

Vorlage Nr.: 2024/0458/1

Eingang: 22.10.2024

## Ergänzung des Rahmenkonzeptes für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur der Stadt Karlsruhe Änderungsantrag: GRÜNE

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Gemeinderat	22.10.2024	16.1	Ö	Entscheidung

Die Verwaltung überarbeitet die Ergänzung des **Rahmenkonzeptes für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur** und den **Leitfaden für den Ausbau von AC-Ladestationen** mit dem Ziel, den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur in Karlsruhe sicherzustellen und zu beschleunigen. Hierfür führt sie folgende Anpassungen in Bezug auf die AC-Ladestationen durch:

1. Bei den Kriterien zur Standortlage von AC-Ladeinfrastruktur entfällt der Punkt „Kein bestehender Parkdruck“.  
Bei den Kriterien zur Standortlage von AC-Ladeinfrastruktur entfällt der Punkt „Keine Beeinträchtigung benachbarter Parkplätze und Radwege“.
2. Bei den Kriterien zum Stellplatzprofil von AC-Ladeinfrastruktur wird der Punkt „Senkrechtparkplätze und Schrägparkplätze, damit sicher zwei Kraftfahrzeuge gleichzeitig geladen werden können“ durch „Geeignete Stellplätze, damit sicher zwei Kraftfahrzeuge gleichzeitig geladen werden können“ ersetzt. Damit entfällt für die Stellplatzwahl weiterhin der Punkt „Im näheren Umfeld ausreichende Verfügbarkeit von Senkrechtparkplätzen und Schrägparkplätzen ohne spezifische Nutzungszuweisung, zum Beispiel Lieferparkplätze / Stellplätze für Menschen mit Behinderung“.
3. Beim Punkt „Keine bereits vorhandene Nutzungszuweisung“ zum Stellplatzprofil von AC-Ladeinfrastruktur entfällt das Beispiel „bewirtschaftete Fläche“.
4. Anpassung der Stellplatznutzung von AC-Ladeinfrastruktur auf eine maximale Standzeit von 4 Stunden während eines Ladevorgangs im Zeitraum von 08 Uhr bis 20 Uhr. Über Nacht sollte die Nutzung des Stellplatzes für E-Autos ohne Beschränkungen möglich sein.
5. Es entfällt die Anforderung „Möglichkeit zur Zahlung an den Ladepunkten selbst mit EC- oder Kreditkarte“ in Bezug auf die AC-Ladeinfrastruktur.  
Die Berechnung der Kontingente für AC-Ladeinfrastruktur auf Ebene der Stadtteile erfolgt anhand der Wohnbebauungsstruktur und zusätzlich der Anzahl der zugelassenen Personenkraftwagen. Zusätzlich wird ein Puffer vorgesehen.

### Begründung/Sachverhalt

Die eng gefassten Kriterien für die Eignung eines Parkplatzes für AC-Ladeinfrastruktur würden dafür sorgen, dass die Einrichtung der Ladeinfrastruktur deutlich unattraktiver wird und in vielen Gebieten der Stadt, insbesondere in den gründerzeitlichen Vierteln ohne Garagen, gar nicht möglich ist. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen des breit akzeptierten Karlsruher Klimaschutzkonzeptes, für dessen Erreichung die Antriebswende ein wichtiger Bestandteil ist. Denn ohne ausreichende und im öffentlichen Raum sichtbare Ladeinfrastruktur wird die Akzeptanz für elektrisch betriebene PKW nicht steigen. Zudem sinkt der Prüfaufwand für die Verwaltung bei einer geringeren Anzahl von Kriterien.

Zu 1: Das Kriterium „Kein bestehender Parkdruck“ würde dafür sorgen, dass in einigen Stadtteilen gar keine Ladeinfrastruktur umgesetzt werden kann. Hierzu gehören beispielsweise die Weststadt oder die Südstadt. Dabei können die Ladepunkte mit den geplanten Regelungen über Nacht durchaus als Stellplatz verwendet werden und sollten somit bestehenden Parkdruck kaum erhöhen. Zudem ist „Parkdruck“ nicht klar definiert und hinterlässt damit Unsicherheiten.

Zu 2: Es gilt der Grundsatz der Flächeneffizienz und somit sollten umliegende Flächen nicht beeinträchtigt werden. Minimale Beeinträchtigungen sollten aber möglich sein, da sonst bei der Standortauswahl die Flexibilität genommen wird.

Zu 3: In verschiedenen Teilen der Stadt existieren vorwiegend Längsparkplätze und die vorhandenen Schräg- und Senkrechtparkplätze befinden sich unter Bäumen, welche ein weiteres Ausschlusskriterium darstellen. So wären in verschiedenen Stadtteilen wiederum kaum Standorte möglich. Zudem sind uns keine Sicherheitsbedenken von in Karlsruhe bereits realisierten Längsstandorten bekannt, oder aus anderen Städten, in denen diese Form üblich ist, wie zum Beispiel in München. Der Sicherheitsaspekt ist stets im Einzelfall zu überprüfen und kann zum Ausschluss eines Standorts unabhängig von der Ausrichtung des Parkplatzes führen. Entsprechend kann dann auch der Punkt zur weiteren Verfügbarkeit von Senkrechtparkplätzen entfallen.

Zu 4.: AC-Ladesäulen sollten bspw. auch in Zonen mit Parkraumbewirtschaftung nicht ausgeschlossen werden. Sonst würden z.B. Parkplätze in Gebieten mit Bewohnerparkzonen keine Ladesäulen erhalten können. Dadurch würden viele Nutzer\*innen ausgeschlossen werden.

