

Eingang: 05.10.2021

Priorisierung von AC-Ladepunkten in Parkhäusern der Karlsruher Innenstadt

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	23.11.2021	16	x	

- 1) Welche Überlegungen stellt die Stadtverwaltung in Hinblick auf ladeinfrastrukturelle und finanzwirksame Fragen bei der Ausrüstung von Parkhäusern mit AC- oder DC-Ladepunkten an?
- 2) Welcher finanzielle (Mehr-)Aufwand entsteht aus der Inbetriebnahme und Instandhaltung von AC- oder DC-Ladepunkten in Parkhäusern am Beispiel des Kongresszentrums PH1?
- 3) Über wie viele Parkhäuser verfügt die Stadt beispielsweise auch im Rahmen ihrer Beteiligungsgesellschaften und wie hoch fällt hier das Potential zur Installation von Ladepunkten aus?

Sachverhalt/Begründung

In ganz Deutschland werden mehr und mehr Kraftfahrzeuge der Elektromobilität neuzugelassen. Laut Kraftfahrt-Bundesamt wurden zwischen Januar und August dieses Jahres allein 203.040 vollelektrische Fahrzeuge und 218.222 Pkw mit Plug-in-Hybrid neuzugelassen (Kraftfahrt-Bundesamt, Fahrzeugzulassungen (FZ). Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern - Monatsergebnisse. August 2021, Flensburg 2021, S. 14). Somit wird mittlerweile mehr als jedes fünfte neuzugelassene Kraftfahrzeug (teil-)elektrisch angetrieben. Auch in Karlsruhe nimmt die Anzahl von Kraftfahrzeugen der Elektromobilität spürbar zu. Auf die Zunahme hat die Stadtverwaltung durch das jüngst erschienene „Rahmenkonzept für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur der Stadt Karlsruhe“ reagiert, das die CDU-Gemeinderatsfraktion etwa in Hinblick auf den Ausbau von DC-Ladepunkten an Hauptverkehrsrouten ausdrücklich begrüßt.

Anders als beim Durchreiseverkehr, der eine Schnellladeinfrastruktur an Hauptverkehrsrouten voraussetzt, entstehen in Parkhäusern in Innenstadt- oder Arbeitsplatznähe bekanntermaßen längere Standzeiten von mehr als 20 Minuten bis zu mehreren Stunden.

Mit DC-Strom betriebene Schnellladepunkte setzen einen Umrichter voraus und erfordern mit rund 125 A eine große Menge elektrischer Energie aus dem Stromnetz, woraus höhere Kosten für die Produktion, Installation und den Betrieb der Ladepunkte entstehen. Elektrische Energie aus langsameren, dafür aber weniger kostenintensiven AC-Ladepunkten von 16–63 A kann unmittelbar an die Elektromobilität weitergegeben werden. Daher eignen sich AC-Ladepunkte als kostengünstigere Alternative für alle Orte, bei denen längere Standzeiten entstehen.

Laut Leitziel Nummer 4 des Rahmenkonzepts (S. 7) sollen AC-Ladepunkte abgesehen von Carsharing-Stellplätzen jedoch trotz ihrer Kosteneffizienz nicht weiter im öffentlichen Raum ausgebaut werden. Insofern stellt sich die CDU-Gemeindefraktion die Frage, ob die Stadtverwaltung bei der Ausrüstung von Parkhäusern – die sich im städtischen Besitz oder im Besitz von städtischen Beteiligungsgesellschaften

befinden – mit E-Ladeinfrastruktur auch priorisierende Gesichtspunkte berücksichtigt, demzufolge sich AC-Ladepunkte für Orte mit längeren Standzeiten aus Kostengründen eher eignen als DC-Ladepunkte.

In dem Zusammenhang interessiert uns, wie viele Parkhäuser für eine generelle Ausrüstung mit E-Ladeinfrastruktur infrage kommen und welcher Anteil der zur Verfügung stehenden Flächen eines Parkhauses mit Ladepunkten versorgt werden soll. Zur Veranschaulichung bittet die CDU-Gemeinderatsfraktion um eine beispielhafte Kosten-Nutzen-Darstellung, aus der hervorgeht, welche finanziellen Unterschiede bei der Ausrüstung des Kongresszentrums PH1 durch AC- oder DC-Ladepunkte entstehen würden.

Unterzeichnet von:

Tilman Pfannkuch

Sven Maier

Thorsten Ehlgötz