

Vorlage Nr.: 2025/0566

Verantwortlich: **Dez. 5**

Dienststelle: **UA**

Fortschreibung 2025 des Rahmenkonzeptes für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur der Stadt Karlsruhe

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Gesundheit mit Naturschutzbeirat	03.07.2025	3	N	Vorberatung
Anhörung der Ortschaftsräte				Anhörung
Gemeinderat	30.09.2025	16	Ö	Entscheidung

Kurzfassung

Die vorliegende Fortschreibung 2025 des Rahmenkonzeptes für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur der Stadt Karlsruhe (Anlage 1), einschließlich des Leitfadens für den Ausbau von AC-Ladestationen (Anlage 2), berücksichtigt die in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Gesundheit am 5. Dezember 2024 vorbereiteten und vom Ausschuss unterstützten Änderungsvorschläge des Änderungsantrages der GRÜNE-Fraktion vom 22. Oktober 2024 (2024/0458/1). Es wurden einige Anpassungen bei den Kriterien zur Flächeneignung für AC-Ladestationen sowie eine Neuberechnung der stadtteilbezogenen Kontingente für AC-Ladepunkte für 2025/2026 vorgenommen. Eine detaillierte Erläuterung zur Neuberechnung der Kontingente findet sich in der Anlage zur Beschlussvorlage.

Redaktionelle Änderungen und Aktualisierungen sind in Anlage 1 und 2 blau markiert.

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 checked="" 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"/>	Korridortheema: Grüne Stadt, Dachmarke Mobilität	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

Erläuterungen

Die Fortschreibung 2025 des Rahmenkonzepts für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur – im folgenden „Rahmenkonzept“ genannt – einschließlich des Leitfadens für den Ausbau von AC-Ladestationen (Langsamladen) – im Folgenden „AC-Leitfaden“ genannt – wurde in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt- und Gesundheit am 5. Dezember 2024 von der Verwaltung zugesagt. Es wurden Anpassungen bei den Kriterien zur Flächeneignung für AC-Ladestationen umgesetzt. Außerdem erfolgte eine Neuberechnung der stadtteilbezogenen Kontingente für AC-Ladepunkte für 2025/2026. Die vorgenommenen Änderungen werden nachstehend näher erläutert.

Änderung von Kriterien zur Flächeneignung für AC-Ladesäulen

1.

1.a) Kriterien zur **Standortlage** von AC-Ladeinfrastruktur:

Das Kriterium „Kein bestehender Parkdruck“ wurde geändert in „Definiertes Ladepunkt-Kontingent als Obergrenze laut AC-Leitfaden pro Stadtteil“ (Kapitel 3 im AC-Leitfaden). Die Kontingentierung liegt in der Größenordnung der städtischen Strategie ÖRMI (Öffentlicher Raum Mobilität Innenstadt) und dem IQ-Leitprojekt „Nachhaltiges Parkraumkonzept und -management“. bzw. der Entwicklung weiterer Bewohnerparkzonen und erzielt somit eine bessere Definition für dieses Kriterium.

1.b) Das Kriterium „Keine Beeinträchtigung benachbarter Parkplätze und Radwege“ wurde gestrichen, da dieser Aspekt bereits im Kriterium „Keine Behinderung anderer Verkehrsteilnehmenden“ enthalten ist.

2.

2.a) Kriterien zum **Stellplatzprofil** von AC-Ladeinfrastruktur:

Der Punkt „Senkrechtparkplätze und Schrägparkplätze, damit sicher zwei Kraftfahrzeuge gleichzeitig geladen werden können“ wurde ersetzt durch „Geeignete Stellplätze, damit sicher zwei Kraftfahrzeuge gleichzeitig geladen werden können. 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) Das Kriterium „Im näheren Umfeld ausreichende Verfügbarkeit von Senkrechtparkplätzen und Schrägparkplätzen ohne spezifische Nutzungszuweisung, zum Beispiel Lieferparkplätze / Stellplätze für Menschen mit Behinderung“ wurde gestrichen.

3. Die Formulierung „bewirtschaftete Fläche“ im Kriterium „Keine bereits vorhandene Nutzungszuweisung“ wurde gestrichen und folgende Ergänzung aufgenommen: „Bewirtschaftete Flächen dürfen durch den Aufbau von AC-Stellflächen und infolge einer Reduzierung der Parkflächen nicht unwirtschaftlich werden.“

Begründung: Die Wirtschaftlichkeit der Parkscheinautomaten muss sichergestellt werden. Stellplätze, die AC-Ladesäulen zugeordnet werden, werden für diesen Zweck aus der Bewirtschaftung genommen. Für den wirtschaftlichen Betrieb eines Parkscheinautomaten sind mindestens sechs bewirtschaftete Stellplätze pro Parkscheinautomat zu berücksichtigen.

