

E.: 21.02.2023 18.

# AfD-Fraktion im Kreistag Gießen



FRAKTION IM GIESSENER KREISTAG

Vorlage Nr.: 0879/2023

Eingang:

20.02.2022

## Berichts Antrag der AfD-Fraktion

### E-Ladesäulen im Landkreis Gießen

Der Kreistag möge beschließen:

„Der Kreisausschuss wird gebeten, im Kreistagsausschuss für Wirtschaft, Umwelt- und Klimaschutz, Digitalisierung und Mobilität einen ausführlichen Bericht über die im Landkreis Gießen vorhandenen E-Ladesäulen, auch im Hinblick auf den barrierefreien Zugang zu diesen, zu geben und dabei insbesondere auf folgende Fragen einzugehen:

1. Wie viele E-Ladesäulen und wie viele Schnellladesäulen betreibt der Landkreis Gießen direkt?
2. Wie viele E-Lade- und Schnellladesäulen gibt es im Landkreis insgesamt und wie viele davon sind nicht barrierefrei nutzbar?
3. Wie viele E-Ladestationen und wie viele Schnellladesäulen sind vom Landkreis finanziell gefördert worden und wie hoch war die Förderung pro jeweiliger Ladesäule?
4. Ist bei den mit Steuergeldern geförderten E-Ladesäulen und Schnellladesäulen auf die Barrierefreiheit geachtet worden und als Voraussetzung für die Förderung vertraglich festgehalten worden?
5. Wie viele E-Ladesäulen und wie viele Schnellladesäulen, die vom Landkreis eine Förderung erhalten haben, können barrierefrei genutzt werden?

Wir bitten um schriftliche Beantwortung der Fragen.

**Jörn Bauer**

## Landkreis Gießen

Der Kreisausschuss

Gießen, 07. September 2023

### Dezernat I

Die Landrätin

Name:	Anita Schneider
Telefon:	06 41 - 93 90 17 37
Fax:	06 41 - 93 90 16 00
E-Mail:	anita.schneider@lkgi.de
Gebäude: F	Raum: F112a

## Bericht zur Ladeinfrastruktur im Landkreis Gießen

Durch Beschluss des Kreistages vom 09. Mai 2022 (Vorlage 0490/2022) wurde der Kreisausschuss beauftragt, eine Initiative zur Verbesserung der Ladesäuleninfrastruktur im Landkreis Gießen unter besonderer Beachtung der Barrierefreiheit zu starten. Weitere Umsetzungsparameter wurden in dem Antrag beschrieben.

Weiterhin wurde der Kreisausschuss durch Beschluss des Kreistages vom 20. März 2023 (Vorlage 0879/2023) gebeten, einen Bericht über die im Landkreis Gießen vorhandenen E-Ladesäulen, auch im Hinblick auf den barrierefreien Zugang zu diesen, zu geben.

Nachstehend wird über die Bearbeitung des Antrages vom 09. Mai 2022 berichtet. Die in dem Berichts Antrag vom 20. März 2023 aufgeworfenen Fragestellungen werden durch den Bericht vollumfänglich beantwortet.

### Verteilung der Schnellladeeinrichtungen im Landkreis Gießen

Per 31.03.2023 sind im Landkreis Gießen 164 öffentliche Ladepunkte registriert (Quelle: Bundesnetzagentur), darunter 27 Schnelladepunkte mit Leistungen zwischen 50 und 350 kWh. Keine dieser Ladesäulen werden durch den Landkreis Gießen betrieben oder wurden durch ihn gefördert.

Im Rahmen der EMOLA-Studie hat das beratende Fachbüro EMCEL für das Jahr 2026 einen Bedarf von 142 öffentlichen Ladepunkten im Landkreis Gießen prognostiziert bei einem Bestand von 50.000 E-Fahrzeugen. Dieser Bedarf ist heute bereits übererfüllt. Hinzu kommt, dass die E-Fahrzeugzulassungen der Prognose hinterherhinken. So waren für 2022 8.000 Neuzulassungen prognostiziert, knapp 4.500 E-Fahrzeuge aber tatsächlich neu zugelassen.

Schnelllademöglichkeiten wurden in der Studie nicht betrachtet, da der Fokus auf regionalen Verkehren lag. In mehr als 95% der Alltagsfahrten im Landkreis Gießen, z.B. zum Arbeitsplatz, werden Strecken unter 50 km zurückgelegt. Um diese Reichweite nachladen zu können, sind konventionelle Wechselstromladesäulen ausreichend. Bei einer Ladeleistung von 22 kW beträgt die Ladedauer für eine Reichweite von 50km durchschnittlich 35-45 Minuten.

Die teure Variante des Ladens mittels Schnellladesäule wird vorzugsweise im Fernverkehr genutzt. Hier ist die Kundschaft bereit, Preise zwischen 65 und 100 Cent pro Kilowattstunde zu bezahlen, gegenüber 30-60 Cent beim Normalladen.

