

Laden im urbanen Raum

und die Frage, wie Menschen in dicht besiedelten Wohngebieten mitgenommen werden

Kay Kohaupt

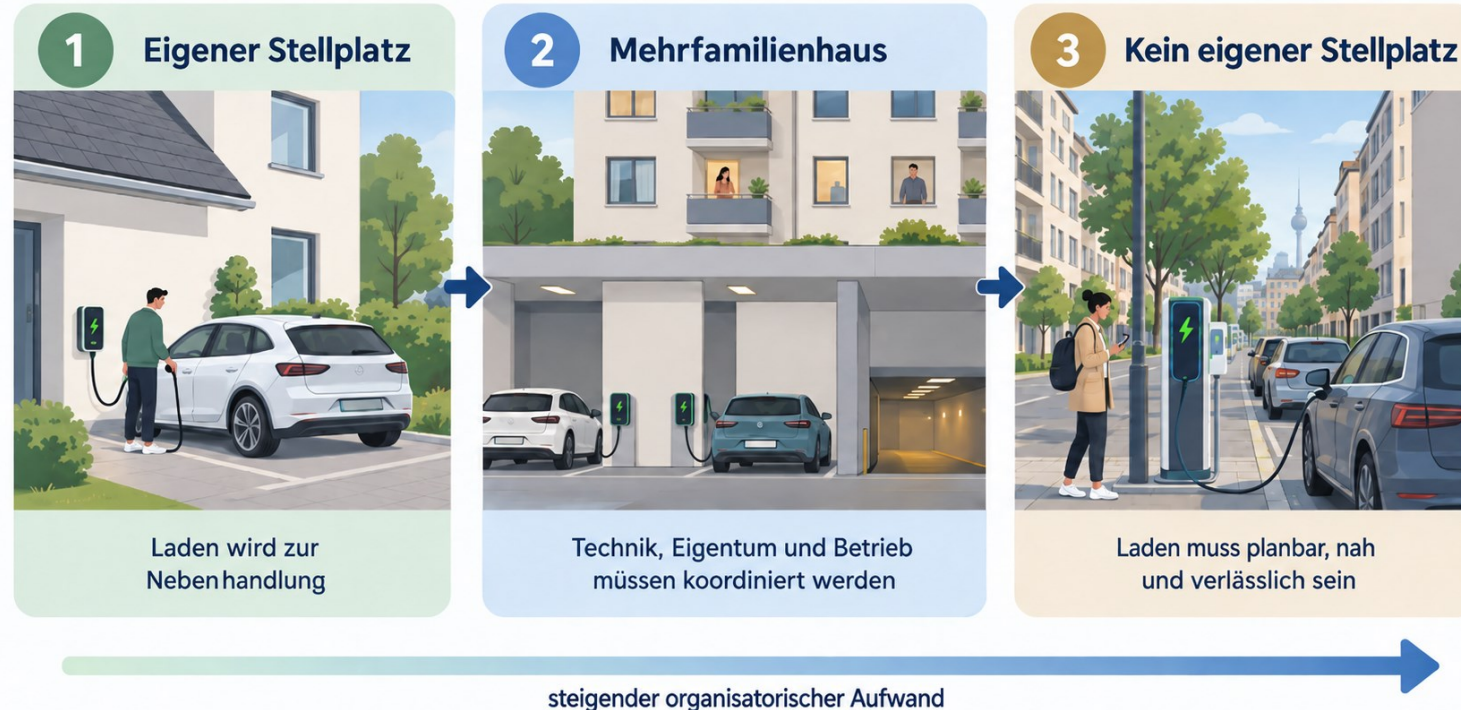


AUSGANGSTHESE

Die Wallbox ist die bequemste Ladelösung – aber nicht für alle erreichbar

Urbane Ladeinfrastruktur ist deshalb auch eine Frage von Teilhabe und Alltagsorganisation.

Vom einfachen zum komplexen Laden



Nicht die Ladesäule entscheidet über den Umstieg – sondern das verlässliche Ladeversprechen im Alltag.

BESTAND

NRW steht quantitativ gut da – der nächste Schritt wird qualitativer

Aktueller Bestand: viele Ladepunkte, aber der Bedarf konzentriert sich künftig stärker auf schwierige Nutzungskontexte.

