



Maßnahmensteckbrief	Nr.	6
Klimaschutzkonzept der VG Asbach		
		
Titel der Maßnahme		
Ausbau der öffentlichen und nicht öffentlichen E-Ladeinfrastruktur (LIS) vorantreiben		
Handlungsfeld		
Mobilität		
Wann wird mit der Maßnahme begonnen? (kurzfristig, mittelfristig, langfristig bis 2030)		
Ist bereits in Bearbeitung		
Dauer der Maßnahme		
fortlaufend		
Ziel und Strategie		
<p>Über die aktuelle Ladeinfrastruktur hinaus sollen der weitere Bedarf identifiziert und der Ausbau von Ladesäulen vorangetrieben werden. Eine enge Zusammenarbeit mit Unternehmen ist zu empfehlen, um das Netz von Strom-Tankstellen möglichst dicht auszubauen. Eine Versorgung mit zertifiziertem Ökostrom ist die Voraussetzung für saubere Angebote und die Beantragung von evtl. Fördermitteln.</p> <p>Ein regelmäßig auszurichtender E-Mobilitätstag zur Information und Sensibilisierung der Bürgerschaft sowie die Ansprache und Vernetzung von Fachakteuren kann die Maßnahme unterstützen; hier bedarf es externer Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung, für die je nach Umfang entsprechende Finanzmittel bereitgestellt werden müssen.</p>		
Ausgangslage		
<p>Derzeit verfügt die Verbandsgemeinde Asbach über eine öffentliche AC-Ladestation (Normal-ladestation 2*11 kW) am Rathaus (seit 2015). Zwei weitere öffentliche AC-Ladesäulen (2*22 kW) sind in Asbach und Neustadt/Wied durch einen Drittanbieter geplant und sollen in den nächsten Monaten errichtet werden.</p> <p>Eine weitere öffentliche AC-Ladesäule (2*22 kW) wird in 2023 durch die Ortsgemeinde Windhagen errichtet.</p> <p>Insgesamt 10 nicht-öffentliche AC-Ladesäulen für kommunale Dienstfahrzeuge wurden in jüngster Vergangenheit errichtet (8 am Rathaus und 2 am Heimathaus Buchholz).</p> <p>Entlang der BAB A3 existieren bereits mehrere DC-Ladesäulen (Schnellladesäulen) innerhalb der VG Asbach bzw. in unmittelbarer Nähe (Rottbitze, Fernthal, Epgert, Willroth).</p>		



Beschreibung

Aktuell müssen sich Nutzer von Elektrofahrzeugen sehr genau überlegen und vor Fahrtantritt informieren, wie weit zurückzulegende Strecken sind und wo welche Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen, denn eine flächendeckende Verfügbarkeit von E-Tankstellen mit einheitlichen Zugangsmöglichkeiten ist noch nicht immer und nicht an jedem Ort gewährleistet. Dass der Trend zur E-Mobilität geht, bestätigen die jährlich steigenden Verkaufszahlen von Pedelecs und E-Autos. Elektrofahrzeuge hatten demnach in Deutschland im Jahr 2022 einen Anteil von 55 % an den Neuzulassungen für Pkw¹. Analog dazu steigt der Bedarf öffentlicher Lademöglichkeiten.

Der weitere Ausbau sollte wie bereits begonnen weiter strategisch vorangetrieben werden. Im ersten Schritt sollte der Bedarf an den eigenen Liegenschaften, insbesondere mit Publikumsverkehr, geprüft und ggf. dort die E-Ladeinfrastruktur ausgebaut werden. Parallel dazu sollte das Thema innerhalb bestehender Akteursnetze (Gastronomie, Einzelhandel, Energieversorger etc.) platziert und diskutiert werden. Hier können in einem informellen Rahmen etwaige Bedarfe ermittelt und kanalisiert werden. Die Verbandsgemeinde nimmt hier in erster Linie eine vermittelnde und unterstützende Rolle ein.

Die Thematik sollte zudem im Rahmen bestehender Austauschformate (Gremien, Arbeitsgruppen o.ä.) mit den Nachbarkommunen und mit dem Landkreis Neuwied besprochen werden. Ergänzend dazu sei angemerkt, dass die Verbandsgemeinde ihre Bemühungen zum Ausbau einer nachhaltigen Mobilität ganzheitlich betrachtet. In diesem Kontext wurden bereits erfolgreich Anstrengungen unternommen. U.a. wurde die Taktfrequenz des Buslinienverkehrs aus Kosten der VG Asbach, insbesondere in Richtung des Ballungsraums Köln/Bonn, erhöht. An dieser Stelle sei zudem darauf hingewiesen, dass Ladeinfrastruktur auch ein Thema für den Radverkehr darstellt. Als Standardlösung hat sich die Installation von Schließfächern mit Steckdose etabliert. Hier ist der Bedarf i.d.R. hauptsächlich auf Standorte außerhalb von Siedlungsbereichen und den touristischen Radverkehr beschränkt. Im Bereich des Pendlerradverkehrs ist unter Berücksichtigung der Standardreichweiten (i.d.R. > 80 km) von Pedelecs selten ein realistischer Bedarf vorhanden.