Die nachfolgende Karte zeigt die Verteilung der Ladeinfrastruktur im Landkreis Gießen. Schnelllade-Einrichtungen sind rot gekennzeichnet. Die Schnellladepunkte finden sich zumeist an stark frequentierten Verkehrsachsen und Orten. Insbesondere im Norden und Osten des Kreises gibt es keine Schnellladeeinrichtungen.

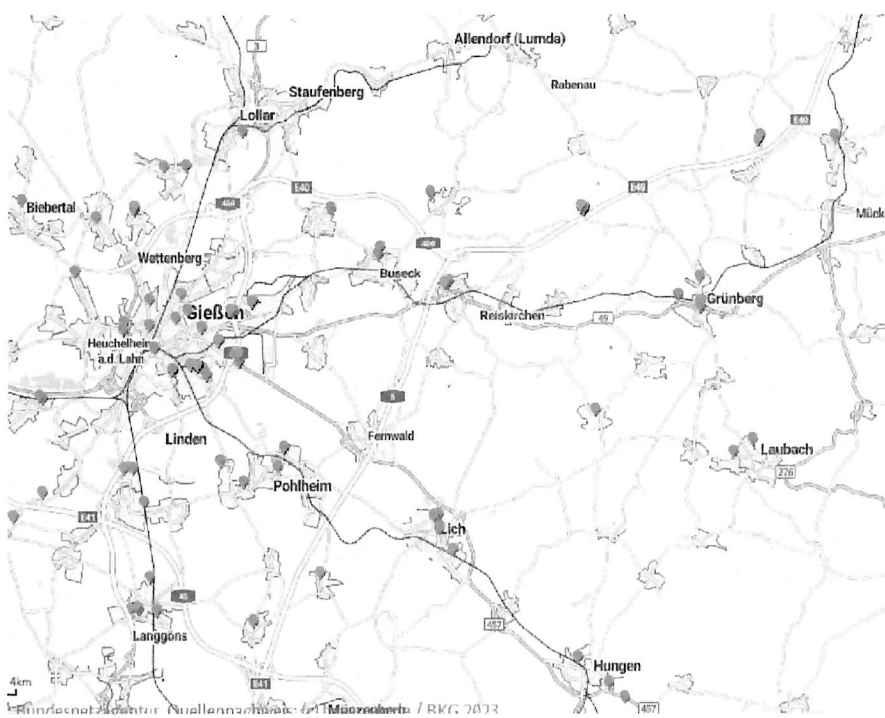


Abb. 1: Öffentliche Ladesäulen im Landkreis Gießen

Betreiber der Ladesäulen sind überwiegend privatwirtschaftlich

Öffentliche Ladepunkte müssen jederzeit zugänglich sein und ein Laden unabhängig von weiteren Dienstleistungen ermöglichen. So darf z.B. bei einer öffentlichen Ladesäule an einem Supermarkt das Laden nicht an die Verpflichtung zum Einkauf gekoppelt werden.

Betreiber der Schnelladepunkte sind ausschließlich Energieversorger und zugehörige Provider, Handelsketten, insbesondere Lidl und Aldi und Tankstellen. Mit rund 80.000 Euro stellt die Installation einer Schnellladeäule eine hohe Investition dar. Oftmals ist der Betrieb defizitär. Darüber hinaus wird die Netzverträglichkeit nicht an allen Stellen im Kreisgebiet gegeben sein. Deutschlandweit gibt es keine kleinere Kommune, die Schnellladesäulen betreibt.

Die Investition in eine Normalladesäule ist mit 8-20.000 Euro erheblich geringer. Dennoch geben Kommunen die von ihnen vormals selbst betriebenen Ladesäulen an Energieversorger oder Ladesäulenprovider ab. Ein Grund dafür ist, dass die Anforderungen an den Betrieb vom Bund erhöht wurden. So muss für eine öffentliche Ladesäule ein 24/7 Service gewährleistet sein. Auch durch die zunehmende Anforderung an flexible Bezahlssysteme überlastet kommunale Verwaltungen.

Gespräche mit Handelsunternehmen zeigten, dass die großen Handelsketten in Ladeinfrastruktur investieren, um ihre Geschäfte attraktiver zu machen. Aldi und Lidl rüsten alle neuen Filialen mit Ladesäulen, teilweise sogar mit Schnellladeeinrichtungen aus. Für Einzelhändler hingegen lohnt sich dieser Aufwand nicht. Tankstellenpächter haben keine Entscheidungsfreiheit, sondern sind von Entscheidungen der Mineralölkonzerne abhängig, denen ihre Tankstelle angeschlossen ist.

