



<b>STELLUNGNAHME zum Antrag</b>  FDP-OR-Fraktion  eingegangen am: 18.11.2019	Vorlage Nr.:	<b>2019/1339</b>
	Verantwortlich:	<b>Dez. 6, 4 und 1/ Stpl.A. i. B. m. LA, Wifö und StW</b>
<b>Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in Durlach</b>		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
<b>Ortschaftsrat Durlach</b>	<b>15.01.2020</b>	<b>9</b>	<b>x</b>	

### Kurzfassung

Im Stadtgebiet Karlsruhe existiert ein öffentlich zugängliches Netz an Elektro-Ladesäulen (Normalladen), das aktuell die Empfehlungen der Nationalen Plattform Elektromobilität übererfüllt.

Die Stadtwerke Karlsruhe sind in Zusammenarbeit mit der EnBW gerade dabei, ein zweites Ladenetz mit Schnellladesäulen aufzubauen.

Durlach ist bereits mit Normalladesäulen ausgestattet und wird auch beim Ausbau mit Schnellladesäulen berücksichtigt.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgerträge und Folgeeinsparungen)	
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>				
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: <input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu				
IQ-relevant	x	Nein		Ja :
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)		Nein		Ja durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		Nein	x	Ja abgestimmt mit <b>Stadtwerke Karlsruhe</b>

Beim Ausbau von öffentlicher Elektroladeinfrastruktur ist neben der Verfügbarkeit für die potentiellen Nutzer immer auch die Wirtschaftlichkeit von Ausbau und Betrieb der Ladesäulen zu beachten. Studien belegen, dass die überwiegende Mehrzahl der Elektrofahrzeuge entweder über Nacht in der heimischen Garage oder tagsüber am Arbeitsplatz geladen wird. Dies ist für die Nutzer die kostengünstigste Alternative. Der Anteil der sogenannten „Laternenparker“ unter den Elektrofahrzeugen ist eher gering.

Für das Laden zu Hause oder am Arbeitsplatz eignen sich aufgrund der langen Stand- und Ladezeiten vergleichsweise günstige Normalladesäulen (AC-Ladesäulen mit max. 22 kW Ladeleistung). Zum Zwischenladen zur Reichweitenverlängerung sind DC-Ladesäulen mit Ladeleistungen > 50 kW erforderlich, um die gewünschten kurzen Ladezeiten zu erreichen.

Im Stadtgebiet von Karlsruhe sind aktuell ca. 45 öffentliche Ladestationen mit rund 90 Ladepunkten (AC) vorhanden. Dazu kommen noch weitere private und halböffentliche Lademöglichkeiten.

Die Nationale Plattform Elektromobilität empfiehlt, für je 12,5 E-Fahrzeuge einen öffentlichen Ladepunkt vorzuhalten. In Karlsruhe teilen sich 8,8 E-Fahrzeuge einen Ladepunkt (~800 E-Fahrzeuge bei ca. 45 Ladestationen = ca. 90 Ladepunkte). Die vorhandene Infrastruktur übererfüllt somit die Empfehlung der Nationalen Plattform Elektromobilität deutlich. Die Bundesregierung möchte mit Ihren ambitionierten Zielen eine Quote von zehn E-Fahrzeugen pro Ladepunkt erreichen (1 Mio. E-Autos zu 100.000 Ladepunkten bis 2022/10 Mio. E-Autos zu 1 Mio. Ladepunkten in 2050). Auch hier liegt Karlsruhe im Plan. Dennoch arbeitet die Stadtverwaltung an einem weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur in Karlsruhe und damit auch in Durlach.

Die Stadtwerke Karlsruhe sind in Zusammenarbeit mit der EnBW gerade dabei, ein zweites Ladenetz mit oben erklärten Schnellladesäulen in Karlsruhe aufzubauen. Bis dato sind an zehn Standorten DC-Ladesäulen (= 20 Ladepunkte) geplant und genehmigt worden. Die erste DC-Ladesäule am Messplatz ist bereits in Betrieb. Durlach bekommt eine der zehn DC-Ladesäulen am Blumentorparkplatz, sofern das Wurzelwerk es zulässt. In der Tat ist die Positionierung der AC-Ladesäule in der Gritznerstraße unglücklich, da nur ein Fahrzeug geladen werden kann. Ein Versetzen der Ladesäule wäre aber sehr aufwändig und wegen des Betonfundaments, der notwendigen Kabelverlängerung und des benötigten Anfahrerschutzes teuer. Aufgrund der Platzverhältnisse (schmaler Gehweg) könnte die Ladesäule nur mittig auf einen PKW-Stellplatz versetzt werden, der dadurch als Parkplatz verloren ginge. Der Standort Rathaus/Saumarkt wurde geprüft, ist aber aufgrund der Kabelsituation eher ungünstig. Am Weiherhofbad ist wegen der hohen Besucherfrequenz (Schwimmbad, Orgelfabrik, Einkaufsmöglichkeiten etc.) eine DC-Ladesäule eher denkbar und aktuell in Prüfung (sogar mit 150 kW).

Die Schaffung von AC-Ladesäulen in Wohnquartieren ist aufgrund der geringen Nutzerfluktuation (ein „Laternenparker“ blockiert die Säule für vier Stunden oder sogar die ganze Nacht) weder wirtschaftlich noch im Sinne des Platzbedarfs darstellbar. Die Stadtwerke prüfen aber, ob am Bahnhof Durlach (neuer P&R-Parkplatz an der alten B10) mehrere AC-Ladesäulen für Pendler eingerichtet werden können.

---

Für private Investoren (Gastronomie, Einkaufsmärkte etc.) könnte die Einrichtung einer öffentlich zugänglichen Ladestation auf eigenem Grundstück im Sinne der Kundenbindung wirtschaftlich interessant sein. Ob die Investoren von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, liegt in deren Geschäftsüberlegungen. Die neue dm-Zentrale verfügt beispielsweise auf dem Kundenparkplatz über eine öffentlich zugängliche kombinierte AC-/DC-Ladesäule. Aldi wiederum hat bislang in der weiteren Region nur drei Ladesäulen in Autobahnnähe (Eppelheim, Pforzheim, Rastatt) realisiert. Andere wie z. B. Ikea oder Hagebau vereinbaren mit einem überregionalen Anbieter den Aufbau. Obwohl gerade für Tankstellen Ladesäulen zum Kerngeschäft gehören sollten, hat selbst die völlig neu gestaltete Total-Tankstelle an der Durlacher Allee beim Umbau keine E-Lademöglichkeit vorgesehen.