



Vorstellung des Rahmenkonzepts für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur der Stadt Karlsruhe

Vorstellung im Ortschaftsrat Grötzingen

15. Februar 2023

Agenda

1. Einbettung in den Gesamtkontext
2. Vorstellung des Rahmenkonzepts
3. Standortprüfung in Grötzingen

Ziele des Landes Baden-Württemberg

Seit 2022

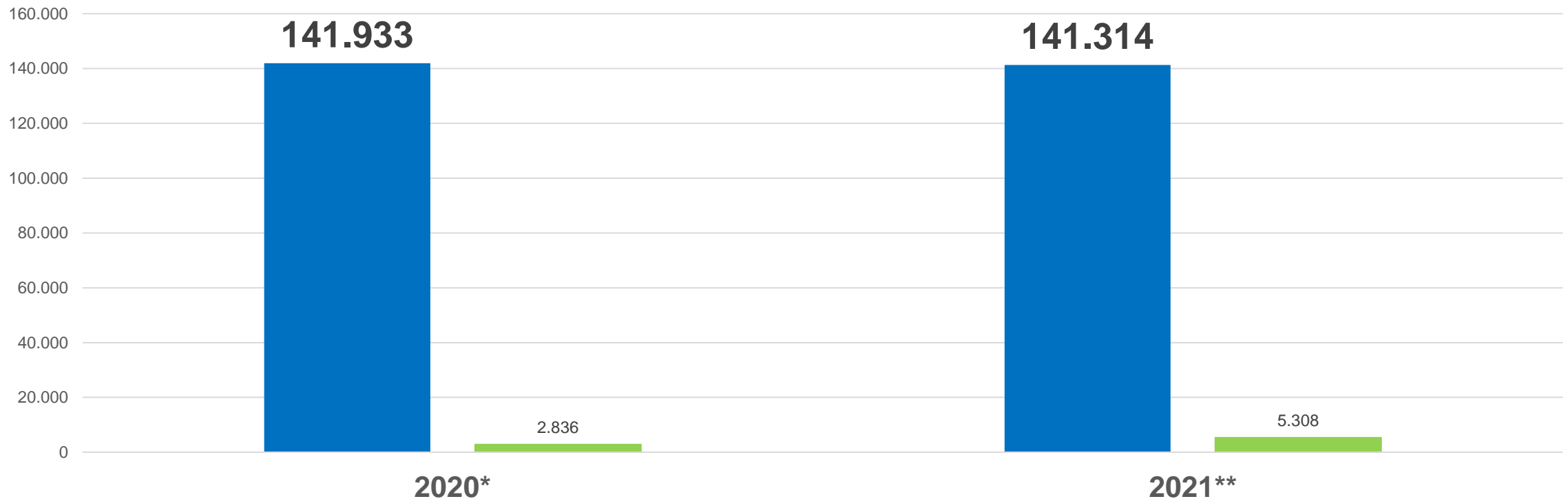


„bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen, gewerblichen und privaten Raum“