Zu 5: Um eine Nutzung der Ladeinfrastruktur für beispielsweise pendelnde Personen komfortable zu ermöglichen, sollte die Möglichkeit bestehen, nach Feierabend das Fahrzeug auf einem Stellplatz abzustellen und über Nacht nicht umparken zu müssen. Dies stellt auch sicher, dass die Stellplätze tatsächlich über Nacht genutzt werden und somit deren Einrichtung den Parkdruck nicht erhöht.

München beispielsweise sieht für das ungestörte Nachtladen einen Zeitraum von 20:00 – 08:00 vor.

Zu 6: AC-Ladeinfrastruktur wird üblicherweise zu geringeren Kosten errichtet und ist dafür weniger profitabel, als DC-Ladeinfrastruktur. Damit die Wirtschaftlichkeit gegeben bleibt, müssen die Kosten für den Aufbau der AC-Ladeinfrastruktur deshalb gering sein. Hier sind Kartenleseterminals ein zusätzlicher Kostenfaktor, den die Betreiber freiwillig einrichten können sollen. Viel wichtiger ist das Kriterium der Roaming-Fähigkeit, damit auch Kund\*innen anderer Anbieter\*innen ohne weiteren Aufwand die Ladeinfrastruktur nutzen können. Zudem gehen wir davon aus, dass die AC-Ladeinfrastruktur vorwiegend von der lokalen Bevölkerung genutzt wird, die die Säule regelmäßig nutzt und somit über einen entsprechenden Ladechip verfügt. Auch bleibt die spontane Nutzung über einen gesetzlich verpflichtenden QR-Code und einer Online-Zahlung auch ohne Kartenleseterminal möglich.

Zu 7: Bei der aktuellen Berechnung erfolgt die Aufteilung des Kontingents auf die Stadtteile unverhältnismäßig. So müssten sich in Durlach über 30.000 Menschen die gleiche Anzahl von zwölf neuen Ladepunkten teilen, wie beispielsweise in Rintheim mit gut 6.000 Menschen. Da die PKW-Dichte in den Stadtteilen unterschiedlich ist, sollte zusätzlich zur Bebauungsstruktur die Anzahl der zugelassenen PKW berücksichtigt werden. Eine Möglichkeit der Berechnung schlagen wir in der unten angehängten Tabelle vor. Hier verwenden wir die Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge je Stadtteil als zusätzliche Gewichtung, um den niedrigeren PKW-Besitz in der Innenstadt zu berücksichtigen. Bei der vorgeschlagenen neuen Berechnung würden allerdings einige Stadtteile nur wenige Ladepunkte genehmigt bekommen, weshalb da u.U. leichter Korrekturbedarf bestünde. Diese Korrektur könnte beispielsweise eine pauschale Erhöhung der Kontingente in allen Stadtteilen sein.

Entsprechend der vorgeschlagenen neuen Berechnung würden Durlach beispielsweise 31 zusätzliche Ladepunkte zustehen oder der Oststadt 18 weitere Ladepunkte, während andere Stadtteile ein am niedrigeren Bedarf orientiertes Kontingent erhalten.

Stadtteile	A C- Ladepunkt- Kontingent für 2025 / 2026 ALT	Anteil der Wohnfläche in Mehrfamilien- gebäuden	Zugelasse ne Personenk raftwagen 2022	Zugelassene Kraftfahrzeuge insgesamt multipliziert mit dem Anteil der Wohnfläche in Mehrfamiliengebäuden	A C-Ladepunkt- Kontingent für 2025 / 2026 gerundet NEU	Differenz
Südweststadt	14	99	7.785	7707,15	25	11
Innenstadt- West	14	98	3.495	3425,1	11	-3
Weststadt	14	97	7.146	6931,62	23	9
Südstadt	14	97	6.281	6092,57	20	6
Innenstadt-Ost	14	96	1.574	1511,04	5	-9
Oststadt	14	95	9.786	9296,7	31	17
Mühlburg	14	89	7.376	6564,64	22	8
Oberreut	14	81	4.003	3242,43	11	-3
Nordstadt	14	77	3.693	2843,61	9	-5
Durlach	12	73	17.469	12752,37	42	30
Weierfeld- Dammerstock	12	72	2.729	1964,88	6	-6
Beierheim- Bulach	12	72	3.578	2576,16	9	-3
Waldstadt	12	70	4.997	3497,9	12	0
Daxlanden	12	66	5.884	3883,44	13	1
Rintheim	12	64	3.120	1996,8	7	-5
Nordweststadt	12	57	5.205	2966,85	10	-2
Wolfartsweier	10	50	1.739	869,5	3	-7
Grötzingen	10	46	5.485	2523,1	8	-2
Grünwinkel	10	46	6.248	2874,08	9	-1
Neureut	10	45	10.221	4599,45	15	5
Rüppurr	10	44	5.527	2431,88	8	-2
Hagsfeld	10	43	3.739	1607,77	5	-5
Stupferich	10	38	1.943	738,34	2	-8
Knielingen	10	38	6.999	2659,62	9	-1
Hohenwettersb ach	10	27	1.780	480,6	2	-8
Grünwettersba ch	10	25	2.497	624,25	2	-8
Palmbach	10	25	1.169	292,25	1	-9
SUMME	320			96954,1	322	2

Unterzeichnet von:  
Christian Klinkhardt  
Dr. Sonja Klingert  
Aljoscha Löffler  
Dr. Clemens Cremer  
Ceren Akbaba  
Verena Anlauf