

Projektbeschreibung

Ländliche Regionen -wie das Biosphärenreservat Bliesgau und die Region Westpfalz- stehen in Hinblick auf die Elektromobilität gegenüber urban geprägten Räumen noch am Anfang. Im Zuge der Diskussion um gleichwertige Lebensverhältnisse und 100%-Erneuerbare-Energie-Regionen stellt sich daher die Frage, wie eine angepasste und dennoch attraktive, umweltfreundliche Mobilität gerade auch im ländlich geprägten Raum aussehen kann.

Der Saarpfalz-Kreis hat in Kooperation mit sieben Partnern aus Rheinland-Pfalz von den Beratungsunternehmen PricewaterhouseCoopers und der GRETAS GmbH eine Raumstudie erarbeiten lassen, die Landkreisen, Kommunen, Unternehmen sowie den Stadtwerken Grundlagen liefern soll, auf ihrem jeweiligen Gebiet Ladesäulen für Elektroautos zu errichten. Das Projekt wird im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI mit insgesamt 73.376,50 Euro durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert. Die Förderrichtlinie wird von der NOW GmbH koordiniert und durch den Projektträger Jülich (PtJ) umgesetzt.

Diese gemeinsame Konzeptions- und Raumstudie e.Mobil Saar-Westpfalz hat umsetzungsorientierte Standortvorschläge für Elektroladestellen in der Region mit dem Ziel herausgearbeitet, an bestehende Ansätze der Elektromobilität anzusetzen und eine klima-, umwelt- und sozialverträglichere Mobilität auszugestalten. Sie bildet damit eine wichtige Grundlage für einen regional abgestimmten Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Insgesamt 5.108 mögliche Standorte an Parkplätzen (Parkplätze) in der Region Saar-Westpfalz wurden anhand von 13 verschiedenen räumlichen Untersuchungsfaktoren (z. B. Orte mit hoher Wohndichte anhand der Einwohnerdichte) analysiert und bewertet, um jedem dieser Potenzialstandorte einen Eignungswert für die Errichtung von Ladeinfrastruktur zuzuweisen. Auf dieser Grundlage konnten die Ladebedarfsräume in einer Rastergröße von 2.000 m x 2.000 m mit der höchsten Eignung festgestellt werden. Innerhalb dieser Ladebedarfsräume wurden mehr als 60 TOP-Standorte (Parkplätze) in Form von Vor-Ort-Analysen vertieft untersucht. Dabei entfielen 33 TOP-Standorte auf Städte mit mindestens 20.000 Einwohnern und 30 TOP-Standorte auf den ländlichen Raum außerhalb dieser Städte.

Im Rahmen der Studie wurden die regionalen Akteure sowie Bürgerinnen und Bürger u. a. in Form einer Online-Befragung eingebunden. Als eine wesentliche Erkenntnis ist hierbei beispielhaft zu nennen, dass ein Großteil der Bürgerinnen und Bürger dem Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur eine hohe Bedeutung beimisst, obwohl in den überwiegenden Fällen die Möglichkeit besteht, ein Elektrofahrzeug zu Hause oder am Arbeitsplatz zu laden. Zudem deuten die Erkenntnisse zu dem Mobilitätsverhalten darauf hin, dass sich die Streckenprofile bereits jetzt vielfach für den Einsatz von Elektrofahrzeugen eignen.

