



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

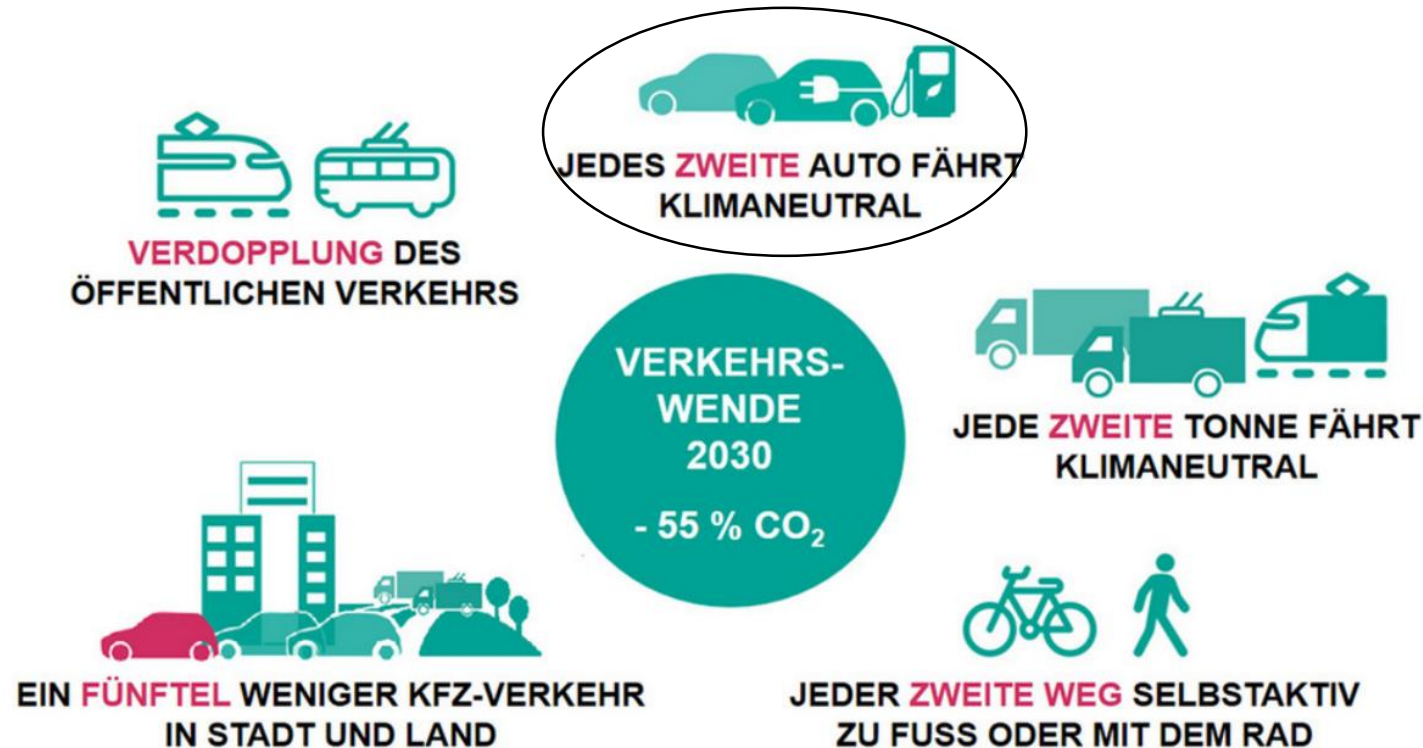
Vorstellung im Ortschaftsrat Neureut
22. November 2022

Agenda

1. Einbettung in den Gesamtkontext
2. Vorstellung des Rahmenkonzepts
3. Standortprüfung in Neureut
4. Abstimmung des Ortschaftsrats zum Standort Badnerlandhalle

