

Stellungnahme zum Antrag



Stadt Karlsruhe
Wettersbach

CDU/FW-Ortschaftsratsfraktion Wettersbach

Vorlage Nr.: **167**

Verantwortlich: **Dez. 5**

Dienststelle: **UA**

Einrichten einer DC-Schnellladestation in Palmbach oder Grünwettersbach

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Ortschaftsrat Wettersbach	05.04.2022	4	X	

Kurzfassung

Der vorgeschlagene Standort im Gewerbegebiet Winterrot in der Rudolf-Link-Straße nahe der geplanten Wertstoffstation und des geplanten Bauhofs wurde geprüft, ist jedoch wegen Errichtung einer Bushaltestelle als DC-Ladestandort nicht realisierbar. Die Realisierung an anderer Stelle im Gewerbegebiet wird noch geprüft.

Der Bereich rund um das neue Nahversorgungszentrum wird auf einen geeigneten Standort für die Errichtung einer DC-Ladestation auf öffentlicher Fläche geprüft. Für die Errichtung von Ladeinfrastruktur auf öffentlich zugänglichen Parkflächen, wie die Kundenparkplätze des Edeka-Marktes, kann die Stadtverwaltung nur beratend tätig werden. Die Verwaltung wird mit dem Marktbetreiber Kontakt aufnehmen.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen Erträge (Zuschüsse und Ähnliches)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzüglich Folgeerträge und Folgeeinsparungen)
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>			

Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden

Ja

Nein Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen:

Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik)

Umschichtungen innerhalb des Dezernates

Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu.

CO ₂ -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 checked="" type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridor-thema: Mobilität	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit KEK, SWK-Netze	

Ergänzende Erläuterungen

Vorab soll der Unterschied zwischen „öffentlicher“ und „öffentlich zugänglicher“ und privater Ladeinfrastruktur im Sinne des Rahmenkonzepts geklärt werden.

- **Öffentliche Ladeinfrastruktur** wird auf öffentlichen Flächen errichtet, die sich im Eigentum **der Stadt** befinden. Hier kann die Stadt entscheiden, ob und welche Ladeinfrastruktur errichtet wird.
- **Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur** ist solche, die auf **privaten, aber öffentlich zugänglichen** Flächen errichtet wird. Hierzu gehören z. B. Kundenparkplätze von Supermärkten, Parkhäuser oder Tankstellen. Auf diese Ladeinfrastrukturen hat die Stadt keinen direkten Einfluss. Sie kann hier lediglich durch Beratung tätig werden.
- **Private Ladeinfrastruktur** befindet sich auf den privaten Flächen der Bürgerinnen und Bürger, die nicht öffentlich zugänglich sind. Hier sind Wallboxen und Anschlüsse in privaten (Tief-)Garagen und auf Stellplätzen, die zum Haus gehören, gemeint.

Zur Umsetzung des Rahmenkonzepts und Errichtung von DC-Ladestationen prüft die Stadtverwaltung aktuell öffentliche Flächen. Hierbei werden auch die Höhenstadtteile einbezogen.

Öffentliche DC-Ladestationen beabsichtigt die Stadt nicht selbst zu betreiben. Für jeden geeigneten Standort muss im Rahmen einer Ausschreibung ein Betreiber gefunden werden. Private Betreiber kalkulieren den (hohen) Aufwand zur Errichtung von DC-Ladestationen auch hinsichtlich der erwartbaren Nutzungsintensität.

Zu den von der CDU/FW-Ortschaftsratsfraktion Wettersbach **vorgeschlagenen Standorte** kann die Stadtverwaltung kurzfristig folgende Rückmeldungen geben:

1) Gewerbegebiet Winterrot in der Rudolf-Link-Straße

Der von den Antragstellern favorisierte Standort in der Rudolf-Link-Straße nahe der geplanten Wertstoffstation und des geplanten Bauhofs wurde bereits untersucht. Aufgrund bereits abgestimmter Planungen ist dort die Errichtung einer Bushaltestelle vorgesehen und damit die Errichtung einer DC-Ladestation nicht möglich.

Weitere Möglichkeiten im Gewerbegebiet auf öffentlichen Flächen rund um die Rudolf-Link-Straße werden noch geprüft.

2) Bereich in und um das neue Nahversorgungszentrums (Edeka-Markt)

Der Bereich rund um das neue Nahversorgungszentrum wird auf einen geeigneten Standort für die Errichtung einer DC-Ladestation auf öffentlichen Flächen ebenfalls geprüft.

Für die Errichtung von Ladeinfrastruktur auf öffentlich zugänglichen Parkflächen, wie die Kundenparkplätzen des Edeka-Marktes, sind in der Regel die Betreiber der Märkte als Eigentümer der Parkflächen selbst zuständig.

Seitens der Stadtverwaltung wird angestrebt u.a. Gewerbetreibenden mit öffentlich zugänglichen Parkplatzflächen beim Ausbau von Ladeinfrastruktur informativ und beratend zu unterstützen. Vorgaben kann die Stadtverwaltung in diesen Fällen nicht machen.

Für die Frage nach der **Genehmigungsfähigkeit von privaten Schnellladestationen** gilt, dass private Ladestationen (Wallboxen) in der Regel mit einer Ladeleistung von 11 kW (ggf. bis 22 kW) ausgestattet sind, die dem Bereich Normalladen (AC-Laden) zugeordnet werden. Generell sind alle Ladestationen

grundsätzlich dem lokalen Netzbetreiber zu melden. Bis zu einer Ladeleistung von 11 kW sind diese anzeigepflichtig, ab einer Leistung von 12 kW genehmigungspflichtig. (Hierbei gilt die Summe der benötigten Ladeleistung, nicht die einzelne Ladestationen). Da DC-Ladestationen gegenüber Normalladestationen deutlich teurer sind, werden sie im Privatbereich meist nicht eingesetzt.

Zur Absicherung der **Stromnetzverträglichkeit** prognostiziert der lokale Netzbetreiber (Stadtwerke Karlsruhe Netzservice GmbH) zurzeit den zukünftigen Stromlastbedarf der Stadt Karlsruhe auf der Grundlage einer Stromverteilnetzstudie, die bis Ende 2022 abgeschlossen sein wird. In diese Studie fließen verschiedene Szenarien der wesentlichen Einflussfaktoren auf den Stromlastbedarf ein. Hierzu zählt auch der zu erwartende Zubau an Ladeinfrastruktur für Elektromobilität. Diese Stromverteilnetzstudie ist die Basis für eine Abschätzung und Erkennung möglicher zukünftiger lokaler Netzengpässe, um darauf aus strategischer Sicht – z.B. durch Netzausbau - reagieren zu können.

Dennoch kann nicht grundsätzlich gewährleistet werden, dass zukünftig jedem Haushalt netzseitig eine Ladeleistung von 11 bis 22 kW durchgängig zur Verfügung steht. Der Einsatz eines Lademanagements und der Verzicht von durchgängig zur Verfügung stehenden Ladeleistungen von 11 bis 22 kW reduziert den Druck auf die bestehende Netzinfrastruktur und damit auch die Notwendigkeit das Netz schnell auszubauen. Auch muss nicht jedes Fahrzeug immer geladen werden, sodass mit der bestehenden Netzinfrastruktur bereits eine große Anzahl an Ladepunkten erreicht werden kann – die dann auch mit weniger als 11 kW versorgt werden können. Generell stellen niedrige Ladeleistungen unter 11 kW bei langen Standzeiten netzseitig kein Problem dar und sind dennoch ausreichend für das Aufladen von Fahrzeugen.