Die wesentlichen Ergebnisse der Konzeptions- und Raumstudie e.Mobil Saar-Westpfalz wurden den Projektbeteiligten auf der Abschlussveranstaltung am 18. November 2019 in Homburg vorgestellt. Die Studie führt unterteilt nach den Kreisen und Städten mit mindestens 20.000 Einwohnern sowohl die Ladebedarfsräume als auch die TOP-Standorte auf. Alle bewerteten Standorte in der Region Saar-Westpfalz sind zudem im Abschlussbericht aufgeführt.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass diese Studie einen ersten bedeutenden Schritt zum Ausbau der regionalen Ladeinfrastruktur darstellt. Zur Förderung der Elektromobilität in der Region Saar-Westpfalz ist es wichtig, auf dieser Grundlage und über das Projekt hinaus den Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie die Entwicklung weiterer Elektromobilitätsangebote koordiniert voranzutreiben. Um die Vernetzung der beteiligten Akteure und einen regelmäßigen Austausch sicherzustellen, sollte die Zusammenarbeit auf Empfehlung der Kooperationspartner über die Lenkungsgruppe des Projekts e.Mobil Saar-Westpfalz fortgeführt und weiter intensiviert werden.



Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Projektträger:



Abschlussbericht

Region Saar-Westpfalz

Konzeptions- und Raumstudie e.Mobil Saar-Westpfalz

Erstellt durch

**PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

unter Mitarbeit von

Gretas GmbH

Auftrag: 0.0875510.001



Gefördert durch:
 Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Koordiniert durch:
 **NOW**
NOW.GMBH.DE

Projekträger:
 **PTJ**
Projektträger ZIMM
Forschungsbereich 2018

Das Projekt „Elektromobilitätskonzept – Saar-Westpfalz“ wird im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert. Die Förderrichtlinie wird von der NOW GmbH koordiniert und durch den Projektträger Jülich (PtJ) umgesetzt.

Inhaltsverzeichnis

Seite

A.	Ausgangslage und Zielsetzung.....	10
B.	Vorgehensweise.....	11
C.	Ergebnisse.....	13
I.	Online-Befragung.....	13
1.	Bürger.....	14
a)	Allgemeine Mobilität.....	14
b)	Elektroautobesitz.....	17
c)	Private Ladeinfrastruktur.....	18
d)	Öffentliche Ladeinfrastruktur.....	20
e)	Zwischenfazit.....	23
2.	Unternehmen.....	23
a)	Fahrzeugflotte.....	23
b)	Eigene Ladeinfrastruktur.....	25
c)	Öffentliche Ladeinfrastruktur.....	25
d)	Zwischenfazit.....	25
3.	Tourismusgewerbe.....	26
a)	Fahrzeugflotte.....	26
b)	Eigene Ladeinfrastruktur.....	27
c)	Öffentliche Ladeinfrastruktur.....	27
d)	Zwischenfazit.....	28
4.	Touristen.....	28
a)	Anreise und Mobilität vor Ort.....	28
b)	Öffentliche Ladeinfrastruktur.....	29
c)	Zwischenfazit.....	29
5.	Fazit.....	29
II.	Potenzialstandorte in der Projektregion Saar-Westpfalz.....	31
1.	Untersuchungsgegenstand und räumliche Eingrenzung.....	31
2.	Methodisches Vorgehen.....	33
a)	Umsetzungsschritte zur Ableitung der Potenzialstandorte.....	33
b)	Eingehende Erläuterungen zu dem Untersuchungsaufbau und den Ladebedarfsräumen.....	40
3.	Datengrundlage.....	47

Inhaltsverzeichnis

Seite

a) Basisindikatoren und Stand der Forschung	47
b) Recherche der erforderlichen Daten.....	48
c) Verfügbarkeit und Vollständigkeit der erforderlichen Daten	49
4. Zusatzleistungen außerhalb der beauftragten Untersuchung	50
5. Potenzialstandorte.....	51
a) Kreisfreie Stadt Kaiserslautern.....	51
b) Kreisfreie Stadt Pirmasens	56
c) Kreisfreie Stadt Zweibrücken.....	60
d) Stadt Blieskastel.....	64
e) Stadt Homburg	68
f) Stadt St. Ingbert	72
g) Donnersbergkreis	76
h) Kreis Kaiserslautern.....	80
i) Kreis Kusel	85
j) Saarpfalz-Kreis und Regionalverband Saarbrücken	89
k) Kreis Südwestpfalz	94
III. Empfehlungen für das weitere Vorgehen	98
1. Ladesäulenverordnung	98
2. Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.....	99
3. Vertiefende Standortanalysen	101
4. Koordiniertes Vorgehen zur Förderung der Elektromobilität – Fortführung der Lenkungsgruppe e.Mobil Saar-Westpfalz	102
D. Zusammenfassung und Ausblick.....	104

