>Tel.: 90293 6500 Fax: 90293 6605</p> <p>Email: ord@ba-mh.verwalt-berlin.de</p> <p><i>Ansprechpartnerin:</i> Frau Albrecht Tel: 90293 6557</p>	Marzahn-Hellersdorf

4. Service

4.1 Adressen / Links

■ Adressen der bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter bzw. Straßenverkehrsbehörden
Siehe vorherige Seiten 20 und 21

■ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin
Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung
Ladeinfrastrukturbüro (LIB)
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/planung/e_mobilitaet/index.shtml

Hermann Blümel
Tel.: 030 9025-1512
Fax.: 030 9025-1675
E-Mail: LIB@senstadtum.berlin.de

Dr. Frithjof Reul
Tel.: 030 9025-1169
Fax.: 030 9025-1675

Ewelina Jurgawka
Tel.: 030 9025-1319
Fax.: 030 9025-1675

■ Netzbetreiber Vattenfall (Anfrage Netzanschluss)
Vattefall Europe Netzservice GmbH
Prinzregentenstraße 26-30
10715 Berlin
www.vattenfall.de

Wolf-Uwe Gebser
Tel.: 030 49202-2290
Fax: 030 49202-2255
wolf-uwe.gebser@vattenfall.de

■ Vattenfall Europe Netzservice GmbH
BerlinLicht
Sellerstraße 16
13353 Berlin

Stefan Jungk
Tel.: 040 6467 3556
stefan.jungk@vattenfall.de

■ FIS-Broker (ALK)
Website: www.stadtentwicklung.berlin.de/geoinformation/fis-broker/

■ Denkmalkarte Berlin (über FIS-Broker)
Webseite: <http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showMap&mapId=denkmal@senstadt>

■ infrest (Leitungsabfrageportal)
infrest - Infrastruktur eStrasse GmbH
Anna-Louisa-Karsch-Straße 2
10178 Berlin
Telefon: 030 22445258 10
Telefax: 030 22445258 99
E-Mail: service@infrest.de
Webseite: www.infrest.de/index.html

Impressum:

Herausgeber

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung und Umwelt, Kommunikation
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.stadtentwicklung.berlin.de

Bearbeitung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Abt. VII A - Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik,
Verkehrsentwicklungsplanung

Spath + Nagel
Büro für Städtebau und Stadtforschung
Neue Kantstraße 4
14057 Berlin
www.spathnagel.de

