



***„Es ist billiger den Planeten
jetzt zu schützen, als ihn
später zu reparieren.“***

***(EU Kommissionspräsident
Barroso, Dezember 2009)***

Ladeinfrastrukturkonzept für Bad Dürkheim mit Maßnahmenplan, Zeitachse und Standortempfehlungen

Leitfaden zur Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzepts für kleine und mittlere Kommunen, am Beispiel von Bad Dürkheim

Hochschule Mainz

University of Applied Sciences

Fachbereich Technik

Studiengang Master Bau und Immobilienmanagement

bearbeitet im TGM-Energielabor bei Prof. Thomas Giel

20.02.2023

unter Mitarbeit von:

Studierenden der Hochschule Mainz

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	III
Abbildungsverzeichnis	IV
Abkürzungsverzeichnis	VI
1. Einleitung	1
1.1 Problemstellung und Zielsetzung	2
2. Standortanalyse Bad Dürkheim	4
2.1 Fläche und Ort	4
2.2 Bevölkerung	5
2.2.1 Demografie der Elektrofahrzeugnutzer	6
2.2.2 Meinungen der Bevölkerung bezüglich Elektrofahrzeugen	8
2.2.3 Preise und Nutzerbedürfnisse in Bezug auf Elektrofahrzeuge	10
2.3 Gebäude	16
2.4 Verkehr	17
2.4.1 Verkehrsanbindung an die umliegenden Städte mit Pkw und ÖPNV	19
2.4.2 CarSharing in Bad Dürkheim	22
2.4.3 Treibhausgasemissionen und Elektrofahrzeuge	27
2.4.4 Öffentliche- und halböffentliche Ladeinfrastruktur in Bad Dürkheim	28
2.4.5 Elektrifizierung des kommunalen Fuhrparks	34
2.4.6 Bedenken der Verbraucher aufgrund fehlender Ladeinfrastruktur	35
3. Bedarfsermittlung für öffentliche Ladeinfrastruktur	37
3.1 Entwicklung des Wachstums von Elektrofahrzeugen in Deutschland	38
3.2 Ermittlung des Ladeinfrastrukturbedarfs in Bad Dürkheim	43
3.2.1 Temporäre Ladekonzepte: Autonome Laderoboter	48
3.3 Räumliche Verteilung öffentlicher Ladepunkte	50
3.4 Faktoren zur positiven Nutzererfahrung an öffentlichen Ladepunkten	58
3.5 Preissetzung an öffentlichen Ladepunkten	60
3.6 Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur	61
4. Maßnahmen der Netzbetreiber und Energieversorger	64
5. Politische Einflüsse auf die Entwicklung der Elektromobilität	66
5.1 Fit for 55 Paket	67
6. Fazit	69
Literaturverzeichnis	73
Anlagen	85
Anlage 1: Prognose des Elektrofahrzeuganteils bis 2082	85
Anlage 2: Daten für die Berechnung der EV-Preise	86
Anlage 3: Daten für die Berechnung der EV-Gebrauchtpreise	96

Ziel:

Ziel dieser Arbeit war es, die für die Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes in Bad Dürkheim benötigten Aufgaben zu untersuchen und abzuleiten, indem sowohl eigene Strategien und Methoden, als auch die aus bereits bestehenden Ladeinfrastrukturkonzepten anderer Städte in Deutschland analysiert werden.

Dabei sollten zum einen die bestehenden Methoden, die Mobilitätsangebote in Bad Dürkheim, sowie die Akzeptanz und Nutzbarkeit von Elektrofahrzeugen kritisch hinterfragt werden.

Ergebnisse:

Die Analyse Bad Dürkheims zeigt einen hohen Anteil an Einfamilienhäusern und damit einen entsprechend niedrigen Bedarf an öffentlichen Ladepunkten. Die Bewohner haben anhand der Auswertung der Demografie ein hohes Potential Elektrofahrzeuge zu nutzen, welche überwiegend an privaten Ladepunkten geladen werden müssten.