Akteure

- Politik und Verwaltung mit Fachabteilungen (VG, Nachbarkommunen, Landkreis)
- Gewerbevereine
- Energieversorger
- Klimaschutzmanagement

Zielgruppe

- Bürgerschaft der Verbandsgemeinde
- Unternehmen mit eigener Fahrzeugflotte
- Gastronomiebetriebe, Discounter etc.
- Besucherinnen und Besucher

¹ Fraunhofer ISI, Factsheet TCO 2023 (https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2023/03/NOW_Factsheet_Vergleich-Antriebsarten-Pkw.pdf)



Handlungsschritte und Zeitplan

- Ermittlung möglicher Bedarfe von Ladeinfrastruktur an den eigenen Liegenschaften; Hinweis: im GEIG (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz) aus dem Jahr 2021 ist der Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur bei zu errichtenden und bestehenden Wohn- und Nichtwohngebäuden bundesweit einheitlich geregelt
- Fortsetzen der derzeitigen Bemühungen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Platzierung des Themas in bestehenden Netzwerken und Austauschformaten in der Privatwirtschaft (Gewerbeverein, Einzelhandelsnetzwerke etc.)
- Platzierung des Themas im Rahmen bestehender Austauschformate mit den Nachbarkommunen und dem Landkreis (z.B. Netzwerk Klimawandelanpassung des Kreises Neuwied)
- Beratung einzelner Akteure hinsichtlich verfügbarer Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten

Erfolgsindikatoren/Meilensteine

- Anzahl an E-Tankstellen
- Nutzungsfrequenz der E-Tankstellen (Analyse eigener Ladesäulen, Analyse der Nutzungsfrequenzen von Drittanbietern sofern Daten verfügbar)
- Anteil von Elektrofahrzeugen bei den Neuzulassungen innerhalb der Verbandsgemeinde (sofern Daten verfügbar), Daten nach Zulassungsbezirken: [Kraftfahrt-Bundesamt - Zulassungsbezirke und Gemeinden \(kba.de\)](https://www.kraftfahrt-bundesamt.de/Service/Service-Details.aspx?ServiceID=1), detaillierte Daten müssten bei der Kreisverwaltung angefragt werden

Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten

Je nach Voraussetzung vor Ort (Ausführung der Ladestation, erforderliche Erdarbeiten und Elektroinstallationen) fallen für eine öffentliche Ladesäule mit Wechselstrom zwischen 10.000 € und 20.000 € Investitionskosten an (Ladesäule mit 2 Anschlusspunkten – 11 kW oder 22 kW; eine geringere Ladeleistung macht aufgrund der langen Ladezeit im öffentlichen Bereich keinen Sinn).

Sogenannte Schnellladestationen (> 22 kW bis 350 kW je Ladepunkt; Gleichstrom) ermöglichen einen Ladevorgang von i.d.R. unter 30 min. Aufgrund der deutlich höheren Investitionskosten sind in Abhängigkeit der Ladeleistung Kosten im sechsstelligen Bereich möglich. Aufgrund der deutlich höheren Investitionskosten sind Schnellladestationen i.d.R. nur an hochfrequentierten Stellplätzen entlang von Bundesautobahnen etc. vorzufinden. Die Analyse des Bedarfs wie auch der Ausbau werden i.d.R. durch privatwirtschaftliche Akteure abgedeckt.

Finanzierungsansatz, Zeitraum Haushaltsplan

Förderung von 60 % der Investitionskosten über die Förderrichtlinie „öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ des BMDV vom 13. Juli 2021. Das Förderprogramm hat eine Laufzeit bis Ende 2025. Derzeit ist keine Antragstellung möglich. Von weiteren Förderfenstern in der Zukunft ist auszugehen. Die Förderlandschaft unterliegt einem ständigen Wandel, die Veröffentlichung alternativer Förderprogramme ist daher möglich. Zusätzliche Förderprogramme wurden vom BMDV angekündigt.

**Energie- und Treibhausgaseinsparung**

Im späteren Verlauf durch das Laden von E-Fahrzeugen:

- Einsparpotenzial von ca. 125 g CO₂e/km ggü. fossilen Kraftstoffen bei Nutzung von EE-Strom; Einsparung von ca. 35 g CO₂e/km bei Nutzung des deutschen Strommixes
- Einsparpotenzial pro PKW von ca. 1.250 kg CO₂e pro Jahr (Annahme: 10.000 km/a)

Wertschöpfung (wirtschaftlich, gesellschaftlich, städtisch)

Beteiligung lokales/regionales Handwerk an der Umsetzung/Wartung/Betrieb. Entsprechende Betriebe – auch außerhalb der Verbandsgemeinde - sollten im Zuge der Netzwerkarbeit identifiziert werden.

Hinweise und Kommentare

k. A.