4. Kriterien zur **Stellplatznutzung**:

Der Zeitraum für Ladevorgänge mit einer maximalen Standzeit von vier Stunden wurde von 8 Uhr bis 20 Uhr auf 8 Uhr bis 22 Uhr geändert. Dieser Zeitraum ist zielführend, da er die Möglichkeit eines weiteren Ladevorgangs pro Tag bietet und somit eine zusätzliche Nutzerin bzw. ein zusätzlicher Nutzer vom Ladepunkt profitieren kann.

5. Im Kapitel 5 des AC-Leitfadens „Verfahren zur Erteilung von Nutzungserlaubnissen“ wurde der Punkt „Möglichkeit zur Zahlung an den Ladepunkten selbst mit EC- oder Kreditkarte“ geändert in „Möglichkeit zur Zahlung an den Ladepunkten entsprechend den Anforderungen der Ladesäulen-Verordnung“. Der §4 „Punktuelles Aufladen“ der Ladesäulenverordnung regelt die Zahlungsmodalitäten für die Nutzung eines Ladepunktes.

Neuberechnung der Ladepunkt-Kontingente für eine AC-Ladeinfrastruktur in den 27 Karlsruher Stadtteilen

Die Kontingentverteilung von AC-Ladepunkten erfolgt zunächst für die Jahre 2025 und 2026. Sie basiert auf der Bedarfsanalyse und -berechnung aus Kapitel 2 des AC-Leitfadens. Diese sehen einen Ausbau von ca. 153 Ladepunkten jährlich im Stadtgebiet Karlsruhe vor und damit insgesamt 306 Ladepunkte für die Jahre 2025 und 2026. Anhand der Berechnung aus den nachfolgenden Indikatoren, werden den Stadtteilen jeweils Kontingente von Ladepunkten zugeordnet. Ziel ist eine möglichst bedarfsgerechte Verteilung der Ladepunkt-Kontingente auf die 27 Stadtteile in Karlsruhe.

Die Berechnung der Ladepunkt-Kontingente erfolgte bisher über den Indikator „Wohnfläche in Mehrfamiliengebäuden“. Für die neue Berechnung der Kontingente wurden stattdessen unter anderem aktuelle Daten zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung des Amtes für Stadtentwicklung (veröffentlicht im Juli 2025)² einbezogen.

Folgende aktuell vorliegende Daten wurden verwendet:

- Anzahl der privaten Pkw je Stadtteil¹
- Wo werden private Pkw üblicherweise abgestellt²
- Anzahl der E-Pkw und Plug-In-Pkw je Stadtteil¹
- Vorhandene Ladepunkte im Stadtgebiet Karlsruhe³

Aus diesen Daten wurden folgende drei neue Indikatoren entwickelt.

- **Anzahl der privaten Personenkraftwagen (Pkw) ohne privaten Stellplatz**
- **Anzahl der Elektrofahrzeuge**
- **Anzahl der bereits vorhandenen Ladepunkte**

Eine detaillierte Erläuterung zur Neuberechnung der Kontingente findet sich in der Anlage zur Beschlussvorlage.

Das Ergebnis der Berechnung in Form der Kontingentverteilung der Ladepunkte pro Stadtteil für die Jahre 2025 und 2026 wird in Tabelle 1 zusammenfassend aufgeführt und in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** graphisch dargestellt. Die Aufteilung der Kontingente erzielt eine Gesamtanzahl von 306 Ladepunkten für 2025 und 2026.

¹ Amt für Stadtentwicklung, 2023

² Amt für Stadtentwicklung, 2025, „Stadtentwicklung aktuell – Mobilität in Karlsruhe | SrV Erhebung 2023; Umfragezeitraum: 1. Februar 2023 bis 31. Januar 2024“

³ www.goingelectric.de

Tabelle 1: Kontingentverteilung von AC-Ladepunkten pro Stadtteil für die Jahre 2025 und 2026 (Quelle: *Heft 16: Stadtentwicklung aktuell – Mobilität in Karlsruhe | SrV Erhebung 2023, **Amt für Stadtentwicklung, 2023, ***www.goingelectric.de)