Ergebnisse:

Die Lokalisierung der in Bad Dürkheim bereits vorhandenen öffentlichen Ladepunkte gestaltet sich als schwierig, da im Internet viele unterschiedliche Informationen vorhanden sind. Diesbezüglich sollte die Kommune entweder Schritte einleiten um die Daten auf den gängigsten Plattformen zu vereinheitlichen oder eine offizielle Karte mit aktuellen Informationen zu den Ladepunkten auf der eigenen Webseite veröffentlichen. Zudem sollten die Störungsmeldungen auf den Nutzergetriebenen Ladekarten behoben und nach Lösung der Störung diesbezüglich eine Mitteilung hinzugefügt werden bzw. die Störungsmeldung entfernt werden. Die Vielzahl an lang anhaltenden Störungsmeldungen werfen nicht nur ein schlechtes Bild auf das Ladeinfrastrukturangebot, sondern auch auf die Verwaltung der Kommune selbst.

Ergebnisse:

In Bad Dürkheim sind nach den in dieser Arbeit ermittelten Ergebnissen bis 2027 keine weiteren Ladepunkte erforderlich. Dieses Ergebnis basiert jedoch auf einer Reihe von statischen Annahmen und berücksichtigt weder den saisonbedingt hohen Fremdverkehrsanteil, noch die Ladegeschwindigkeiten oder das Ladeverhalten. Wenn diese Daten verfügbar sind, sollten diese in die Prognosen einbezogen werden.

- Der Ausgangsleitfaden aus dem Jahr 2023 ging für Bad Dürkheim von 12 Ladepunkten aus, davon 3 Schnellademöglichkeiten. Im offiziellen Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur (Stand 27.02.2026) sind für Bad Dürkheim weiterhin 12 öffentliche Standorteinträge erfasst, jedoch nur noch ein Standort mit DC-Schnellladeanteil: Bruchstraße 10 (Lidl, 93 kW Gesamtleistung der Ladeeinrichtung). **Der frühere Schnellladestandort Triftweg 10 taucht in dieser amtlichen Liste nicht mehr auf.**
- **Damit ist das Schnellladeangebot im Jahr 2026 nicht mehr redundant. Für Einwohnerinnen und Einwohner, Pendler, Kurgäste, Besucher des Wurstmarkts und Durchreisende fehlt ein verlässlicher zweiter 24/7-Schnellladeanker in städtischer oder städtisch gesicherter Lage.**
- Die Gemeinde sollte deshalb nicht nur den AC-Ausbau fortführen, sondern priorisiert ein kleines Schnelllade-Hub umsetzen: 4 HPC-Ladepunkte in Phase 1 (mindestens 150 kW je Ladepunkt, erweiterbar), ergänzt um 4 bis 6 AC-Ladepunkte an Zielorten mit längerer Aufenthaltsdauer.
- **Die höchsten Prioritäten ergeben sich 2026/2027 für den Wurstmarktplatz als Großparkfläche mit Veranstaltungsverkehr** sowie einen zweiten, netz- und marktseitig tragfähigen Schnelllade-Standort eventuell den Bahnhofsbereich/Parkhaus Zentrum oder im Osten der Stadt an der Bruchstraße bzw. am Gewerbezugang.

1. Arbeitsauftrag und Aktualisierungslogik

Diese Fassung aktualisiert den 2023er Leitfaden inhaltlich auf den Stand 2026. Im Fokus stehen nicht nur die politischen und regulatorischen Änderungen seit 2023, sondern vor allem die operative Frage, ob der heutige Bestand in Bad Dürkheim noch zu den lokalen Mobilitätsmustern passt. Die Fortschreibung folgte daher drei Arbeitsschritten:

- Abgleich der 2023 dokumentierten Ausgangslage mit dem offiziellen Stand 2026 im Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur.
- Ableitung der Versorgungslücken nach Nutzungstypen: Wohnen ohne eigene Lademöglichkeit, Zielverkehr, Tourismus/Eventverkehr, Pendlerverkehr und Durchgangsverkehr.
- Übersetzung in einen umsetzbaren Maßnahmenplan mit Prioritäten, Zeitachse und Standortempfehlungen für konkrete Flächen in Bad Dürkheim.

