

Stellungnahme zum Antrag

Vorlage Nr.: 2024/0458/1

Verantwortlich: **Dez. 5**
Dienststelle: **Umwelt- und Arbeitsschutz**

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

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Gesundheit	05.12.2024			

Kurzfassung

Die beantragten Änderungen des Rahmenkonzeptes für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur werden in Teilen von der Verwaltung befürwortet und können bei der nächsten Fortschreibung berücksichtigt werden.

In den Punkten, in denen die Verwaltung sich gegen Änderungspunkte in der beantragten Form ausspricht, empfiehlt die Verwaltung alternative oder ergänzende Kriterien beziehungsweise Formulierungen.

Eine Fortschreibung des Rahmenkonzeptes auf Basis dieser Empfehlungen kann innerhalb der nächsten sechs Monate erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> positiv <input checked="" type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input checked="" type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridor Thema: Grüne Stadt
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit

Erläuterungen

Im Folgenden werden die Änderungsvorschläge einzeln bewertet und erläutert. Unter Einbezug der dargestellten Empfehlungen der Verwaltung soll das Rahmenkonzept für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur in Karlsruhe im Jahr 2025 fortgeschrieben werden. Vorschläge, die von der Verwaltung befürwortet werden, sollen wenn möglich bei der Prüfung geeigneter Flächen berücksichtigt werden.

1. **1.a) Bei den Kriterien zur Standortlage von AC-Ladeinfrastruktur entfällt der Punkt „Kein bestehender Parkdruck“. 1.b) Bei den Kriterien zur Standortlage von AC-Ladeinfrastruktur entfällt der Punkt „Keine Beeinträchtigung benachbarter Parkplätze und Radwege“.**

1.a) Den Änderungspunkt: Streichung des Kriteriums „Kein bestehender Parkdruck“ empfiehlt die Stadtverwaltung abzulehnen.

Begründung und Empfehlung:

Eine Änderung in „In Anwohnerparkzonen darf der Anteil an AC-Ladestellplätzen maximal 5% der Gesamtstellflächen betragen.“ ist hingegen zielführend. Somit wird in den Zonen mit hohem Parkdruck gewährleistet, dass neben dem „Laden“ ausreichend Stellflächen für das Anwohnerparken erhalten bleiben. Denn es ist unter anderem, zu berücksichtigen, dass bei der Errichtung von AC-Ladeinfrastruktur aus drei Längsparkplätzen zwei Längsladeplätze entstehen und dadurch Stellplätze reduziert werden. Um dem Konzept ÖRMI (öffentlicher Raum Mobilität Innenstadt als Konzept mit großer Öffentlichkeitsbeteiligung) zu entsprechen, sollte im Innenstadt Bereich in Straßen mit Hauptnutzung Wohnen 80% der Stellplätze für Anwohnende erhalten bleiben, für die übrigen 20 % gibt es vielfältige Nutzungsansprüche wie zum Beispiel: Grün und Entsiegelung, Ladezonen, Fahrradabstellanlagen, Aufenthalt für zu Fuß Gehende, Außenbewirtung, Maßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende und Ladesäulen, etc.

1.b) Dem Änderungspunkt: Streichung des Kriteriums „Keine Beeinträchtigung benachbarter Parkplätze und Radwege“ stimmt die Stadtverwaltung zu, da dieser Aspekt bereits im Kriterium „Keine Behinderung anderer Verkehrsteilnehmenden“ enthalten ist.

2. **2.a.) 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. 2.b) 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“**

2.a) Die Stadtverwaltung stimmt dem Änderungspunkt zu: Umformulierung des Kriteriums in „Geeignete Stellplätze“, damit sicher zwei Kraftfahrzeuge gleichzeitig geladen werden können“.

Ergänzend empfiehlt die Stadtverwaltung folgende Formulierung mit aufzunehmen: „Bei der Errichtung von E-LIS wird die DIN SPEC 91504 (Barrierefreie Ladeinfrastruktur

für Elektrofahrzeuge) bevorzugt angewendet“.

Begründung:

Die DIN SPEC 91504 „Barrierefreie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ ist seit November 2024 gültig und die Stadtverwaltung sieht vor, eine barrierearme E-Ladeinfrastruktur je nach Örtlichkeit auszuführen.

2.b) Dem Änderungspunkt: Streichung des Kriteriums „Im näheren Umfeld ausreichende Verfügbarkeit von Senkrechtparkplätzen und Schrägparkplätzen ohne spezifische Nutzungszuweisung, zum Beispiel Lieferparkplätze / Stellplätze für Menschen mit Behinderung“ stimmt die Stadtverwaltung zu.

3. Beim Punkt „Keine bereits vorhandene Nutzungszuweisung“ zum Stellplatzprofil von AC-Ladeinfrastruktur entfällt das Beispiel „bewirtschaftete Fläche“.