### Ausbaupläne des Bundes zum Schnellladenetz

Mit dem „Masterplan Ladeinfrastruktur II“ der Bundesregierung sind erstmals die gewünschten Zuständigkeiten für den Ausbau konkretisiert. Die Bundesregierung sieht diese vor allem bei den Tankstellen. Die Mineralölkonzerne und Freien Tankstellen verfügen über ein gut ausgebautes Netz an Tankstellen. Aus der Nutzung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren sind Tankstellen bekannt. Tankstellen können ebenfalls für zukünftige treibhausgasneutrale Kraftstoffe (Biofuels) umgerüstet werden und bieten größtenteils eine Versorgung mit Lebensmitteln für Reisende bis hin zur Gastronomie. Auch sind Tankstellen größtenteils mit Personal besetzt, sodass bei eventuellen Ladeproblemen ein Ansprechpartner vor Ort erreichbar ist.

Im Masterplan Ladeinfrastruktur II wird zur Rolle der Tankstellen ausgeführt: „Die Mineralölwirtschaft wird aufgefordert, entsprechend dem Beschluss der „Konzertierten Aktion Mobilität“ vom November 2020 eine Ausrüstung von mindestens 25% aller Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur (mindestens 150 kW) bis Ende 2022, von mindestens 50 % bis Ende 2024 und mindestens 75 % bis Ende 2026 vorzunehmen“.

Mittlerweile haben die Mineralölkonzerne an den Bundesautobahnen den Ausbau der Schnellladeinfrastruktur vorangetrieben, sodass heute auch weite Strecken mit elektrischen PKWs zurückgelegt werden können. Auch abseits des Fernstraßennetzes schreitet der Ausbau voran. So findet sich z.B. an der Shell-Tankstelle „An der Automeile“ in Gießen eine Schnellladeeinrichtung mit maximal 150 kW Ladeleistung. Grundparameter für eine Ausbauentcheidung ist die Verkehrsdichte. Es ist nicht zu erwarten, dass Tankstellen in Gebieten mit geringer Verkehrsdichte mit Schnellladeeinrichtungen ausgestattet werden.

### Chancen der Kommunen für die Teilhabe am Schnellladen

Auch für kleinere Städte und Gemeinden eröffnen sich derzeit zunehmend Möglichkeiten, ohne finanzielle Risiken und personellen Aufwand an der Schnellladeinfrastruktur zu partizipieren. Mehr und mehr Ladeinfrastruktur-Provider bieten Komplettpakete von der Planung über die Aufstellung bis hin zum Betrieb und zur Wartung von Lade-Einrichtungen an. Der Kommune entstehen hierdurch keine Kosten. Sie müssen lediglich die Fläche zum Aufstellen der Ladesäule zur Verfügung stellen. Sobald die Ladesäule sich amortisiert hat, werden die Kommunen an den Gewinnen aus deren Betrieb beteiligt. Die Geschäftsmodelle der Anbieter sehen vor, dass die Standorte der Ladesäulen ausschließlich von ihnen ausgesucht werden. Hauptkriterien für die Standortwahl sind die Verkehrsdichte und der Anteil des Fernverkehrs daran.

Beispiele für Anbieter sind:

SI Energy, Mannheim,  
Wirelane, München,  
Eliso, Stuttgart

Unabhängig von der Standortauswahl der Anbieter ist anzustreben, dass unterversorgte Bereiche ebenfalls mit einer Ladeinfrastruktur ausgestattet werden. Um dies erreichen zu können, wären Gespräche der betroffenen Kommunen mit den Ladeinfrastruktur-Providern, ggfs. auch im Hinblick auf Investitionskostenzuschüsse, zu führen. Bei diesen Gesprächen unterstützt die Stabsstelle 92 gerne.

Darüber hinaus koordiniert die Stabsstelle 92 grundsätzlich den Austausch zwischen den Ladeinfrastruktur-Providern und interessierten Kommunen.

### Barrierefreies Laden

Vollelektrische Fahrzeuge werden von Menschen mit Behinderung bislang kaum genutzt, weil die Hersteller noch keine verbindlichen Angaben zum Umbau zu Handicap-Fahrzeugen herausgebracht haben.

So hat ein Unternehmen im Landkreis Gießen erstmals ein E-Fahrzeug rollstuhlgerecht umgebaut und hierfür sämtliche Berechnungen selbst vorgenommen und Einbauteile selbst entwickelt. Die Zulassung musste auf dem Weg der Einzelgenehmigung erfolgen.

Für die Ladeinfrastruktur existieren bislang keine konkreten Normen oder Standards zur Umsetzung eines barrierefreien Zugangs.

Derzeit entwickelt die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur mit Sozialverbänden, Herstellern von Ladesäulen und Ladesäulenbetreibern wie Ionity, Fastned und EnBW mobility+ Kriterien für solche Standards.

Selbstverständlich versucht der Landkreis bei allen Gesprächen mit den Ladeinfrastruktur-Providern auf möglichst barrierefrei zugängliche Ladepunkte hinzuwirken. Dies insbesondere, um eine Zukunftsfähigkeit der Ladepunkte zu erhöhen, da davon auszugehen ist, dass in absehbarer Zeit verbindliche Normen oder Standards zur Umsetzung des barrierefreien Zugangs beschlossen werden und nicht auszuschließen ist, dass sich auch Bestandsinfrastruktur daran ausrichten muss.



Anita Schneider  
Landrätin