Für lokale Standortargumente wurden zusätzlich die städtischen Informationen zu Parkraum, Wurstmarktplatz, Innenstadt/Bahnhof und touristischen Zielen herangezogen. Der frühere Leitfaden bleibt die fachliche Basis für Demografie, Siedlungsstruktur und Mobilitätscharakter des Ortes.

1. Arbeitsauftrag und Aktualisierungslogik

Diese Fassung aktualisiert den 2023er Leitfaden inhaltlich auf den Stand 2026. Im Fokus stehen nicht nur die politischen und regulatorischen Änderungen seit 2023, sondern vor allem die operative Frage, ob der heutige Bestand in Bad Dürkheim noch zu den lokalen Mobilitätsmustern passt. Die Fortschreibung folgte daher drei Arbeitsschritten:


- Abgleich der 2023 dokumentierten Ausgangslage mit dem offiziellen Stand 2026 im Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur.
- Ableitung der Versorgungslücken nach Nutzungstypen: Wohnen ohne eigene Lademöglichkeit, Zielverkehr, Tourismus/Eventverkehr, Pendlerverkehr und Durchgangsverkehr.
- Übersetzung in einen umsetzbaren Maßnahmenplan mit Prioritäten, Zeitachse und Standortempfehlungen für konkrete Flächen in Bad Dürkheim.

Für lokale Standortargumente wurden zusätzlich die städtischen Informationen zu Parkraum, Wurstmartplatz, Innenstadt/Bahnhof und touristischen Zielen herangezogen. Der frühere Leitfaden bleibt die fachliche Basis für Demografie, Siedlungsstruktur und Mobilitätscharakter des Ortes.

2. Was sich seit 2023 geändert hat

Die Fortschreibung auf 2026 ist nicht bloß ein Datenupdate. Seit 2023 haben sich Markt, Rechtsrahmen und Nutzeranforderungen spürbar verändert. Daraus ergeben sich neue Maßstäbe für kommunale Ladeinfrastrukturkonzepte:

- Die AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) ,gilt seit dem 13.04.2024 und setzt erstmals verbindliche europäische Ziele und technische Anforderungen an öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur.
- Für öffentlich zugängliche Ladepunkte mit 50 kW oder mehr gelten erhöhte Anforderungen an Preistransparenz und Ad-hoc-Laden; für alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte wurden Datenbereitstellungspflichten eingeführt.
- Der Bund baut über das Deutschlandnetz bis Ende 2026 rund 9.000 HPC-Ladepunkte an über 1.000 Standorten auf. Kommunen können sich daher stärker auf lokale Bedarfslücken konzentrieren: Wohnquartiere, Zielorte, Tourismus, ÖPNV-Schnittstellen und Innenstädte.
- Der Pkw-Bestand mit reinem Elektroantrieb in Deutschland hat zum 01.01.2026 erstmals die Marke von 2 Millionen überschritten. Schnellladen ist damit kein Sonderfall mehr, sondern Teil der Alltagsinfrastruktur.



Für Bad Dürkheim bedeutet das: Ein Konzept, das sich im Wesentlichen auf 22-kW-AC-Ladepunkte stützt, ist 2026 nur dann ausreichend, wenn gleichzeitig ein belastbares Schnellladeangebot im Stadtgebiet oder in unmittelbarer Nähe vorhanden ist. Genau diese Redundanz ist nach der aktuellen amtlichen Datenlage nicht mehr gegeben.

3. Bestandsaufnahme Bad Dürkheim 2026

Das offizielle Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur (Stand 27.02.2026) weist im Stadtgebiet Bad Dürkheim 12 öffentliche Standorteinträge aus. Der überwiegende Teil besteht aus AC-Ladeeinrichtungen mit 44 kW Gesamtleistung bzw. 22 kW je Ladepunkt. Nur ein Standort verfügt in der amtlichen Liste über DC-Schnellladepunkte.