Anhangsverzeichnis	Seite
A: Ankündigung und Struktur der Online-Umfrage e.Mobil Saar-Westpfalz	106
B: Ausgewählte weitere Analysekarten	124
C: Potenzialstandort-Rückmeldungen der Kommunen und Netzbetreibern	127

Aus rechentechnischen Gründen können in den Tabellen
Rundungsdifferenzen in Höhe von \pm einer Einheit (€, % usw.) auftreten.

Abbildungsverzeichnis

Seite

Abbildung 1: Arbeitspakete im Rahmen der Erstellung der Konzeptions- und Raumstudie	11
Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl der Bürger nach Häufigkeit	14
Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl der Bürger nach Tätigkeit (Mehrfachnennung möglich)	15
Abbildung 4: Bedeutung von Angeboten für die zukünftige Ausgestaltung der Mobilität in der Region Saar-Westpfalz	16
Abbildung 5: Bandbreite der üblichen Fahrten pro Tag mit dem Pkw	16
Abbildung 6: Maximale Fahrdistanzen pro Tag nach Häufigkeit	17
Abbildung 7: Besitz eines Elektroautos (Reines Elektrofahrzeug (BEV), Plug-In-Hybrid (PHEV) oder Range Extender)	18
Abbildung 8: Gründe gegen den Kauf eines Elektroautos aus Sicht der Bürger (Mehrfachnennung möglich)	18
Abbildung 9: Möglichkeiten zum Laden zu Hause bei den Elektroautobesitzern	19
Abbildung 10: Möglichkeiten zum Laden zu Hause bei den übrigen Befragten	19
Abbildung 11: Möglichkeiten zum Laden beim Arbeitgeber	20
Abbildung 12: Bedeutung der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Vergleich zum privaten Laden zu Hause bzw. beim Arbeitgeber aus Sicht der Elektroautobesitzer	20
Abbildung 13: Bedeutung der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Vergleich zum privaten Laden zu Hause bzw. beim Arbeitgeber aus Sicht der übrigen Befragten	21
Abbildung 14: Bevorzugte Standorte für den Ausbau der Ladeinfrastruktur aus Sicht der Elektroautobesitzer (Mehrfachnennung möglich)	21
Abbildung 15: Bevorzugte Standorte für den Ausbau der Ladeinfrastruktur aus Sicht der übrigen Befragten (Mehrfachnennung möglich)	22
Abbildung 16: Wahrnehmung der Aktivitäten zur Förderung der Elektromobilität in der Region Saar-Westpfalz (Mehrfachnennung möglich)	22
Abbildung 17: Gründe gegen den Kauf eines Elektroautos aus Sicht der Unternehmen (Mehrfachnennung möglich)	24
Abbildung 18: Beratungsbedarfe im Bereich Elektromobilität aus Sicht der Unternehmen (Mehrfachnennung möglich)	24
Abbildung 19: Bedeutung der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Vergleich zum privaten Laden zu Hause bzw. beim Arbeitgeber aus Sicht der Unternehmen	25
Abbildung 20: Gründe gegen den Kauf eines Elektroautos aus Sicht der Unternehmen (Mehrfachnennung möglich)	26
Abbildung 21: Beratungsbedarfe im Bereich Elektromobilität aus Sicht des Tourismusgewerbes (Mehrfachnennung möglich)	27
Abbildung 22: Bedeutung der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Vergleich zum privaten Laden zu Hause bzw. beim Arbeitgeber aus Sicht des Tourismusgewerbes	28