41.202

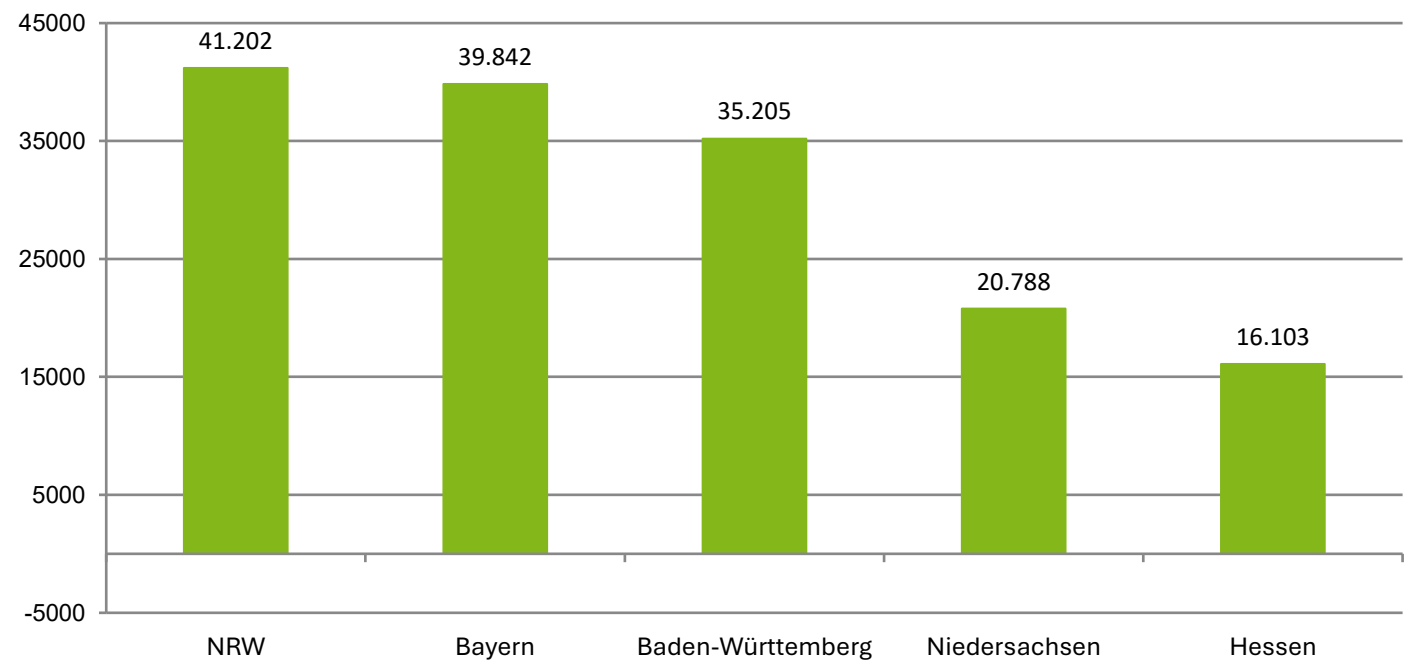
Ladepunkte in Nordrhein-Westfalen

davon 31.031 Normal- und 10.171 Schnellladepunkte

≈ 19,7 %

Anteil am bundesweiten Bestand

Ladepunkte nach Bundesländern



BESTAND

NRW steht quantitativ gut da – der nächste Schritt wird qualitativer

Aktueller Bestand: viele Ladepunkte, aber der Bedarf konzentriert sich künftig stärker auf schwierige Nutzungskontexte.

