



## Ladeinfrastruktur E-Mobilität

B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion  
eingegangen am:

Vorlage Nr.: **2022/0358**  
Verantwortlich: **Dez. 1, 4, 5**  
Dienststelle: **UA i. B. m.  
SWK-Netze**

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Ortschaftsrat Durlach	06.04.2022	5	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ihre Fragen zum „Rahmenkonzept für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur der Stadt Karlsruhe“ können wie folgt beantwortet werden:

Vorab soll der Unterschied zwischen „öffentlicher“ und „öffentlich zugänglicher“ und privater Ladeinfrastruktur im Sinne des Rahmenkonzepts geklärt werden.

- **Öffentliche Ladeinfrastruktur** wird auf öffentlichen Flächen errichtet, die sich im Eigentum **der Stadt** befinden. Hier kann die Stadt entscheiden, ob und welche Ladeinfrastruktur errichtet wird.
- **Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur** ist solche, die auf **privaten, aber öffentlich zugänglichen** Flächen errichtet wird. Hierzu gehören z. B. Kundenparkplätze von Supermärkten, Parkhäuser oder Tankstellen. Auf diese Ladeinfrastrukturen hat die Stadt keinen direkten Einfluss. Sie kann hier lediglich durch Beratung tätig werden.
- **Private Ladeinfrastruktur** befindet sich auf den privaten Flächen der Bürgerinnen und Bürger, die nicht öffentlich zugänglich sind. Hier sind Wallboxen und Anschlüsse in privaten (Tief-)Garagen und auf Stellplätzen, die zum Haus gehören, gemeint.

### 1. Wird aktuell an einer Zeitplanung gearbeitet, um das erarbeitete Ziel 2030 erreichen zu können?

Die erwartbare Zahl von 77.000 Pkws basieren auf einer Prognose des Fraunhofer ISI zu der Bestandsentwicklung des Pkw-Verkehrs in Karlsruhe. Im Klimaschutzkonzept 2030 ist als grundlegendes Ziel hinterlegt, dass durch die Aktivitäten der Stadt Karlsruhe ein Beitrag zum Landesziel „Jedes dritte Auto fährt klimaneutral“ erreicht wird.

Das Rahmenkonzept hat zunächst zwei Ziele:

- **Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur, mit Fokus auf DC-Schnellladen:** Öffentliche Parkplatzflächen sollen für den Aufbau von Schnellladeinfrastruktur entsprechenden Betreibern im Rahmen einer Ausschreibung zur Verfügung gestellt werden. Reine Normalladestationen auf öffentlichen Flächen sollen nur in Verbindung mit Carsharing-Stellplätzen ausgewiesen werden.
- **Die Unterstützung des Zubaus öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur durch Beratung:** Durch Kooperation mit Gewerbetreibenden mit Kundenparkplätzen, Tankstellen- und

Parkhausbetreibenden soll der Ausbau von Ladeinfrastruktur im öffentlich zugänglichen Bereich angeregt werden. Seitens der Stadtverwaltung werden keine Vorgaben für die Art von Ladeinfrastruktur auf öffentlich zugänglichen Flächen, wie Kundenparkplätzen oder Parkhäusern, gemacht. Jedoch zeigen aktuelle Entwicklungen, dass auf Kundenparkplätzen von Supermärkten vermehrt ein Mix aus Normal- und Schnellladepunkten angeboten wird. In Parkhäusern findet aufgrund begrenzter Netzanschlüsse sowie längeren Parkzeiten vermehrt der Aufbau von Normalladepunkten statt.

## **2. Was sind die aktuellen Arbeitsschritte?**

Es wird daran gearbeitet, den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur in Karlsruhe voranzubringen und Flächen hierfür zur Verfügung zu stellen, wenn sonst keine Angebote im näheren Umkreis bestehen. Diese sollen im Rahmen einer Ausschreibung an entsprechende Betreiber vergeben werden. Die Stadtverwaltung prüft hierzu aktuell Standorte in der regelmäßig zum Thema „Ladeinfrastruktur“ tagenden Ämterrunde. Parallel bereitet die Stadtverwaltung ein entsprechendes Vergabeverfahren vor und klärt hierzu aktuell verfahrensrechtliche Fragen.

Des Weiteren ist eine Kontaktaufnahme zu Gewerbe mit Kundenparkplätzen, Parkhäusern und Tankstellen geplant, um den Ausbau von Ladeinfrastruktur auf öffentlich zugänglichen Flächen zu fördern.

## **3. Neben öffentlicher Ladeinfrastruktur soll auf öffentlich zugänglichen Flächen Ladeinfrastruktur geschaffen werden. Gibt es bereits Überlegungen zu möglichen Standorten dieses Teils der Ladeinfrastruktur?**

Auf den Ausbau von öffentlich zugänglichen Flächen hat die Stadtverwaltung keinen direkten Einfluss. Seitens der Stadtverwaltung wird angestrebt, Gewerbe mit öffentlich zugänglichen Parkplatzflächen, Parkhausbetreiber und Tankstellen bei dem Ausbau von Ladeinfrastruktur informativ und beratend zu unterstützen. Eine erste Kontaktaufnahme zu Ausbauplanungen ist mit den Gewerbetreibenden, wie in Punkt 2 bereits erwähnt, geplant.