Kategorie	Standorteinträge	Typischer Leistungsbereich	Bewertung
AC-Standorte	11	11–44 kW	geeignet für Ziel- und Aufenthaltsladen
DC-Standorte	1	93 kW (ein Standort)	für Schnellladen zu wenig redundant
Frühere Schnelllade-Redundanz	2023: 3 / 2026 amtlich: 1	–	deutliche Abschwächung

3.1 Aktueller amtlicher Bestand laut Bundesnetzagentur

Straße	Betreiber	Ladepunkte	Leistung	Einordnung
Bruchstr. 10	Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG	3	93 kW	DC-Schnellladen
Am Bahnhof 0	PfalzLader GmbH	2	44 kW	AC-Ziel-/Quartiersladen
Bruchstr. 10	PfalzLader GmbH	2	44 kW	AC-Ziel-/Quartiersladen
Bruchstraße 1c	ALDI SÜD Immobilienverwaltungs-GmbH & Co. oHG	2	44 kW	AC-Ziel-/Quartiersladen
Bürgermeister-Gropp-Str. 2	PfalzLader GmbH	2	44 kW	AC-Ziel-/Quartiersladen
Dr.-Kaufmann-Str. 2	PfalzLader GmbH	2	44 kW	AC-Ziel-/Quartiersladen
Große Allee 0	PfalzLader GmbH	2	44 kW	AC-Ziel-/Quartiersladen
Philipp-Fauth-Str. 11	PfalzLader GmbH	2	44 kW	AC-Ziel-/Quartiersladen
St.-Michaels-Allee 10	PfalzLader GmbH	2	44 kW	AC-Ziel-/Quartiersladen
St.-Michaels-Allee 10	PfalzLader GmbH	2	44 kW	AC-Ziel-/Quartiersladen
Michelsbergstraße 5	Rainer Schmitt	1	22 kW	AC-Ziel-/Quartiersladen
Weinstraße Nord 51	Weingut Fitz-Ritter, Johann Fitz	1	11 kW	AC-Ziel-/Quartiersladen

Tabelle 2: Öffentliche Ladeeinrichtungen im amtlichen Ladesäulenregister für Bad Dürkheim, gefiltert aus dem Registerstand 27.02.2026.

3.2 Fachliche Bewertung des Bestands

Die amtliche Datenlage zeigt keinen generellen Mangel an öffentlichen Ladepunkten, wohl aber einen strukturellen Mangel an belastbarer Schnellladeinfrastruktur. Das ist ein anderer Befund als 2023. Für kleine und mittlere Kommunen ist genau diese Unterscheidung zentral: AC-Ladepunkte helfen beim langen Aufenthalt, Schnellladepunkte sichern spontane Nachladung, Gästeverkehr, Rückfallebene für Haushalte ohne Heimpladen und Resilienz bei Ausfällen.

- **Die frühere Schnellladefunktion am Triftweg ist in der amtlichen Liste vom 27.02.2026 nicht mehr enthalten.**
- **Der verbleibende DC-Standort an der Bruchstraße ist funktional wichtig, liegt jedoch im Einzelhandelskontext und ist damit keine ausreichend robuste städtische Schnellladebasis.**
- **Zwischen Innenstadt/Bahnhof, Wurstmarktplatz und Kur-/Tourismusbereich fehlt ein eigenständiger 24/7-Schnellladeanker in kommunisch gesicherter Lage.**

3.2 Fachliche Bewertung des Bestands

Die amtliche Datenlage zeigt keinen generellen Mangel an öffentlichen Ladepunkten, wohl aber einen strukturellen Mangel an belastbarer Schnellladeinfrastruktur. Das ist ein anderer Befund als 2023. Für kleine und mittlere Kommunen ist genau diese Unterscheidung zentral: AC-Ladepunkte helfen beim langen Aufenthalt, Schnellladepunkte sichern spontane Nachladung, Gästeverkehr, Rückfallebene für Haushalte ohne Heimpladen und Resilienz bei Ausfällen.