41.202

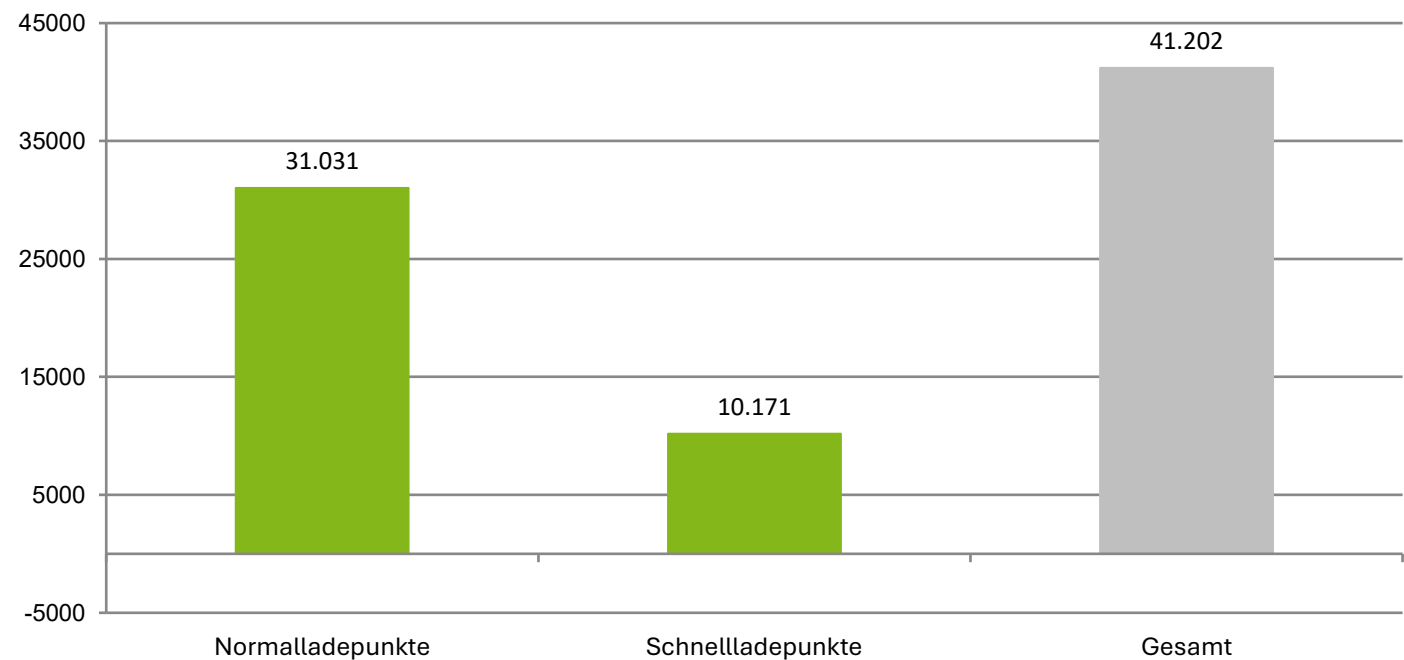
Ladepunkte in Nordrhein-Westfalen

davon 31.031 Normal- und 10.171 Schnellladepunkte

≈ 19,7 %

Anteil am bundesweiten Bestand

Ladepunkte nach Typ



URBANER KONTEXT

Dicht besiedelte Quartiere sind kein einfacher Ladeort

Gerade dort, wo der Bedarf an öffentlicher oder halböffentlicher Infrastruktur hoch ist, sind Fläche, Zuständigkeit und Betrieb besonders komplex.

01

Raum

Ladeplätze konkurrieren mit Parken, Fuß- und Radverkehr, Grün und Aufenthalt.

02

Eigentum

Nutzer:innen, Eigentümer:innen, Vermieter:innen und Investierende fallen auseinander.

03

Netz

Bestand, Garagenhöfe und Hubs brauchen Lastmanagement und teils Ertüchtigung.

04

Betrieb

Preise, Zugang, Bezahlung, Fehlbelegung und Verfügbarkeit müssen verständlich sein.

05

Akzeptanz

Laden muss als normal, fair und verlässlich erlebt werden.

Die Folge: Verfügbarkeit ist nicht nur eine technische, sondern eine soziale und organisatorische Kategorie.

LÖSUNGSLOGIK

Nicht eine Ladelösung – sondern ein urbaner Lade-Mix

Viele Ladevorgänge werden am Wohnort oder Arbeitsplatz erwartet – genau dort ist der Zugang aber ungleich verteilt.

Alltagsladen

- Ladesäulen**
- 1 Eigenheim**
Garage bzw. Stellplatz beim Eigenheim
 - 2 Mehrfamilienhaus**
Parkplätze (z.B. Tiefgarage von Wohnanlagen, Mehrfamilienhäusern)
 - 3 Arbeitgeber**
Firmenparkplätze auf privatem Gelände
 - 4 Lade-Hub innerorts**
Tankstelle
 - 5 Lade-Hub an Verkehrsachsen**
z.B. Autohof, Raststätte, Autobahnparkplätze
 - 6 Kundenparkplätze bzw. Parkhäuser (z.B. Einkaufszentren)**
 - 7 Straßenraum**
öffentliche Parkplätze



Implikation: Der Ladeort ist Teil der Mobilitätsentscheidung.

UMSETZUNG

Mehrparteienhäuser und Quartiersgaragen: technisch machbar, organisatorisch anspruchsvoll

Der Engpass liegt häufig weniger im Stecker als in Zuständigkeiten, Beschlüssen, Kostenverteilung und Betriebslogik.

Mehrparteienhäuser

- Anspruch auf Zustimmung – aber das „Wie“ bleibt zu organisieren.
- Frühzeitige Bedarfsermittlung und gemeinschaftliche Lösung vermeiden teure Einzelfälle.
- Lastmanagement und Reserven machen die Investition zukunftsfähig.

Quartiersgaragen

- Anwohnerparken, Laden und Parkraummanagement zusammen denken.
- Best-Practices in NRW: Aachen, Bochum, Bonn, Düsseldorf, Haltern.



Praxisfrage

Wer trägt Investition, Risiko und Betrieb – und wer profitiert wie vom einfacheren Laden?

UMSETZUNG

Quartierslösungen verbinden Laden, Parkraummanagement und multimodale Mobilität.