Stadtteile	Stadtteile in Teilräumen laut Heft 16	Anzahl privater Pkw, die keinen privaten Stellplatz nutzen können*,**	Anzahl privater Pkw**	Anzahl privater E-Pkw**	Vorhandene öffentlich zugängliche AC- und DC-Ladepunkte***	Ergebnis: AC-Ladepunkt-Kontingente 2025/2026
Durlach	Stadttrand	4.164	13.294	1265	37	22
Südweststadt	Innenstadt/Innenstadtrand	2.827	5.937	413	33	18
Weststadt	Innenstadt/Innenstadtrand	2.909	6.108	289	14	18
Neureut	Stadttrand	2.807	8.961	545	16	18
Südstadt	Innenstadt/Innenstadtrand	2.416	5.073	417	34	16
Oststadt	Innenstadt/Innenstadtrand	2.270	4.767	1409	33	14
Daxlanden	Stadttrand	1.664	5.312	209	0	14
Rüppurr	Stadttrand	1.647	5.257	229	0	14
Mühlburg	Stadttrand	1.624	5.184	493	25	12
Oberreut	Stadttrand	1.157	3.695	127	0	12
Nordstadt	Innenstadt/Innenstadtrand	1.574	3.306	139	2	12
Waldstadt	Stadttrand	1.519	4.851	128	4	12
Nordweststadt	Stadttrand	1.452	4.634	293	20	12
Grötzingen	Stadttrand	1.413	4.511	324	0	12
Grünwinkel	Stadttrand	1.536	4.904	276	39	12
Knielingen	Stadttrand	1.600	5.107	700	10	12
Weiherfeld-Dammerstock	Stadttrand	784	2.503	86	2	10
Hagsfeld	Stadttrand	925	2.953	209	13	10
Beierthim-Bulach	Stadttrand	849	2.712	204	14	8
Wolfartsweier	Stadttrand	513	1.639	55	0	8
Grünwettersbach	Höhenstadtteil	470	2.368	136	0	8
Innenstadt-West	Innenstadt/Innenstadtrand	975	2.048	375	68	6
Rintheim	Stadttrand	671	2.141	333	26	6
Stupferich	Höhenstadtteil	333	1.677	111	16	6
Hohenwettersbach	Höhenstadtteil	344	1.731	133	2	6
Palmbach	Höhenstadtteil	223	1.125	85	4	6
Innenstadt-Ost	Innenstadt/Innenstadtrand	539	1.132	128	68	2
Summe		39.207	112.930	9.111	480	306

Wie bereits im bestehenden AC-Leitfaden ausgeführt, dienen die jeweiligen Stadtteilkontingente als Bedarfswerte beziehungsweise Steuerungsinstrument bei der Erteilung von Nutzungserlaubnissen beziehungsweise Einstellen von Standortvorschlägen in das FlächenTOOL für die Jahre 2025 und 2026.

Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. zeigt die Einteilung der 27 Stadtteile nach dem normierten Anteil der Kraftfahrzeuge ohne eigenen Stellplatz. Die Einteilung erfolgt in vier Farbklassen gemäß Min-Max-Normierung: Gelb (0–25 %), Orange (26–50 %), Hellrot (51–75 %) und Dunkelrot (76–100 %). Zusätzlich werden die vorgesehenen Ladepunktkontingente pro Stadtteil als Kreise dargestellt, deren Größe mit steigender Ladepunktzahl zunimmt.

Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.

Umsetzung:

Um den planerischen Ausbau von AC-Ladesäulen an die Entwicklung und den Bedarf anpassen zu können, werden für die Folgejahre ab 2027 das Rahmenkonzept, der AC-Leitfaden und die Kontingentverteilung evaluiert und fortgeschrieben und sodann dem Gemeinderat zur erneuten Abstimmung vorgelegt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz:

Das Ziel der Fortschreibung des Rahmenkonzepts für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur mit der Ergänzung des bedarfsorientierten Aufbaus von Langsam-Ladesäulen ist es, Bürgerinnen und Bürger den Umstieg eines Verbrenner-Kraftfahrzeugs auf ein E-Kraftfahrzeug zu erleichtern. Die CO₂-Einsparungen sind abhängig vom Erfolg des Programms. Werden die Ziele des Bundes erreicht, ist mit einer erheblichen CO₂-Reduktion zu rechnen.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat beschließt das fortgeschriebene Rahmenkonzept für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur nach Vorberatung im Ausschuss für Umwelt und Gesundheit mit Naturschutzbeirat und Anhörung der Ortschaftsräte. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, den Ausbau der Ladeinfrastruktur in diesem Sinne weiter zu verfolgen.