- **Die frühere Schnellladefunktion am Triftweg ist in der amtlichen Liste vom 27.02.2026 nicht mehr enthalten.**
- **Der verbleibende DC-Standort an der Bruchstraße ist funktional wichtig, liegt jedoch im Einzelhandelskontext und ist damit keine ausreichend robuste städtische Schnellladebasis.**
- **Zwischen Innenstadt/Bahnhof, Wurstmarktplatz und Kur-/Tourismusbereich fehlt ein eigenständiger 24/7-Schnellladeanker in kommunisch gesicherter Lage.**

4. Warum Bad Dürkheim 2026 Schnellladesäulen braucht

Die Empfehlung für zusätzliche Schnellladesäulen folgt aus dem örtlichen Nutzungsmuster – nicht aus einer pauschalen „Mehr ist besser“-Logik. In Bad Dürkheim überlagern sich mehrere Nachfragetreiber:

- Tourismus und Kurbetrieb erzeugen Zielverkehre mit Aufenthalten zwischen 30 Minuten und mehreren Stunden.
- Der Wurstmarktplatz und weitere Veranstaltungen führen an Spitzentagen zu stark erhöhtem Parkdruck und zu hohen zusätzlichen Verkehrsströmen.
- Im Bahnhofs- und Innenstadtbereich entstehen Mischverkehre aus Umstieg, Kurzaufenthalt, Erledigungen und Pendeln.
- Haushalte ohne privaten Stellplatz oder ohne Wallbox benötigen eine öffentliche Ausweich- und Sicherheitsinfrastruktur.

Daraus ergibt sich folgender kommunaler Bedarf:

Nutzungstyp	Warum AC allein nicht reicht	Geeignete Lösung	Priorität
Kurzaufenthalt / Durchfahrt	22 kW ist für spontane Nachladung zu langsam	HPC 150–300 kW	sehr hoch
Pendler + Innenstadt	hoher Parkumschlag, kurze Aufenthalte	Schnellladen am Bahnhof + ergänzendes AC	hoch
Tourismus / Kur / Veranstaltungen	starke Spitzen, wechselnde Nutzergruppen	Schnellladen an Großparkflächen	hoch
Quartiere ohne Heimpladen	öffentliche AC-Punkte genügen nicht immer als Rückfallebene	Mix aus AC und einigen DC-Punkten	mittel

5. Zielbild 2026–2030

Für Bad Dürkheim wird ein dreistufiges Zielbild empfohlen:

1. Sofortige Wiederherstellung von Schnelllade-Redundanz: mindestens ein zusätzlicher 24/7-Schnellladestandort außerhalb des heutigen Einzelhandelsstandortes.
2. Ausbau eines kleinen städtischen Schnelllade-Hubs mit Erweiterungsreserve auf 6 bis 8 Ladepunkte.
3. Ergänzende AC-Ladepunkte an Zielorten mit längerer Aufenthaltsdauer (Kur, Klinik, Innenstadt, Wohnen ohne Heimpladen).

Mindestziel bis Ende 2027:

- 4 HPC-Ladepunkte (mindestens 150 kW je Ladepunkt) an einem ersten prioritären Standort.
- 2 zusätzliche DC-Ladepunkte (50–150 kW) an einem zweiten Zielort oder als zweite Bauphase.
- 4–6 zusätzliche AC-Ladepunkte an touristischen bzw. innenstadtnahen Zielorten.