Veränderung der Pkw-Zulassungszahlen in Karlsruhe

Pkw-Bestand in Karlsruhe

Jeder 26. Pkw fährt seit Anfang 2022 in Karlsruhe bereits elektrisch



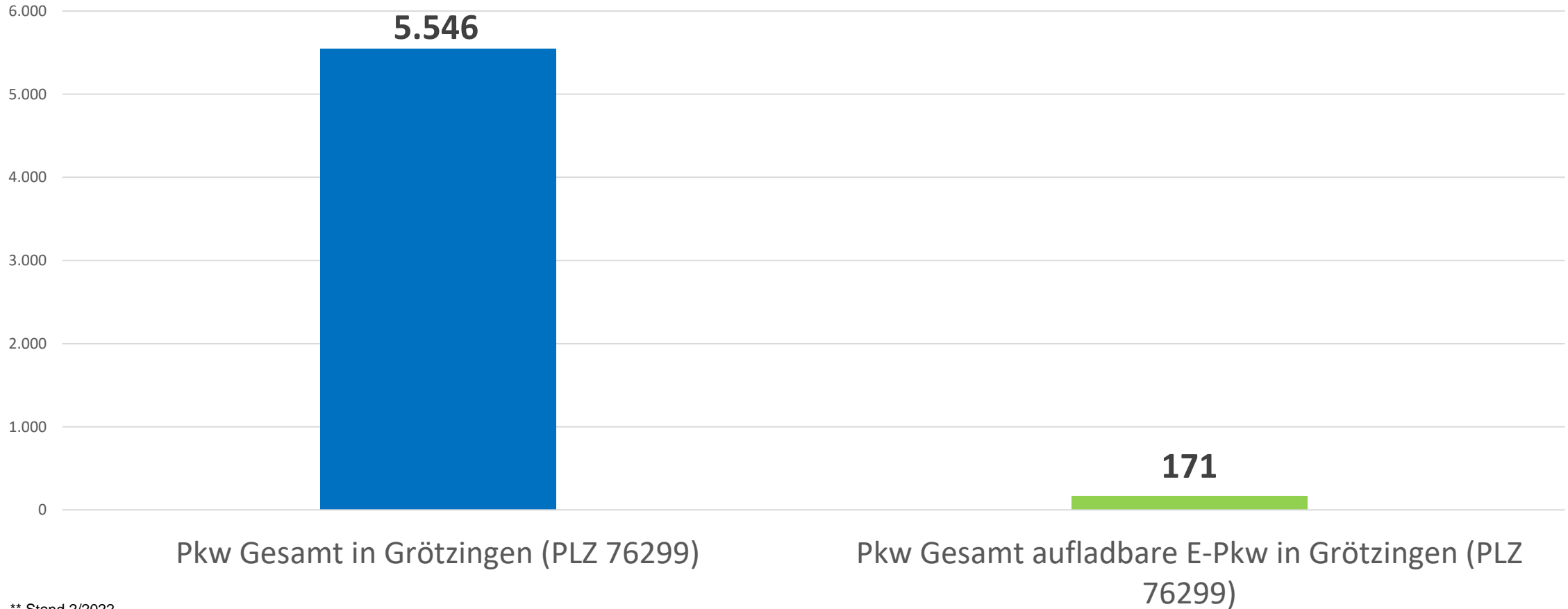
*Stand 2/2021 ** Stand 2/2022

■ Pkw Gesamt ■ Pkw Gesamt aufladbare E-Pkw

(E-)Pkw-Zulassungszahlen in Grötzingen

In Grötzingen fährt seit Anfang 2022 jeder 32. Pkw elektrisch

Pkw-Bestand in Grötzingen 2021

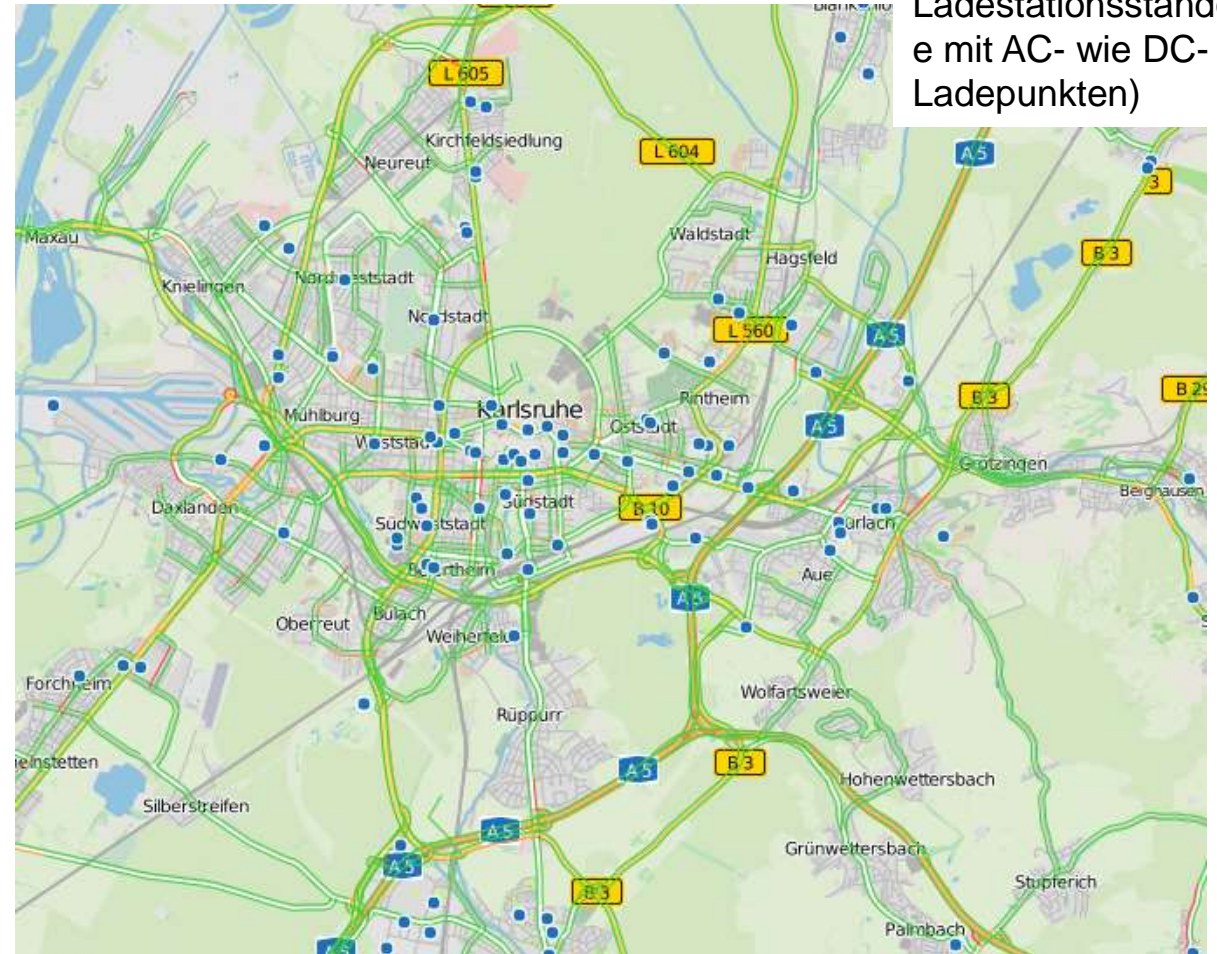


** Stand 2/2022

Ausbau öffentlich (zugänglicher) E-Ladesäulen in Karlsruhe

- Ziel der Stadt ist es, dort wo keine Ladestationen im öffentlich zugänglichen Raum oder privat geschaffen werden können, den **öffentlichen** Ausbau zu unterstützen.
- Ausbau von Ladestationen im öffentlich zugänglichen Bereich (bei Supermärkten, Parkhäusern und Tankstellen) schreitet voran
- In der Nähe von Grötzingen befindet sich derzeit in Berghausen beim ALDI eine AC-Ladestation mit zwei Ladepunkten (Ladeleistung je Ladepunkt = 22 kW).

Übersicht über alle E-Ladestationsstandorte mit AC- wie DC-Ladepunkten)



Rahmenkonzept zur E-Ladeinfrastruktur

- Aufbauend auf dem Klimaschutzkonzept, zur Umsetzung der Maßnahme D3.3.
- ***Wie soll der Ausbau von Ladestationen, an denen die Öffentlichkeit laden kann, erfolgen?***
- Zwei Schwerpunkte bereits im Klimaschutzkonzept
 - Der Fokus auf Schnellladepunkte
 - Das Ziel auf privaten „öffentlichen“ Flächen den Ausbau zu stärken (Tankstellen, Supermarktplätzen, etc.)



Online unter:
<https://web1.karlsruhe.de/ris/oparl/bodies/0001/downloadfiles/00628406.pdf>

Grundsätzliches Verständnis: Wo findet Laden zukünftig statt?