Abbildung 23: Bedeutung der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Vergleich zum privaten Laden zu Hause bzw. beim Arbeitgeber aus Sicht der Touristen	29
Abbildung 24: Räumliche Unterschiede der Region Saar-Westpfalz nach Einwohnerdichte (Quelle: Destatis, 2018)	31
Abbildung 25: Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Einpendler	32
Abbildung 26: Umsetzungsschritte	33
Abbildung 27: Zusammenfassung der Untersuchungskriterien zu gewichteten thematischen Schwerpunkten	34
Abbildung 28: Alle 5.108 Potenzialstandorte mit ihrer lokalen Eignung	35
Abbildung 29: TOP-160-Potenzialräume als Rasterstellen (2 km x 2 km)	36
Abbildung 30: Potenzialstandorte der Vor-Ort-Analyse über die Projektregion	37
Abbildung 31: Räumliche Verteilung der Potenzialstandorte der Vor-Ort-Analyse	38
Abbildung 32: Geokoordinaten der städtischen Potenzialstandorte der Vor-Ort-Analyse.....	39
Abbildung 33: Geokoordinaten der ländlichen Potenzialstandorte der Vor-Ort-Analyse.....	40
Abbildung 34: Mobilitätsszenario (Beispiel) mit 24h-Verflechtung der Quell- und Zielorte	41
Abbildung 35: Pendlersaldo der Kommunen in der Region.....	45
Abbildung 36: Einpendler Routen aus der Region in die Region, zzgl. Saarbrücken	45
Abbildung 37: Pendlerverflechtungen in tabellarischer Form am Beispiel der Stadt Kaiserslautern.....	46
Abbildung 38: Wichtigste Pendler Routen innerhalb der Region (ungewichtet, ohne Pendleraufkommen)	46
Abbildung 39: Webportal zur Kommunikation der Untersuchungsergebnisse	50
Abbildung 40: Potenzialräume und TOP-Standorte in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern	51
Abbildung 41: Städtischer TOP-Standort Nr. 1 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern	52
Abbildung 42: Städtischer TOP-Standort Nr. 2 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern	52
Abbildung 43: Städtischer TOP-Standort Nr. 3 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern	53
Abbildung 44: Städtischer TOP-Standort Nr. 4 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern	53
Abbildung 45: Städtischer TOP-Standort Nr. 5 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern	54
Abbildung 46: Städtischer TOP-Standort Nr. 6 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern	54
Abbildung 47: Städtischer TOP-Standort Nr. 7 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern	55
Abbildung 48: Städtischer TOP-Standort Nr. 8 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern	55
Abbildung 49: Potenzialräume und TOP-Standorte in der kreisfreien Stadt Pirmasens.....	56
Abbildung 50: Städtischer TOP-Standort Nr. 9 in der kreisfreien Stadt Pirmasens.....	57
Abbildung 51: Städtischer TOP-Standort Nr. 10 in der kreisfreien Stadt Pirmasens.....	57
Abbildung 52: Städtischer TOP-Standort Nr. 11 in der kreisfreien Stadt Pirmasens.....	58

Abbildung 53: Städtischer TOP-Standort Nr. 12 in der kreisfreien Stadt Pirmasens.....	58
Abbildung 54: Städtischer TOP-Standort Nr. 13 in der kreisfreien Stadt Pirmasens.....	59
Abbildung 55: Potenzialräume und TOP-Standorte in der kreisfreien Stadt Zweibrücken	60
Abbildung 56: Städtischer TOP-Standort Nr. 14 in der kreisfreien Stadt Zweibrücken	61
Abbildung 57: Städtischer TOP-Standort Nr. 15 in der kreisfreien Stadt Zweibrücken	61
Abbildung 58: Städtischer TOP-Standort Nr. 16 in der kreisfreien Stadt Zweibrücken	62
Abbildung 59: Städtischer TOP-Standort Nr. 17 in der kreisfreien Stadt Zweibrücken	62
Abbildung 60: Städtischer TOP-Standort Nr. 18 in der kreisfreien Stadt Zweibrücken	63
Abbildung 61: Potenzialräume und TOP-Standorte in der Stadt Blieskastel	64
Abbildung 62: Städtischer TOP-Standort Nr. 19 in der Stadt Blieskastel	65
Abbildung 63: Städtischer TOP-Standort Nr. 20 in der Stadt Blieskastel	65
Abbildung 64: Städtischer TOP-Standort Nr. 21 in der Stadt Blieskastel	66
Abbildung 65: Städtischer TOP-Standort Nr. 22 in der Stadt Blieskastel	66
Abbildung 66: Städtischer TOP-Standort Nr. 23 in der Stadt Blieskastel	67
Abbildung 67: Potenzialräume und TOP-Standorte in der Stadt Homburg.....	68
Abbildung 68: Städtischer TOP-Standort Nr. 24 in der Stadt Homburg.....	69
Abbildung 69: Städtischer TOP-Standort Nr. 25 in der Stadt Homburg.....	69
Abbildung 70: Städtischer TOP-Standort Nr. 26 in der Stadt Homburg.....	70
Abbildung 71: Städtischer TOP-Standort Nr. 27 in der Stadt Homburg.....	70
Abbildung 72: Städtischer TOP-Standort Nr. 28 in der Stadt Homburg.....	71
Abbildung 73: Potenzialräume und TOP-Standorte in der Stadt St. Ingbert	72
Abbildung 74: Städtischer TOP-Standort Nr. 29 in der Stadt St. Ingbert	73
Abbildung 75: Städtischer TOP-Standort Nr. 30 in der Stadt St. Ingbert	73
Abbildung 76: Städtischer TOP-Standort Nr. 31 in der Stadt St. Ingbert	74
Abbildung 77: Städtischer TOP-Standort Nr. 32 in der Stadt St. Ingbert	74
Abbildung 78: Städtischer TOP-Standort Nr. 33 in der Stadt St. Ingbert	75
Abbildung 79: Potenzialräume und TOP-Standorte im Donnersberkreis	76
Abbildung 80: Ländlicher TOP-Standort Nr. 1 im Donnersberkreis	77
Abbildung 81: Ländlicher TOP-Standort Nr. 2 im Donnersberkreis	77
Abbildung 82: Ländlicher TOP-Standort Nr. 3 im Donnersberkreis	78
Abbildung 83: Ländlicher TOP-Standort Nr. 4 im Donnersberkreis	78
Abbildung 84: Ländlicher TOP-Standort Nr. 5 im Donnersberkreis	79
Abbildung 85: Potenzialräume und TOP-Standorte im Kreis Kaiserslautern.....	80

Abbildung 86: Ländlicher TOP-Standort Nr. 6 im Kreis Kaiserslautern.....	81
Abbildung 87: Ländlicher TOP-Standort Nr. 7 im Kreis Kaiserslautern.....	81
Abbildung 88: Ländlicher TOP-Standort Nr. 8 im Kreis Kaiserslautern.....	82
Abbildung 89: Ländlicher TOP-Standort Nr. 9 im Kreis Kaiserslautern.....	82
Abbildung 90: Ländlicher TOP-Standort Nr. 10 im Kreis Kaiserslautern.....	83
Abbildung 91: Ländlicher TOP-Standort Nr. 11 im Kreis Kaiserslautern.....	83
Abbildung 92: Ländlicher TOP-Standort Nr. 12 im Kreis Kaiserslautern.....	84
Abbildung 93: Potenzialräume und TOP-Standorte im Kreis Kusel	85
Abbildung 94: Ländlicher TOP-Standort Nr. 13 im Kreis Kusel	86
Abbildung 95: Ländlicher TOP-Standort Nr. 14 im Kreis Kusel	86
Abbildung 96: Ländlicher TOP-Standort Nr. 15 im Kreis Kusel	87
Abbildung 97: Ländlicher TOP-Standort Nr. 16 im Kreis Kusel	87
Abbildung 98: Ländlicher TOP-Standort Nr. 17 im Kreis Kusel	88
Abbildung 99: Potenzialräume und TOP-Standorte im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken.....	89
Abbildung 100: Ländlicher TOP-Standort Nr. 18 im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken.....	90
Abbildung 101: Ländlicher TOP-Standort Nr. 19 im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken.....	90
Abbildung 102: Ländlicher TOP-Standort Nr. 20 im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken.....	91
Abbildung 103: Ländlicher TOP-Standort Nr. 21 im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken.....	91
Abbildung 104: Ländlicher TOP-Standort Nr. 22 im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken.....	92
Abbildung 105: Ländlicher TOP-Standort Nr. 23 im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken.....	92
Abbildung 106: Ländlicher TOP-Standort Nr. 24 im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken.....	93
Abbildung 107: Potenzialräume und TOP-Standorte im Kreis Südwestpfalz	94
Abbildung 108: Ländlicher TOP-Standort Nr. 25 im Kreis Südwestpfalz	95
Abbildung 109: Ländlicher TOP-Standort Nr. 26 im Kreis Südwestpfalz	95
Abbildung 110: Ländlicher TOP-Standort Nr. 27 im Kreis Südwestpfalz	96
Abbildung 111: Ländlicher TOP-Standort Nr. 28 im Kreis Südwestpfalz	96
Abbildung 112: Ländlicher TOP-Standort Nr. 29 im Kreis Südwestpfalz	97
Abbildung 113: Ländlicher TOP-Standort Nr. 30 im Kreis Südwestpfalz	97
Abbildung 114: Regionale Verteilung für Normal- und Schnellladepunkte in der Region Saar- Westpfalz nach Angaben des BMVI.....	100
Abbildung 115: Beispielhafte Elektromobilitätskonzepte	103
Abbildung 116: HeatMap-Darstellung zur lokalen Dichte an großflächigem Einzelhandel in der Region Saar-Westpfalz (gewählte Einzelhandelstypologien: Discounter, Baumärkte und Möbelhäuser)	124

Abbildung 117: Unternehmenszahlen in den Kommunen der Region Saar-Westpfalz laut Bundesagentur für Arbeit.....	125
Abbildung 118: Lokalisierbare Gewerbeflächen entlang der wichtigsten Pendlerrouten mit Gewichtung nach Unternehmenszahlen der Region Saar-Westpfalz laut Bundesagentur für Arbeit.....	126

A. Ausgangslage und Zielsetzung

1. Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Mobilität befähigt dazu, die individuellen räumlichen Ziele – Arbeitsplätze, Bildungs-, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen etc. – zu erreichen und hat damit einen bedeutenden Einfluss auf die Lebensqualität. Einen wichtigen Ansatz zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen stellt die Förderung der Elektromobilität unter Einbindung erneuerbarer Energien dar.
2. Die Elektrifizierung des Verkehrs kann einen bedeutenden Beitrag zur Reduzierung der lokal und regional emittierten Schadstoff-, Lärm- und Klimagasemissionen leisten. Eine wesentliche Grundlage dafür bildet der Ausbau einer bedarfs-/nutzergerechten Ladeinfrastrukturnetz. Daher hat die Projektregion Saar-Westpfalz PwC und GRETAS mit der kooperativen Erstellung einer Konzeptions- und Raumstudie beauftragt, die als Grundlage für Standortentscheidungen zum Ausbau einer geeigneten Ladeinfrastruktur dienen soll.
3. Bei der Erstellung des Konzepts sind vor allem die Besonderheiten von ländlichen Räumen zu berücksichtigen. Der Untersuchungsraum umfasst den Saarpfalz-Kreis, die Gemeinde Kleinblittersdorf und die Region Westpfalz mit dem Donnersbergkreis, den Landkreisen Kaiserslautern, Kusel und Südwestpfalz sowie den kreisfreien Städten Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken. Die Siedlungsstruktur ist überwiegend eher ländlich geprägt und weist vielerorts eine nur geringe Besiedlungsdichte auf. Das öffentliche Nahverkehrsangebot ist dementsprechend primär auf die Beförderung von Schulkindern zu Stoßzeiten ausgerichtet. Zur Erreichung der Arbeitsstätten ist in vielen Teilräumen die Nutzung des eigenen Pkw erforderlich und daher von großer Relevanz für die Entwicklung des Elektromobilitäts- und Ladeinfrastrukturkonzeptes. Bislang verfügt die Region Westpfalz über keine flächendeckende Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.
4. Insbesondere die Förderung der touristischen, gewerblichen und privaten Elektromobilität stellt die Chance für einen wichtigen Impuls dar, um einen Beitrag zu leisten, die Mobilität mittel- und langfristig umwelt-, klima- und sozialverträglich zu gestalten. Daher wurden im Rahmen der Konzeptions- und Raumstudie umsetzungsorientierte Standortvorschläge für Elektroladestellen in der Region Saar-Westpfalz abgeleitet.
5. Die Ergebnisse werden in diesem Abschlussbericht zusammengefasst. Vor der Darstellung der Potenzialstandorte in der Projektregion Saar-Westpfalz werden zunächst die Ergebnisse aus der von PwC und GRETAS durchgeführten Online-Befragung wiedergegeben. Abschließend folgen grundlegende Empfehlungen für das weitere Vorgehen zur Förderung der Elektromobilität in der Region. Dieser Bericht schließt mit einer kurzen Zusammenfassung und einem Ausblick ab.



B. Vorgehensweise

6. Die Erstellung der Konzeptions- und Raumstudie erfolgte in Form von sechs Arbeitspaketen (siehe Abbildung 1).



Abbildung 1: Arbeitspakete im Rahmen der Erstellung der Konzeptions- und Raumstudie

7. Das Querschnittsarbeitspaket 1 Projektmanagement, Koordination und Kommunikation startete mit der Durchführung einer Auftaktveranstaltung mit der Steuerungsgruppe, in der die Projektziele, das Projektvorgehen, der Projektzeitplan sowie die grundsätzlichen Rahmenbedingungen des Projekts gemeinsam abgestimmt wurden. Grundsätzlich erfolgte im Rahmen dieses Arbeitspakets die Durchführung der erforderlichen Abstimmungen mit allen Projektbeteiligten, wozu auch die Organisation und Durchführung von Arbeitstreffen der Steuerungsgruppe inklusive Dokumentationen gehören.
8. Die Zwischenergebnisse und der jeweilige Projektfortschritt wurden in einem Zwischenbericht festgehalten. Die finalen und abgestimmten Ergebnisse der Konzeptions- und Raumstudie flossen in diesen Abschlussbericht ein und wurden im Rahmen der gemeinsamen Abschlussveranstaltung am 18. November 2019 in Homburg vorgestellt.
9. Grundsätzlich erfolgte während der Projektlaufzeit eine gemeinsame Pressearbeit zur abgestimmten Kommunikation der (Zwischen-)Ergebnisse sowie zur Einbindung der regionalen Akteure einschließlich der Bürgerinnen und Bürger in der Projektregion. Zudem wurden die im Projekt gewonnenen Zwischenergebnisse (Standortvorschläge) mit kommunalen Vertretern und den Stadtwerken rückgekoppelt.

