



Maßnahmensteckbrief	Nr.	9
Klimaschutzkonzept der VG Asbach		
 		
Titel der Maßnahme		
Kommunaler Fuhrpark – E-Mobilität ausbauen		
Handlungsfeld		
Mobilität		
Wann wird mit der Maßnahme begonnen? (kurzfristig, mittelfristig, langfristig bis 2030)		
Kurzfristig; erste Fahrzeuge wurden bereits angeschafft		
Dauer der Maßnahme		
fortlaufend		
Ziel und Strategie		
<p>Der kommunale Fuhrpark der VG Asbach soll um elektrisch betriebene Fahrzeuge ergänzt und langfristig möglichst auf (BEV) vollelektrische Pkw umgestellt werden. Eine Versorgung mit zertifiziertem Ökostrom ist die Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität.</p> <p>Im Bereich der Nutzfahrzeuge sollte mittelfristig ebenfalls eine Substitution hin zu alternativen Antrieben (elektrisch, grüner Wasserstoff, Brennstoffzelle je nach Einsatzzweck) vollzogen werden.</p>		
Ausgangslage		
<p>Im Fuhrpark der VG Asbach wurde zwischen 2015 und 2019 ein elektrisch betriebener Dienstwagen (e-Golf) verwendet. In dieser Zeit konnten durch die Vermeidung von Dieselmotoren ca. 3.887 kg CO₂e eingespart werden.</p> <p>Der Versuch ein Car-Sharing-Angebot einzuführen, blieb mangels Nachfrage ohne Erfolg. In 2022 wurden vier Dienst-Pkw (Verbrenner) gegen Hybrid- bzw. vollelektrische Pkw getauscht. Weitere e-Pkw sind bestellt. Die übrigen Fahrzeuge des kommunalen Fuhrparks laufen über Benzin oder Diesel.</p>		
Beschreibung		
<p>Die schrittweise Umstellung der kommunalen Flotte auf E-Fahrzeuge bringt diverse Vorteile mit sich. Gerade für Kommunen lohnt sich häufig die Umstellung, da die jährliche Fahrleistung und die täglichen Strecken sich gut mit den Reichweiten der Batterien vereinbaren lassen. Darüber hinaus leisten E-Fahrzeuge bei der Verwendung von EE-Strom einen großen</p>		



Beitrag zum Klimaschutz, können bei vor Ort erzeugtem Strom unabhängig von übergeordneten (Preis-)Entwicklungen machen und sich dadurch sehr wirtschaftlich gestalten. Nicht zu unterschätzen ist zudem die Vorbildfunktion, die die Kommune durch den Umstieg einnimmt. In diesem Zuge können die gewonnenen Erfahrungen über die Öffentlichkeitsarbeit an weitere Zielgruppen getragen werden.

Dass Mitarbeiter*innen nun mit e-Dienstwagen fahren „müssen“, macht diese auch offener für einen möglichen Umstieg im privaten Bereich.

Akteure

- Verbandsgemeindeverwaltung Asbach
- Klimaschutzmanagement
- Ortsgemeinden

Zielgruppe

- Verbandsgemeindeverwaltung Asbach
- Ortsgemeinden
- Indirekt durch Vorbildfunktion: Bürger:innen

Handlungsschritte und Zeitplan

- Analyse des Fahrzeugbestands und der möglichen zeitnahen Umstellung auf E-Mobilität
- Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten akquirieren; eine gute Anlaufstelle bietet der Förderfinder der NOW-GmbH (<https://www.now-gmbh.de/foerderung/foerderfinder>)
- Parallele Umsetzung von Maßnahme Nr. 6 (Ladeinfrastruktur)

Erfolgsindikatoren/Meilensteine

- Anzahl neu angeschaffter E-Fahrzeuge / ersetzter Bestandsfahrzeuge
- Anteil E-Fahrzeuge am gesamten Fuhrpark
- Laufleistung der e-Fahrzeuge in km pro Jahr

Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten

Die kommunale Pkw-Flotte der VG Asbach wird über Leasingverträge bereitgestellt. Die jüngste Vergangenheit hat gezeigt, dass insbesondere die Preise fossiler Energieträger hohen Schwankungen unterliegen, welche einen beträchtlichen Teil an den Gesamtkosten ausmachen. Generell herrscht gesellschaftlicher wie auch wissenschaftlicher Konsens darüber, dass die Preise für Benzin und Diesel zunehmen und die Preise für Strom abnehmen werden. Gründe dafür sind u.a. die durch das Bundesklimaschutzgesetz festgelegten THG-Minderungsziele und der durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) vorgeschriebene Pfad der CO₂-Bepreisung. Eine aktuelle Studie des Fraunhofer Instituts betrachtet in diesem Kontext die tatsächlichen Kosten unterschiedlicher Antriebsarten über die Gesamtlaufzeit (TCO – Total Cost of Ownership)¹. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass beispielsweise Elektrofahrzeuge in der Mittelklasse auch ohne Stromeigennutzung wirtschaftlicher sind als herkömmliche Verbrennermotoren. Werden die Elektrofahrzeuge zusätzlich über eigens generierten Strom aus PV-Anlagen versorgt, ist von einer nochmals gesteigerten Wirtschaftlichkeit

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



auszugehen (vgl. Maßnahmensteckbrief 3).

Elektrofahrzeuge hatten in Deutschland im Jahr 2022 einen Anteil von 55 % an den Neuzulassungen für PKW. Auch unter Berücksichtigung der Klimaschutzziele der Bundesregierung (u.a. Senkung der THG-Emissionen bis 2030 um 65 %), stellen Fahrzeuge mit Verbrennermotoren keine realistische Alternative dar. Eine anderweitige Entscheidung wäre unter Berücksichtigung der oben genannten Punkte gegenüber der Bürgerschaft als auch gegenüber dem Gesetzgeber (Klimaschutzgesetz) nicht zu rechtfertigen.

Im Kontext der Wirtschaftlichkeit sollte sich die Wahl des passenden Fahrzeugs bzw. die Wahl des passenden Fahrzeugsegments (Kleinstwagen, Mittelklasse, SUV etc.) zudem am tatsächlichen Bedarf orientieren. Dazu müssen folgende Fragen beantwortet werden:

- Für welchen Einsatzzweck wird das Fahrzeug benötigt?
- Wie viele Personen nutzen im Regelfall das Fahrzeug?
- Welche Reichweite wird wie oft benötigt?

Für viele Einsatzbereiche sind i.d.R. Klein- oder Kleinstwagen vollkommen ausreichend.

Es ist festzuhalten, dass Elektroautos sowohl unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtslage (Klimaschutzgesetz) als auch unter Betrachtung der Gesamtkosten i.d.R. Fahrzeugen mit Verbrennermotoren vorzuziehen sind.

Finanzierungsansatz, Zeitraum Haushaltsplan

k.A.

Energie- und Treibhausgaseinsparung

- Einsparpotenzial von ca. 125 g CO₂e/km ggü. fossilen Kraftstoffen bei Nutzung von EE-Strom
- 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 Wartung/Betrieb

Imagegewinn der Kommune

Hinweise und Kommentare

k. A.