Die Stadtverwaltung stimmt dem Änderungspunkt: Streichung des Beispiels „bewirtschaftete Fläche“ des Kriteriums „Keine bereits vorhandene Nutzungszuweisung“ zu, und empfiehlt, dass unter dem Kriterium Stellplatzprofil folgende Ergänzung aufgenommen wird: „d) Bewirtschaftete Flächen dürfen durch den Aufbau von AC-Stellflächen und infolge einer Reduzierung der Parkflächen nicht unwirtschaftlich werden“. Deshalb ist als Mindestwert zur Wirtschaftlichkeit ein Kontingent von 6 Stellplätzen oder mehr zu berücksichtigen.

Erläuterung: Die Stadtverwaltung möchte mit der Ergänzung die Wirtschaftlichkeit der Parkautomaten sicherstellen.

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.

Die Stadtverwaltung empfiehlt, den Zeitraum auf 08 Uhr bis 22 Uhr zu ändern.

Begründung und Empfehlung:

Eine Änderung in „Der Ladevorgang ist im Zeitraum von 08 Uhr bis 22 Uhr zu beschränken“ ist hingegen zielführend. Diese Reduzierung des Zeitraums ist zielführend, da sie die Möglichkeit eines weiteren Ladevorgangs pro Tag bietet und somit eine zusätzliche Nutzerin bzw. ein zusätzlicher Nutzer vom Ladepunkt profitieren kann.

5. 5a) Es entfällt die Anforderung „Möglichkeit zur Zahlung an den Ladepunkten selbst mit EC- oder Kreditkarte“ in Bezug auf die AC-Ladeinfrastruktur.

5b) 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.

5a) Diesen Änderungspunkt empfiehlt die Stadtverwaltung abzulehnen.

Begründung und Empfehlung:

Eine Änderung in „Möglichkeit zur Zahlung an den Ladepunkten entsprechend den Anforderungen der Ladesäulen-Verordnung“ ist hingegen zielführend. Der §4

„Punktuelles Aufladen“ der Ladesäulenverordnung regelt die Zahlungsmodalitäten für die Nutzung eines Ladepunktes.

5b) Die Stadtverwaltung empfiehlt, diesen Änderungspunkt abzulehnen.

Begründung und Empfehlung:

Die Stadtverwaltung empfiehlt eine differenziertere Berechnung der Kontingente für AC-Ladeinfrastruktur anhand folgender Indikatoren:

- Wohnfläche in Mehrfamiliengebäuden
- Angemeldete Kfz-Fahrzeuge
- Angemeldete E-Fahrzeuge
- Vorhandene öffentliche und öffentlich zugängliche E-Ladeinfrastruktur

Erläuterung:

Die Stadtverwaltung empfiehlt für das Kriterium Wohnbebauungsstruktur den Indikator „Wohnfläche in Mehrfamiliengebäuden“ weiterhin für die Bedarfsanalyse der Stadtteile beizubehalten, da in diesen Gebäuden der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur als hoch eingestuft wird.

Anhand der beiden Indikatoren „Wohnfläche in Mehrfamiliengebäuden“ und „Angemeldete Kfz-Fahrzeuge“ kann grundsätzlich der Bedarf an öffentlicher E-Ladeinfrastruktur der Stadtteile abgebildet werden. Für eine differenziertere Berechnung der Ladepunkt-Kontingente empfiehlt die Stadtverwaltung, zusätzlich den Indikator „Angemeldete E-Fahrzeuge“ zu verwenden, um Aufschluss darüber zu erhalten, in welchen Stadtteilen wenige bis keine E-Fahrzeuge existieren. Diese Stadtteile sollten in der Berechnung der Kontingente mit einem höheren Bedarf berücksichtigt werden, da die Stadtverwaltung das Ziel verfolgt, den Umstieg vom Kfz-Fahrzeug mit konventionellem Antrieb auf ein E-Fahrzeug durch ein Angebot an öffentlicher E-Ladeinfrastruktur zu erleichtern. Ergänzend empfiehlt die Stadtverwaltung in der Bedarfsanalyse anhand des Indikators „Vorhandene öffentliche und öffentlich zugängliche E-Ladeinfrastruktur“ die bereits existierende öffentliche und öffentlich zugängliche E-Ladeversorgungssituation in die Kontingentverteilung mit einzubeziehen.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz

Das fortgeschriebene Rahmenkonzept hat das Ziel, den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur erheblich zu beschleunigen. Dies stellt die Grundlage für den Umstieg von Fahrzeugen mit Verbrenner auf solche mit E-Antrieb dar. Durch die Umstellung erfolgt eine erhebliche CO₂-Einsparung.