Verteilung Ladevorgänge	Privater Aufstellort 60-85 %			Öffentlich zugänglicher Aufstellort 15-40 %			
Typische Standorte für Ladeinfrastruktur	 Garage bzw. Stellplatz beim Eigenheim	 Parkplätze (z.B. Tiefgarage von Wohnanlagen, Mehrfamilienhäusern, Wohnblocks)	 Firmenparkplätze auf eigenem Gelände	 Ladestation / Lade-Hub Innerorts	 Ladestation / Lade-Hub an Achsen (z.B. Autobahn, Bundesstraße)	 Kundenparkplätze bzw. Parkhäuser (z.B. Einkaufszentren)	 Straßenrand, öffentliche Parkplätze
	regelmäßige oder Nachtladung			Schnellladung		Zwischendurchladen	

Quelle: Masterplan Ladeinfrastruktur

Einflussmöglichkeiten der Stadt im öffentlichen Raum

Verteilung Ladevorgänge	Privater Aufstellort 60-85 %			Öffentlich zugänglicher Aufstellort 15-40 %			
Typische Standorte für Ladeinfrastruktur	 Garage bzw. Stellplatz beim Eigenheim	 Parkplätze (z.B. Tiefgarage von Wohnanlagen, Mehrfamilienhäusern, Wohnblocks)	 Firmenparkplätze auf eigenem Gelände	 Ladestation / Lade-Hub Innerorts	 Ladestation / Lade-Hub an Achsen (z.B. Autobahn, Bundesstraße)	 Kundenparkplätze bzw. Parkhäuser (z.B. Einkaufszentren)	 Straßenrand, öffentliche Parkplätze
	regelmäßige oder Nachtladung			Schnellladung		Zwischendurchladen	

Quelle: Masterplan Ladeinfrastruktur

Sieben Leitziele des Rahmenkonzepts

7 **Leitziele** für den Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

1. Verwendung von **Ökostrom** wird angestrebt
2. Ausbau **im öffentlichen Raum** soll auf den **Ausbau von Schnellladestationen** (DC und HPC) gerichtet werden, um einer Vielzahl an Nutzergruppen (Pendler, Anwohner, Besuchern) das Laden zu ermöglichen
3. Durch die **Bündelung von Schnellladestationen auf Parkplätzen** im halböffentlichen Raum abseits der Straße soll Laden so einfach wie Tanken werden und der Flächenverbrauch so gering wie möglich gehalten werden
4. **Normalladen (AC-Laden) im öffentlichen Raum** soll **nicht weiter ausgebaut** werden, um den größeren Flächen- und Infrastrukturbedarf zu vermeiden

Sieben Leitziele des Rahmenkonzepts

7 **Leitziele** für den Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

5. In Gründerzeitgebieten und Quartieren ohne eigene Stellplätze sollen **E-Ladeinfrastruktur-Angebote im halböffentlichen Bereich (Tankstellen oder Tiefgaragen)** ausgebaut werden
6. Auf öffentlichen Flächen werden **keine privaten Pkw-Lademöglichkeiten** aufgebaut – Die **Ausnahme bildet Ladeinfrastruktur für Car-Sharing-Fahrzeuge**
7. Öffentliche Ladeinfrastruktur soll jederzeit diskriminierungsfrei und barrierefrei zugänglich und nutzbar sein.

Kriterien zur Standortwahl

Kriterien für die Standortwahl von Schnellladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