Standort	Empfohlener Ausbau	Priorität	Begründung	Besondere Hinweise
A. Wurstmarktplatz	4 HPC mit Erweiterungsreserve; Vorverkabelung für weitere Punkte	Sehr hoch	Der Wurstmarktplatz verfügt laut Stadt über über 900 Stellplätze; in der Parkraumbewirtschaftung werden rund 1.400 Parkplätze genannt. Zusätzlich entstehen an Veranstaltungstagen massive Spitzen. Für saisonale Spitzen und touristischen Anreiseverkehr ist dies die stärkste Großfläche der Stadt.	Vorteile: Große Fläche, hohe Sichtbarkeit, ideal für Event- und Reiseverkehr; auch als Entlastungsstandort an Spitzentagen geeignet. Risiken: Temporäre Nutzungen, Veranstaltungslogistik und Leitungsführung müssen früh mitgeplant werden. Trafo vorhanden der nur über den Wuma geneutz wird.
B. Bahnhof / Parkhaus Zentrum (Am Obstmarkt, Bahnhofsumfeld)	4 HPC in Phase 1, plus 2 AC	Hoch	Intermodaler Knoten, Innenstadtzugang, Pendler- und Besucherfunktion. Das Parkhaus Zentrum liegt laut Stadt in direkter Nähe zum Bahnhof und wenige Gehminuten von der Innenstadt entfernt. Für Kurzaufenthalt, Umstieg und Innenstadtverkehr ist dies der stärkste städtische Alltagsstandort.	Vorteile: Geeignet für 24/7-Schnellladen mit hoher Sichtbarkeit; gute Ergänzung zur Innenstadt; entlastet AC-Standorte bei knappen Aufenthaltszeiten. Risiken: Flächen- und Netzprüfung im Bestand erforderlich.
C. Bruchstraße / östlicher Stadteingang / Einzelhandelscluster	2-4 zusätzliche HPC, möglichst multi-operatorfähig	Mitte bis Hoch	Hier befindet sich bereits der heute amtlich erfasste DC-Standort. Der Bereich ist für den motorisierten Zielverkehr gut erreichbar und kann zu einem echten Ladecluster ausgebaut werden.	Vorteile: Bestehende Nachfrage sichtbar; gute Erreichbarkeit; Synergien mit Einkauf und Aufenthalt. Risiken: Abhängigkeit vom Einzelhandel vermeiden; 24/7-Zugänglichkeit vertraglich absichern.
D. Kurpark – Nonnengarten – Krankenhaus / Park-Klinik	2 DC (50–150 kW) plus 2–4 AC	Mittel bis hoch	Der Bereich verbindet Klinik, Kur, Parken und touristische Ziele. Die Stadt weist dort mehrere Parkmöglichkeiten aus; touristisch liegt der Kurpark in unmittelbarer Nähe wichtiger Ziele.	Vorteile: Gute Kombination aus Ziel- und Aufenthaltsladen; Versorgung für Gäste, Begleitpersonen und Klinikverkehr. Risiken: Schnellladen hier eher moderat dimensionieren; Aufenthaltsqualität beachten.
E. Triftweg / Gewerbezugang Ost	Optionale Reaktivierung oder neuer Betreiberstandort mit 2 HPC	Mittel	Der frühere Schnellladeanker lag in diesem Bereich. Eine Rückkehr von Schnellladen ist dort aus Wege- und Gewohnheitsgründen nachvollziehbar, falls ein Betreiberinteresse besteht.	Vorteile: Anknüpfung an frühere Nutzererwartung; gute Erreichbarkeit für Einfahrtsverkehr. Risiken: Nur sinnvoll bei gesicherter öffentlicher Zugänglichkeit und belastbarem Betreiberkonzept.

Standort	Empfohlener Ausbau	Priorität	Begründung	Besondere Hinweise
A. Wurstmarktplatz	4 HPC mit Erweiterungsreserve; Vorverkabelung für weitere Punkte	Sehr hoch	Der Wurstmarktplatz verfügt laut Stadt über über 900 Stellplätze; in der Parkraumbewirtschaftung werden rund 1.400 Parkplätze genannt. Zusätzlich entstehen an Veranstaltungstagen massive Spitzen. Für saisonale Spitzen und touristischen Anreiseverkehr ist dies die stärkste Großfläche der Stadt.	Vorteile: Große Fläche, hohe Sichtbarkeit, ideal für Event- und Reiseverkehr; auch als Entlastungsstandort an Spitzentagen geeignet. Risiken: Temporäre Nutzungen, Veranstaltungslogistik und Leitungsführung müssen früh mitgeplant werden. Trafo vorhanden der nur über den Wuma geneutz wird.
B. Bahnhof / Parkhaus Zentrum (Am Obstmarkt, Bahnhofsumfeld)	4 HPC in Phase 1, plus 2 AC	Hoch	Intermodaler Knoten, Innenstadtzugang, Pendler- und Besucherfunktion. Das Parkhaus Zentrum liegt laut Stadt in direkter Nähe zum Bahnhof und wenige Gehminuten von der Innenstadt entfernt. Für Kurzaufenthalt, Umstieg und Innenstadtverkehr ist dies der stärkste städtische Alltagsstandort.	Vorteile: Geeignet für 24/7-Schnellladen mit hoher Sichtbarkeit; gute Ergänzung zur Innenstadt; entlastet AC-Standorte bei knappen Aufenthaltszeiten. Risiken: Flächen- und Netzprüfung im Bestand erforderlich.