Ziele des Landes Baden-Württemberg

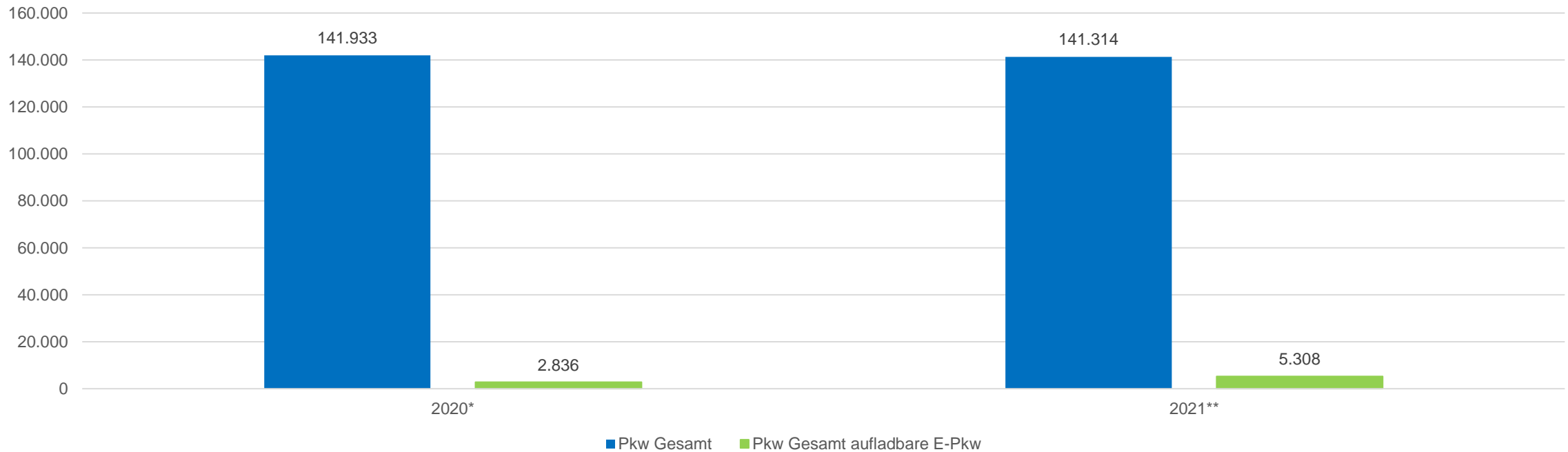
Seit 2022



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

Veränderung der Pkw-Zulassungszahlen in Karlsruhe

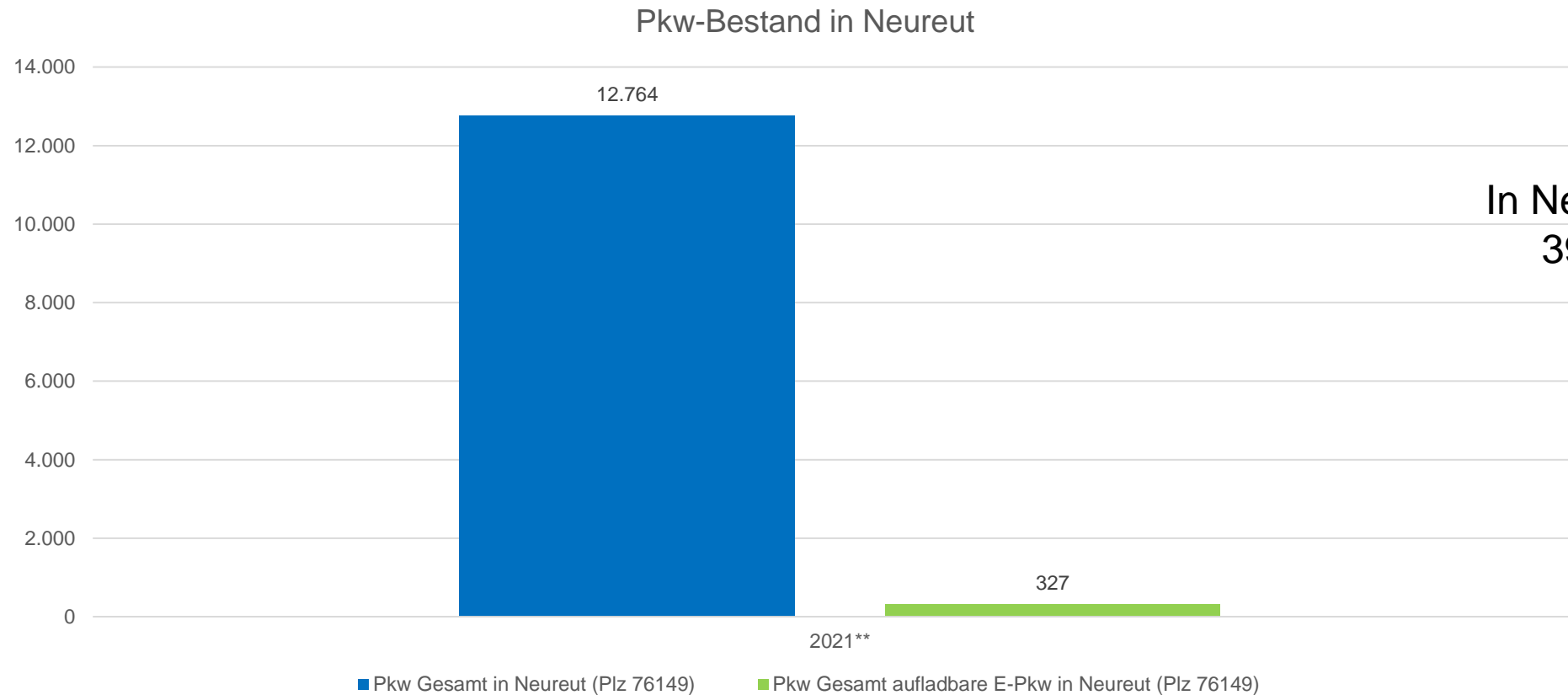
Pkw-Bestand in Karlsruhe



Jeder 26. Pkw in Karlsruhe elektrisch

*Stand 2/2021 ** Stand 2/2022

(E-)Pkw-Zulassungszahlen in Neureut

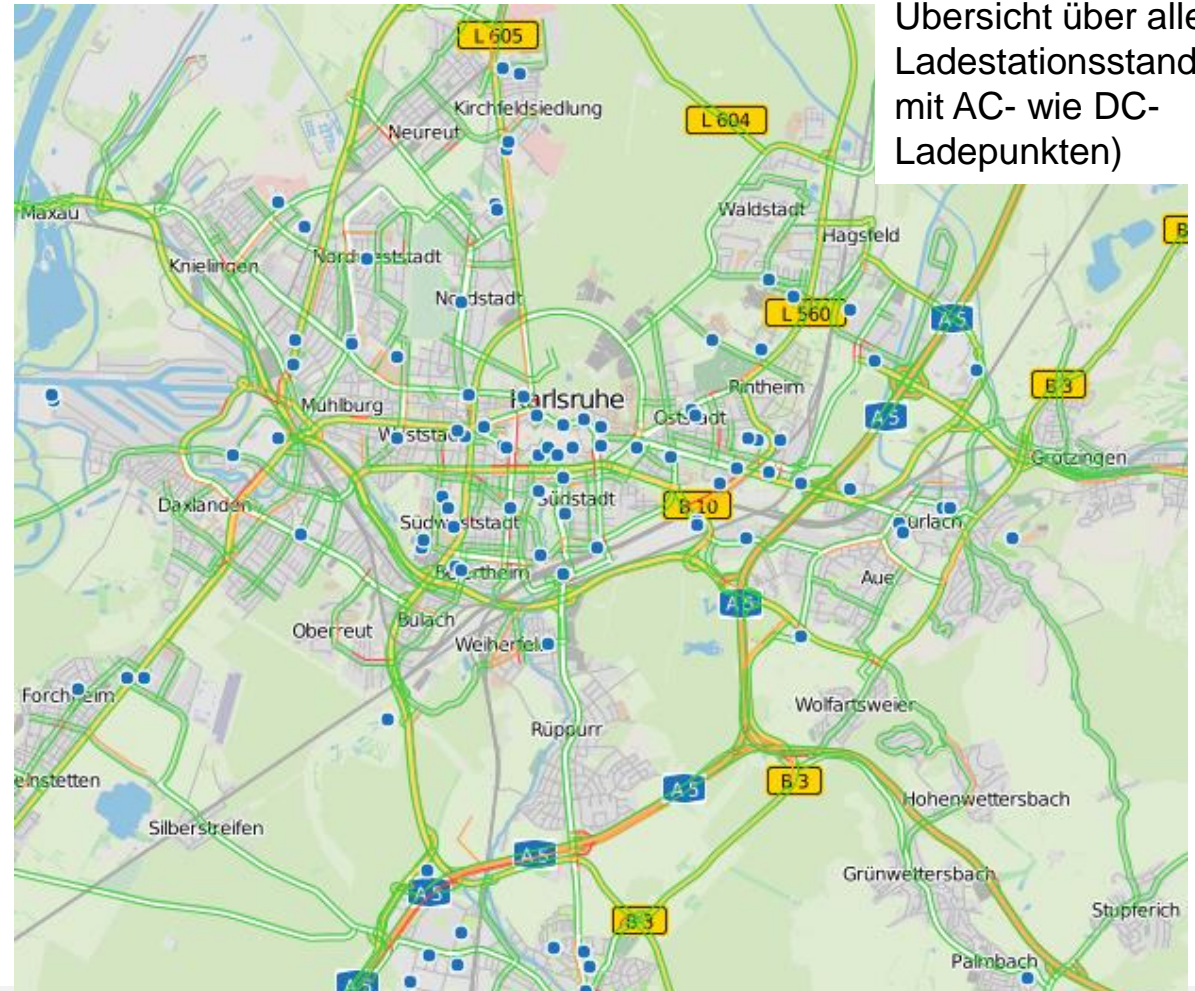


In Neureut fährt jeder
39. Pkw elektrisch

** Stand 2/2022

Ausbau öffentlich (zugänglicher) E-Ladesäulen in Karlsruhe

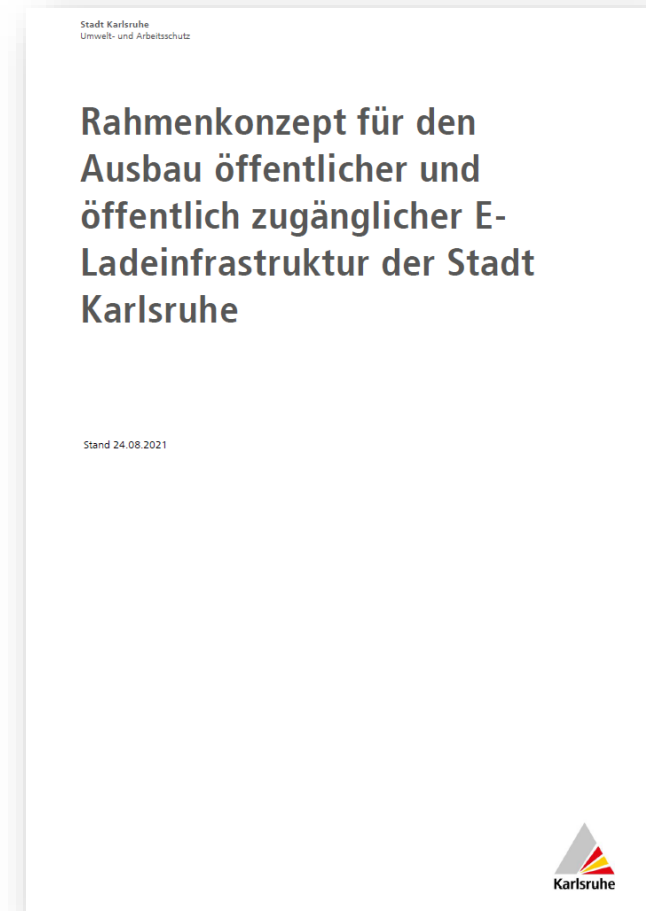