ANREIZE UND VERHALTEN

Aus Infrastruktur muss eine subjektiv attraktive Alternative werden

Die Zielgruppe wird nicht allein durch Ladepunkte mitgenommen, sondern durch Abbau konkreter Verhaltensbarrieren.

Barrieren, die adressiert werden müssen



Konsequenz

Information, Nutzerfreundlichkeit, transparente Preise und Vertrauen sind keine Begleitkommunikation – sie sind Teil der Infrastruktur.

Vom Ladepunkt zum Ökosystem

Für Menschen in dicht besiedelten Wohngebieten muss Elektromobilität genauso planbar und nebensächlich werden wie für Haushalte mit eigener Wallbox.

- 1 Urbaner Ausbau ist Teilhabe** Menschen ohne Stellplatz dürfen nicht zu einer Restgruppe der Transformation werden.
- 2 Der Lade-Mix zählt** Mehrparteienhäuser, Arbeitgeber, Handel, Hubs, Quartiersgaragen und Straßenraum müssen zusammenspielen, auch mit anderen Verkehrsträgern.
- 3 Qualität schlägt bloße Anzahl** Nähe, Verfügbarkeit, Preisverständlichkeit, Zugang und Vertrauen entscheiden über Alltagstauglichkeit.
- 4 Nutzung braucht Anreize** Abbau von Barrieren kann gezielt gefördert und kommuniziert werden.

Thementisch: Selbst wenn die Alternative vorhanden ist – welche Barrieren verhindern, dass Menschen sie tatsächlich nutzen?

Kay Kohaupt

kay.kohaupt@tu-dortmund.de
[linkedin.com/in/kohaupt/](https://www.linkedin.com/in/kohaupt/)



Inhaltliche Quellen

Bundesministerium für Verkehr (BMV) (2025): *Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 der Bundesregierung*. Berlin, veröffentlicht am 19.11.2025.

[Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 beim BMV](#)

Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (MWIKE) (2023): *Handlungskonzept für den Ausbau der Ladeinfrastruktur Nordrhein-Westfalen*. Düsseldorf.

[Handlungskonzept Ladeinfrastruktur NRW](#)

Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur / NOW GmbH (2025): *Einfach laden an Mehrparteienhäusern. Leitfaden für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden*. 43 S.; erschienen Juni 2025.

[Leitfaden „Einfach laden an Mehrparteienhäusern“](#)

ElektroMobilität NRW (2024): *Parken und Laden in Quartiersgaragen – eine Handreichung für Kommunen*. Stand Januar 2024, 20 S.

[Handreichung „Parken und Laden in Quartiersgaragen“](#)

Kohaupt-Cepera, Kay (2025): „Anreizmechanismen als Mittel zur Änderung des Mobilitätsverhaltens“. In: Proff, Heike (Hrsg.): *New Players in Mobility*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 623–638. DOI: **10.1007/978-3-658-46485-1_38**.

Kohaupt-Cepera, Kay; Philippi, Lotta; Willen, Sebastian; Opolony, Steffen; Langanke, Fabian (2026): *Report 2: Anreizmechanismen für nachhaltige Mobilität. Eine problemorientierte, empirisch fundierte Entwicklung individualisierbarer Anreizmechanismen zur Änderung des Mobilitätsverhaltens*. ATMo² Report Nr. 2/2026, Dortmund (erscheint im Oktober 2026).

Weyer, Johannes; Cepera, Kay (2021): „Vertrauen in digitale Technik. Der Einfluss mobiler Apps auf die Bereitschaft zur Verhaltensänderung“. *Zeitschrift für Soziologie*, 50(6), S. 373–395. DOI: **10.1515/zfsoz-2021-0028**.

Daten- und Abbildungsquellen

Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (2026): *Pkw-Ladeinfrastrukturmonitoring – Übersicht aktueller Bestand pro Bundesland*, Stand der im Vortrag verwendeten Datenauswertung: **01.08.2026**. Verwendete Werte u. a.: Nordrhein-Westfalen 41.202 Ladepunkte, davon 31.031 Normal- und 10.171 Schnellladepunkte. Datenbasis: Bundesnetzagentur. Die im Vortrag verwendete Grafik wurde direkt von der Nationalen Leitstelle bereitgestellt.

Wirtschaftsförderung Dortmund (2022): „Grüne Quartiersgarage für das Hafenquartier Speicherstraße – Multifunktionales Konzept setzt auf Nachhaltigkeit und Mobility Hub“, veröffentlicht am 27.06.2022. Abbildung/Entwurf: **Scheffler Helbich Architekten (SHA)**.

[Wirtschaftsförderung Dortmund – Grüne Quartiersgarage Speicherstraße](#)

Weitere Grafiken im Vortrag: **Eigene Darstellungen, teilweise KI-generiert**, auf Basis der oben genannten Quellen.