Einige Handelsketten haben auf ihren eigenen Kundenparkplätzen auch bereits Ladestationen aufbauen lassen oder bauen in Kooperation mit entsprechenden Betreibern Ladestationen auf. Auch Tankstellenbetriebe und Parkhausbetreiber rüsten ihre Flächen vermehrt mit Ladeinfrastruktur aus.

## **4. Bis wann will man zu diesem Zweck auf die möglichen Partner (Parkhäuser, Supermärkte etc.) in Durlach zugehen?**

Eine gezielte Kontaktaufnahme ist im Laufe des Jahres 2022 für das gesamte Stadtgebiet geplant. Nach Auskunft des Stadtwerke Karlsruhe Netzservice GmbH liegen zudem bereits unverbindliche Anfragen von verschiedenen Supermärkten, Tankstellen und Parkhäusern vor. Diese sind allerdings teilweise sehr unspezifisch und beschränken sich nicht auf Durlach, sondern sind über das gesamte Netzgebiet verteilt. In den meisten Fällen geht es darum, die Kosten und Machbarkeiten netzseitig zu ermitteln.

## **5. Wie und bis wann wird die in den Quartieren vorhandene elektrische Netzinfrastruktur daraufhin überprüft, die notwendige Anzahl privater Normalladeinfrastruktur technisch realisieren zu können?**

Der lokale Netzbetreiber (Stadtwerke Karlsruhe Netzservice GmbH) prognostiziert zurzeit den zukünftigen Stromlastbedarf der Stadt Karlsruhe auf der Grundlage einer Stromverteilnetzstudie, die bis Ende 2022 abgeschlossen sein wird. In diese Studie fließen verschiedene Szenarien der wesentlichen Einflussfaktoren auf den Stromlastbedarf ein. Hierzu zählt auch der zu erwartende Zubau an Ladeinfrastruktur für Elektromobilität. Diese Stromverteilnetzstudie ist die Basis für eine Abschätzung und Erkennung möglicher zukünftiger lokaler Netzengpässe, um darauf aus strategischer Sicht - z.B. durch Netzausbau - reagieren zu können.

Bis dahin wird die Anmeldung aller relevanten Geräte durch Stadtwerke Karlsruhe Netzservice systemseitig erfasst, um Schwerpunkte im Netz rechtzeitig zu erkennen. In diesen Bereichen wird durch die Installation temporärer Messtechnik der mögliche Lastanstieg identifiziert. Bisher wurden seitens Stadtwerke Karlsruhe Netzservice jedoch wenige Überlastungen im Netz erkannt. Dennoch kann nicht grundsätzlich gewährleistet werden, dass zukünftig jedem Haushalt netzseitig eine Ladeleistung von 11 bis 22 kW durchgängig zur Verfügung steht. Der Einsatz eines Lademanagements und der Verzicht von durchgängig zur Verfügung stehenden Ladeleistungen von 11 bis 22 kW reduziert den Druck auf die bestehende Netzinfrastruktur und damit auch die Notwendigkeit das Netz schnell auszubauen. Auch muss nicht jedes Fahrzeug immer geladen werden, sodass mit der bestehenden Netzinfrastruktur bereits eine große Anzahl an Ladepunkten erreicht werden kann – die dann auch mit weniger als 11 kW versorgt werden können. Generell stellen niedrige Ladeleistungen unter 11 kW bei langen Standzeiten netzseitig kein Problem dar und sind dennoch ausreichend für das Aufladen von Fahrzeugen.

## **6. Wie wird sichergestellt, dass Bewohnerinnen und Bewohner in Wohngebieten mit Mehrfamilienhäusern, ohne private Stellplätze und ohne Tief- oder Quartiersgaragen an der E-Mobilität teilnehmen können?**

Bürgerinnen und Bürger, die keinen eigenen Stellplatz mit Ladeinfrastruktur haben, sollen durch öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur, die sowohl öffentlich zugängliche Ladepunkte auf privater Fläche (Supermarkt, Parkhäuser, Tankstellen) als auch Ladestationen auf öffentlicher Fläche umfasst, bedient werden. Hier steht vor allem das Schnellladen im Vordergrund, sodass Kunden diese Punkte wie eine Tankstelle nutzen können. Auch Arbeitgeber können das Laden am Arbeitsplatz für Mitarbeiter auf firmeneigenen Parkplätzen durch den Aufbau von Ladestationen unterstützen. Gefördert werden solche Vorhaben aktuell durch das Förderprogramm 441 der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW).