

# D4: Ladesäuleninfrastruktur ausbauen



Fußverkehr,  
Barrierefreiheit &  
Schulwege-  
sicherheit

Radverkehr

ÖPNV,  
Intermodalität &  
alternative  
Mobilitätsformen

Planung,  
Straßenraum-  
gestaltung &  
Verkehrslenkung

Mobilitäts-  
management,  
Öffentlichkeitsarbeit  
& Kommunikation

## Problemstellung

E-Mobilität kann einen wichtigen Beitrag zur lokalen Luftreinhaltung und zum globalen Klimaschutz leisten. Dafür ist jedoch die Verfügbarkeit von Ladesäulen notwendig. Aktuell verfügt die Gemeinde Alfter bereits über vier öffentlich zugängliche Ladepunkte am Rathaus. Eine weitere Ausweitung des Angebots ist anvisiert. Wann und wie viele Ladepunkte in der Gemeinde Alfter errichtet werden sollen, muss sich an der weiteren Entwicklung der E-Mobilität an sich (Verbreitung, Kosten, Förderung) und generell der individuellen, motorisierten Mobilität (Dieselfahrverbote, Dieselnachrüstungen, Umweltpolitik, ...) orientieren. Zur Auswahl und Ausgestaltung der Standorte können jedoch bereits Aussagen getroffen werden.

## Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Die Standortkriterien für Ladesäulen unterscheiden sich entsprechend ihrer Art. Die gängigsten sind:

- Normalladesäulen (mit einer Ladeleistung bis 22 kW mit einer i.d.R. längeren Ladedauer) und die
- Schnelladesäulen (mit einer Ladeleistung bis zu 170 kW und einer kurzen Ladedauer, i.d.R. < 30 Minuten).

Als mögliche Standorte kommen verschiedene Gebietstypen in Frage:

- Öffentliche Normalladesäulen bieten sich bei einer längeren Verweildauer der Nutzenden an. Dies trifft insbesondere auf Arbeitsplatzstandorte und Verknüpfungspunkte zu. In Wohngebieten ist dagegen eher von privaten Ladeeinrichtungen auszugehen. Öffentliche Ladepunkte können dort jedoch ein sinnvolles Angebot darstellen, wenn Fahrzeuge primär im öffentlichen Raum abgestellt werden (in einigen Ortsdurchfahrten Alfers der Fall).
- In Orts- und Einzelhandelszentren ist von einer kürzeren Verweildauer auszugehen; diese sind daher eher sekundär zu betrachten. Schnelladesäulen oder zumindest Normalladesäulen können im Einzelfall eine sinnvolle Ergänzung darstellen.

Neben den räumlichen Voraussetzungen müssen für die Ladesäuleninfrastruktur bestimmte technische Voraussetzungen erfüllt sein. So muss ein entsprechender Netzanschluss vorhanden sein oder mit geringem Aufwand hergestellt werden können. Außerdem muss gerade bei hochfrequentierten Standorten eine ausreichende Netzkapazität oder auch eine nachträgliche Aufrüstung derer gewährleistet sein.

Um öffentlichkeitswirksame Effekte durch den Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur zu erzielen, sollte die Ladesäuleninfrastruktur medienpräsent und städtebaulich integriert platziert und gestaltet werden.

## Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- Unterlagen zu bisherigen Ladesäulenstandorten

## Vorgehen

- Erste Bedarfsabschätzung (insbes. anhand der Zahl zugelassener E-Fahrzeuge), es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Entwicklungen der E-Mobilität noch am Anfang stehen.
- Standortsuche und Priorisierung der Standorte
- Abstimmung mit Energieversorgern

## Mögliche Förderprogramme / Finanzierung

Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI, [Umsetzungsberatung Elektromobilität](#)

## Akteure

Gemeinde Alfter, Öffentlichkeit

## Weiterführende Informationen

BDEW 2016: [Der Technische Leitfaden – Ladeinfrastruktur Elektromobilität](#);

BMVI 2014: [Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen](#);

[Website ElektroMobilitätNRW](#) – Generelle Informationen zu E-Mobilität in NRW

## Kosten Eigenanteil

€ € € €

## Personeller Aufwand



## Zeitraumen



Aktueller  
Umsetzungs-  
stand



## Schnittstellen

L4