Nr.	Maßnahme	Inhalt	Verantwortung	Frist	Priorität
M1	Schnelllade-Taskforce starten	Verwaltungsinternes Projektteam aus Klimaschutz, Tiefbau, Liegenschaften, Wirtschaftsförderung und Stadtwerken/PfalzLader; Abstimmung mit Netzbetreiber und potentiellen CPOs.	Stadtverwaltung	Q2 2026	Sehr hoch
M2	Betreiber- und Statusabfrage	Schriftliche Verifikation der heutigen Betriebs- und Zugangsbedingungen aller öffentlichen Standorte, insbesondere des früheren Schnellladestandorts Triftweg sowie des heutigen DC-Standorts Bruchstraße.	Stadt + Betreiber	Q2 2026	Sehr hoch
M3	Standort A vorplanen	Bahnhof/Parkhaus Zentrum: Eigentum, Netzanschluss, Wegesicherung, Bewirtschaftung, Ausschreibungsvorbereitung.	Stadt / Eigentümer / Netzbetreiber	Q2–Q3 2026	Sehr hoch
M4	Standort B technisch vorbereiten	Wurstmarktplatz: Vorverkabelung, Leerrohre, Lastmanagement, Veranstaltungsszenarien und Flächenreservierung.	Stadt / Tiefbau	Q3 2026	Hoch
M5	Markterkundung CPO	Interessenbekundung oder Vergabeverfahren für Errichtung/Betrieb eines 24/7-Schnelllade-Hubs mit Erweiterungsoption.	Stadt	Q3–Q4 2026	Sehr hoch
M6	AC-Ergänzungen an Zielorten	Kurpark/Klinik/Innenstadt: ergänzende AC-Punkte an Aufenthaltsorten mit 2–4 Stunden Verweildauer.	Stadt + Partner	ab Q4 2026	Mittel
M7	Daten- und Nutzungsmonitoring	Nutzungszahlen, Belegung, Störungen, Preise und Ad-hoc-Transparenz laufend erfassen; jährliche Fortschreibung des Konzepts.	Stadt + Betreiber	ab 2027	Hoch

Phase	Zeitraum	Kernschritte	Ergebnis	Bemerkung
0. Sofortdiagnose	Q2 2026	M1 + M2; Vor-Ort-Prüfung, Betreiberabfrage, Netzgespräch	belastbares Lagebild	unverzichtbar für Förder- und Vergabefähigkeit
1. Vorplanung	Q2–Q3 2026	Machbarkeit Standort A/B, Eigentum, Zuwegung, Anschluss, Wirtschaftlichkeit	Entscheidungsvorlage	inkl. Kostenschätzung und Reserveflächen
2. Marktzugang	Q3–Q4 2026	Markterkundung, Interessenbekundung oder Vergabe	Umsetzungsmodell steht	CPO, PPP oder kommunal abgesicherte Lösung
3. Umsetzung Stufe 1	Q1–Q3 2027	Bau/Inbetriebnahme erster Schnellladestandort	4 HPC in Betrieb	Vorzugsweise Bahnhof/Parkhaus Zentrum
4. Umsetzung Stufe 2	Q2 2027–Q2 2028	AC-Ergänzungen + zweiter Schnellladebereich	höhere Redundanz	Wurstmarktplatz oder Bruchstraße/Gewerbezugang
5. Fortschreibung	ab Ende 2027 jährlich	Monitoring und Nachsteuerung	rollierendes Konzept	Daten, Preise, Auslastung, Störungen

Tabelle 6: Zeitachse für eine schrittweise Umsetzung.