- Ziel der Stadt ist es, dort wo keine Ladestationen im öffentlich zugänglichen Raum oder privat geschaffen werden können, den **öffentlichen** Ausbau zu unterstützen.
- Ausbau von Ladestationen im öffentlich zugänglichen Bereich (bei Supermärkten, Parkhäusern und Tankstellen) schreitet voran
- In Neureut haben sowohl LIDL als auch Rewe Schnellladestationen bereits aufgebaut.



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>

Rahmenkonzept zur E-Ladeinfrastruktur

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

Rahmenkonzept zur E-Ladeinfrastruktur

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

Rahmenkonzept zur E-Ladeinfrastruktur

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

Rahmenkonzept zur E-Ladeinfrastruktur

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.

Rahmenkonzept zur E-Ladeinfrastruktur

Kriterien für die Standortwahl von Schnellladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

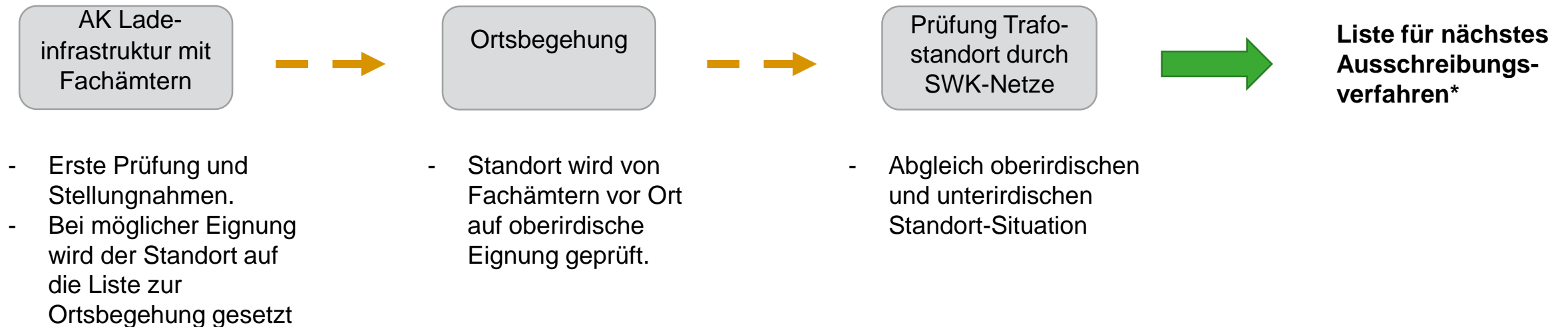
- Lage am **Hauptverkehrsnetz** (Verkehrsgünstig, gut erreichbar, hohe Frequentierung, Verkehrsvermeidung in Wohngebieten)
- geeignete **Verweilmöglichkeiten**, ausreichende **Beleuchtung**
- **Kopfparkplätze**, damit an einer Säule zwei Kfz gleichzeitig geladen werden können
- in der Regel **mind. 2 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