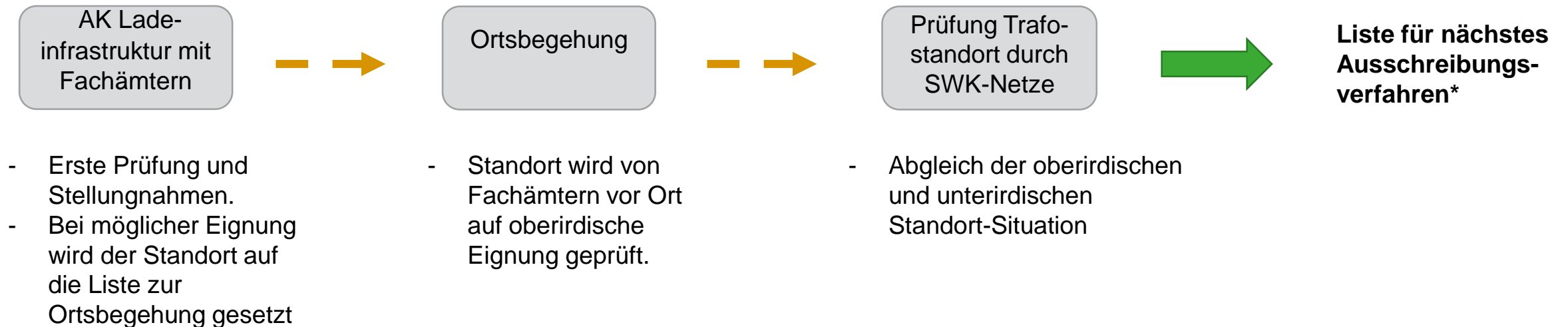
- Lage am **Hauptverkehrsnetz** (Verkehrsgünstig, gut erreichbar, hohe Frequentierung, Verkehrsvermeidung in Wohngebieten)
- geeignete **Verweilmöglichkeiten**, ausreichende **Beleuchtung**
- **Kopfparkplätze**, damit an einer Säule zwei Kfz gleichzeitig geladen werden können
- in der Regel **mind. 2 Säulen** und 4 Ladepunkte pro Standort
- Parkplätze mit je **3 Meter Breite** im Sinne der Barrierefreiheit
- **Abstand** der Ladestation zur Wohnbebauung mindestens **30 Meter** aufgrund von Lärmemissionen durch Lüfter-Geräusche der DC-Säulen

Netzinfrastruktur:

- Ausreichende **Netzleistung** in unmittelbarer Nähe
- Platz zum Errichten einer **Trafo-Station**
- Leitungssituation im Boden (Platz für **Fundament**)

Prüfungsprozess von Standorten

Aktueller Prüfprozess Standortvorschläge im öffentlichen Raum



(*vorbehaltlich des Beschlusses des jeweiligen Ortschaftsrats bei Standorten, die das Gebiet einer Ortsverwaltung betreffen)

Standortprüfung in Grötzingen

Parkplatz Volksbank/
Büchelbergstraße



- Fehlender Abstand zur Wohnbebauung
- Fehlender Platz für Trafostationen

Parkplatz Eisenbahnstraße 40



- Zu geringe Platzverhältnisse für Ladeinfrastruktur, insbesondere für Trafostation

Standortprüfung in Grötzingen

Parkplatz Niddaplatz



- Bebauungspläne im Rahmen des Sanierungsgebiets Ortsmitte
- Verkehrsberuhigung im Gebiet

Parkplatz Niddastraße Rathaus



- Bebauungspläne im Rahmen des Sanierungsgebiets Ortsmitte
- Verkehrsberuhigung im Gebiet geplant

Standortprüfung in Grötzingen

Tiefgarage Begegnungsstätte



- Externer Betreiber erforderlich
- Aufbau von Normalladestationen technisch sinnvoll, kein Schnellladen

Parkplatz LIDL und Edeka



- Stadt hat keinen Einfluss auf Bestands-Parkplätze von Lidl und Edeka (private Flächen)
- Aber: GEIG fordert ab 2025 Aufbau von mindestens einem Ladepunkt auf Bestandsparkplätzen mit mehr als 20 Stellplätzen

Standortprüfung in Grötzingen

Parkplatz
Augustenburgstraße



Wunsch der nachrangigen Betrachtung aufgrund

- Hohe Freqüentierung des Parkplatzes
- Wenig Verweilmöglichkeiten in unmittelbarer Umgebung
- Erhöhung von Parkdruck durch Wegfall von Parkplätzen
- Nähe zur Wohnbebauung der meisten Stellplätze

Standortprüfung in Grötzingen

Von den Standorten tendenziell am besten geeignet:
Park&Ride Parkplatz am Grötzingener Bahnhof in der Eisenbahnstraße

