

Vorlage Nr.: 2024/1078

Verantwortlich: **Dez. 6**

Dienststelle:
Stadtplanungsamt

Schaffung individueller Ladeinfrastrukturen Anfrage: SPD

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Gemeinderat	22.10.2024	36	Ö	Kenntnisnahme

Im Bereich der Elektromobilität befasst sich die Stadt Karlsruhe aktiv mit dem Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur.

Der Bestand an öffentlich zugänglichen Ladepunkten der Stadt Karlsruhe beträgt, Stand August 2024, etwa 430. Davon befinden sich 54 Ladepunkte im öffentlichen Straßenraum.

Das erste Rahmenkonzept für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur (E-LIS) der Stadt Karlsruhe mit dem Fokus auf den Aufbau von Schnell-Ladesäulen wurde im September 2021 vom Gemeinderat beschlossen. Die Stadtverwaltung hat dieses Rahmenkonzept für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur der Stadt Karlsruhe bedarfsorientiert fortgeschrieben. Außerdem wird das Konzept mit einem Leitfaden für den Ausbau von AC-Ladestationen (Langsamladen) ergänzt (Vorlage 2024/0458 im Ausschuss für Umwelt und Gesundheit am 15. Oktober und im Gemeinderat am 22. Oktober 2024).

Auswertungen der bisher untersuchten Standorte, Markterkundungen, Rückmeldungen von Bürger*innen, der Austausch und Vergleich mit anderen Kommunen und die Erfahrungen bei der Planung von E-LIS-Standorten in den vergangenen Jahren, haben gezeigt, dass nur wenige Flächen die hohen wirtschaftlichen und technischen Anforderungen an Schnelllade-Standorte erfüllen, und dass der bedarfsgerechte Ausbau einer Langsam-Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet in allen 27 Stadtteilen notwendig ist, um der Nachfrage von ansteigenden Nutzungszahlen entgegenzukommen und die Ausbauziele des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zu erreichen.

Der Ausbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur verfolgt die Ziele, Angebote für Privathaushalte zu schaffen, die keine eigene Lademöglichkeit haben und Möglichkeiten für flexibles und schnelles Laden zwischendurch, zum Beispiel für Reisende, zu schaffen.

Private Ladevorgänge die durch private Anschlüsse im öffentlichen Raum durchgeführt werden sollen, bedürfen einer Sondernutzungserlaubnis, die eine dauerhafte Reservierung öffentlicher Flächen für einen bestimmten Nutzerkreis erforderlich machen würde. Diese Form der Sondernutzung, die mit einer Beschilderung und Freihaltung der Flächen einhergehen würde, widerspricht dem Grundsatz des Gemeingebrauchs an öffentlichen Straßen. Sie ist auch nicht vom Anliegergebrauch nach dem Straßengesetz abgedeckt. In Bau- oder Wohngebieten, in denen keine privaten Stellplätze zur Verfügung stehen, kann das Individualinteresse am Laden eines Fahrzeuges nicht dem Interesse an der öffentlichen Nutzung der Fläche übergeordnet werden.

In der Vergangenheit wurden entsprechende Anfragen aus Bau- oder Wohngebieten in denen Fahrzeugbesitzer Kabel über oder unterhalb öffentlicher Fläche verlegen wollten, abgelehnt. Eine andere Entscheidung als eine Ablehnung kann nicht getroffen werden, da durch Kabelverlegungen

oberhalb der Verkehrsfläche eine Gefahrenstelle für andere Verkehrsteilnehmer entstünde und im Untergrund verlegte Privatleitungen die Unterhaltung der Straßen erschweren würden.

Mittlerweile gibt es Rechtsprechung (VG Frankfurt AZ 12 K 540/21.F), welche die Haltung der Stadt dahingehend bestätigt, Leitungsverlegungen auf öffentlichen Flächen nicht zu genehmigen. Das Verlegen von Kabeln im öffentlichen Verkehrsraum zum Laden von Fahrzeugen wurde im Urteil als Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bewertet und kann auch mit Hilfsmitteln wie Kabelbrücken oder Kabelauslegern nicht abgemildert werden.

Private Ladevorgänge sind nach dem Masterplan I ([masterplan-ladeinfrastruktur.pdf \(bund.de\)](#)) und Masterplan II ([Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung](#)) der Bundesregierung auf privaten Flächen vorzusehen. Insbesondere das Laden am Arbeitsplatz oder auf eigenen Stellflächen findet dabei Beachtung. Als Alternativen sind öffentlich zugängliche oder halböffentliche Ladeinfrastrukturen zu nutzen. E-Fahrzeugbesitzer sind demnach nicht ausschließlich auf eine private Ladeinfrastruktur angewiesen, sondern haben die Möglichkeit an öffentlich zugänglichen Ladestationen nachzuladen.

Im Stadtgebiet Karlsruhe findet sich dazu ausreichend Ladeinfrastruktur, die stetig in der Anzahl an Ladepunkten zunimmt. Derzeit wird am P+M Parkplatz an der A8 bei Palmbach durch das Land Baden- Württemberg weitere Ladeinfrastruktur erstellt, welche Ende Oktober 2024 in Betrieb geht. Anfang Oktober 2024 wurde eine Schnellademöglichkeit mit 8 Ladepunkten mit bis zu 300 KW am Hauptbahnhof in Karlsruhe in Betrieb genommen. Innerhalb von 15 bis 20 Minuten können dabei 80% Akkukapazität nachgeladen werden.

Die Stadt Karlsruhe hat im „Rahmenkonzept für den Aufbau öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur“ bisher festgelegt, nur öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastruktur zu fördern. Dazu wurden Flächen identifiziert und ausgeschrieben. Die Stadt Karlsruhe ist derzeit in der Überarbeitung des Rahmenkonzeptes und beabsichtigt, diesen um einen Leitfaden für das Langsamladen zu erweitern. Dabei sollen Kontingente an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Infrastrukturbetreiber für alle Stadteile vorgesehen werden.

Ergänzende Hinweise:

Das Laden an der eigenen PV-Anlage hat einige Aspekte, die zu beachten sind:

- Eigenproduzierten Strom zu verwenden, ist günstiger als öffentliche Ladeinfrastruktur zu nutzen.
- Die Installation einer Wallbox am Hausstromverteiler ist verhältnismäßig günstig und einfach umzusetzen.
- Fehlende Stellplätze auf privater Fläche erhöhen den Druck auf Kommunen zur Überlassung von öffentlichen Flächen an Einzelne.
- Es gibt keine gesetzliche Grundlage, die Kommunen bisher dazu verpflichtet oder Rechte von Dritten zur Nutzung öffentlicher Flächen begründet.
- Ladekabel und Ladestecker ragen ohne Kennzeichnung in den öffentlichen Verkehr und sind für andere Verkehrsteilnehmer insbesondere bei Dunkelheit nicht oder nur schwer erkennbar, daher erlaubt die Stadt Karlsruhe bei der Vergabe und Aufbau von Ladeinfrastrukturflächen bisher nur Senkrechtparkierung.
- Die Verkehrssicherheit steht bei der Frage nach der Belastung der anderen Verkehrsteilnehmer durch ladende Fahrzeuge an oberster Stelle.