Netzinfrastuktur:

- 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 Neureut

Neureuter Hauptstraße



- Fehlender Abstand zur Wohnbebauung
- Verkehrsvermeidung in Wohngebieten

Parkplatz Bocksdornweg



- Keine übergeordnete Straße,
- Verkehrsvermeidung in Wohngebieten

Adolf-Ehrmann-Bad, Festplatz



- Fehlender Abstand zur Wohnbebauung
- Festplatz zurückgestellt: städtische, keine öffentliche Fläche.
- Eingeschränkte 24/7 Zugänglichkeit

Standortprüfung in Neureut

TuS Neureut



- Keine übergeordnete Straße,
- Verkehrsvermeidung in Wohngebieten

Johann-Georg-Schlosser-Straße



- Leitungssituation im Boden lässt die Errichtung auf den öffentlichen Stellplätzen nicht zu
- Parkplatz zurückgestellt, nicht öffentlich und vermietet. Mieter müsste zusätzlich Standort zustimmen

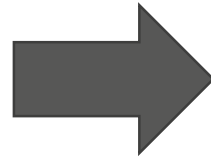
Parkplatz Hauptfriedhof



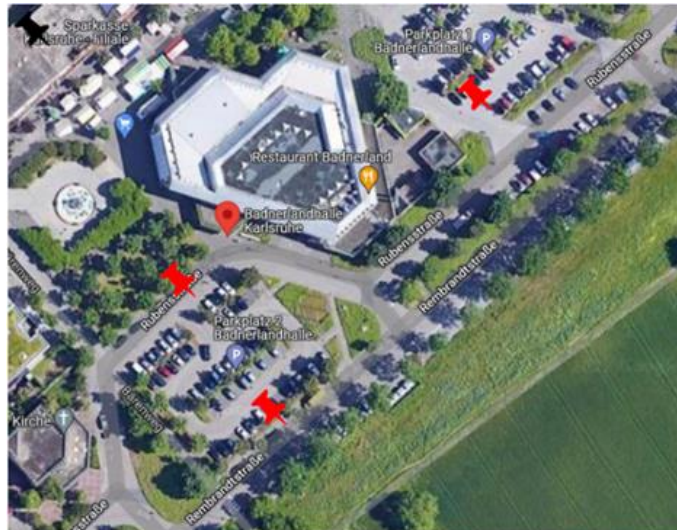
- Standort endet in Stichstraße, keine übergeordnete Straße
- Teuer zu erschließen
- Verkehrsvermeidung in Wohngebieten

Abstimmung des Ortschaftsrats zum Standort Badnerlandhalle

Geeigneter Standort:
Parkplatz links neben der
Badnerlandhalle Neureut



Im Rahmen der Ausschreibung einer Dienstleistungskonzession wird ein Betreiber für identifizierte Standorte gesucht, der Schnellladeinfrastruktur für 10 Jahre an den Standorten errichtet, installiert und betreibt.



- An der Badnerlandhalle soll mind. eine Ladestation mit 2 Ladepunkten mit mind. je 75 kW Ladeleistung zur Verfügung gestellt werden
- Höhere Ladeleistungen können seitens des Betreibers angeboten werden
- Es entfallen dadurch Stellplätze, da
 - die Parklätze auf 3 Meter erweitert werden müssen
 - die Errichtung einer Trafostation, wenn notwendig, ebenfalls auf der Stellfläche errichtet werden muss
- Erweiterungsmöglichkeiten wären am Standort gegeben und sind bei Bedarf mit der Ortsverwaltung abzustimmen