10. Zu den vorbereitenden Aufgaben in Arbeitspaket 2 zählten die Einarbeitung in die Aufgabenstellung, die Sichtung der vorliegenden Daten bzw. die Anfrage von geeigneten Sekundärdaten sowie die Übernahme bereits vorliegender auszuwertender Informationen, insbesondere die Beschaffung und Aufbereitung digitaler Planunterlagen für georeferenzierte Darstellungen.
11. Daran schloss mit Arbeitspaket 3 die Erarbeitung und Aufbereitung der Datengrundlage an. Dabei wurden zum einen die räumlichen (geobasierten) Strukturdaten sowie quantitative und qualitativen Mobilitätsdaten zu der Region Saar-Westpfalz aufbereitet, veredelt und ausgewertet.
12. Zum anderen erfolgte die Identifizierung und Erfassung der bisherigen und derzeitigen Aktivitäten zur Förderung der Ladeinfrastruktur in der Projektregion Saar-Westpfalz sowie die Analyse der elektromobilitätsbezogenen Ausgangslage.
13. Arbeitspaket 4 befasste sich mit der Entwicklung der Untersuchungsmethodik zur Standortermittlung. Dabei wurde auf Basis der in den vorherigen Arbeitspaketen gesammelten, aufbereiteten und analysierten Daten ein geeignetes Untersuchungsmodell konzipiert. Dieses umfasst mehrstufige, digitale GIS-Analysen zur Definition, Eingrenzung und Bewertung der relevanten Standortbereiche.
14. Im Rahmen der Entwicklung der Untersuchungsmethodik erfolgte die Überprüfung der Analyseergebnisse vor Ort und ggf. die Rückkopplung in das GIS-Modell sowie Abstimmung in der Steuerungsgruppe.
15. Durch die Gewichtung und das Ranking der Standorte nach Nutzungspotential anhand einer Wirkungsmatrix konnten die Top-150-Standorte in der Projektregion abgeleitet werden. Nach der Rückkopplung der Potenzialstandorte mit kommunalen Vertretern und den Stadtwerken konnten die Top-60-Standorte (30 Standorte in den Städten mit mindestens 20.000 Einwohner und 30 Standorte im ländlichen Raum außerhalb dieser Städte) für die Detailuntersuchung festgelegt werden.
16. Daran knüpfte Arbeitspaket 5 (Anwendung der theoretischen Untersuchungsergebnisse) mit der Ableitung von Empfehlungen für zukünftige Ladestandorte an. Auf Grundlage einer zu erarbeitenden „Schnell-Checkliste“ zur Erfassung räumlicher, technischer und rechtlicher Standortaspekte wurden die Vor-Ort-Untersuchungen der Top-60-Standorte durchgeführt.
17. Die Konzeptions- und Raumstudie schließt mit der Dokumentation und Verwertung der Ergebnisse in Arbeitspaket 6 ab. Dazu gehört die Erstellung eines Abschlussberichtes mit einer Dokumentation der Vorgehensweise und aller Ergebnisse zu den einzelnen Arbeitspaketen, ergänzt um GIS-Karten, Auswertungstabellen, Standortinformationsblätter usw.

C. Ergebnisse

I. Online-Befragung

18. Für eine erfolgreiche Konzeptentwicklung und eine anschließende Maßnahmenumsetzung ist die breite Beteiligung und Motivation der Akteure (lokale bzw. regionale Unternehmen, Gastronomie und Hotellerie (Tourismugewerbe)), Touristen und Bevölkerung eine wesentliche Grundvoraussetzung. Eine positive Öffentlichkeitsarbeit ist in Bezug auf das Thema Elektromobilität notwendig, um eine breite Akzeptanz bei allen Akteuren, Touristen und Bürgern in der Region Saar-Westpfalz zu schaffen. Neben den Abstimmungs- und Abschlussveranstaltungen ist daher eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit unabdingbar.
19. Die Öffentlichkeit wurde deshalb mittels einer Online-Befragung in den Prozess mit eingebunden. Diese hatte zum Ziel, weitere Informationen zur Mobilität sowie zum bisherigen Stand und den Potenzialen der Elektromobilität in der Region Saar-Westpfalz zu sammeln. Grundsätzlich haben die Ergebnisse der Befragungen einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, die verschiedenen mobilitätsbezogenen Bedürfnisse bei der Entwicklung des Elektromobilitätskonzepts zu berücksichtigen.
20. Die Online-Befragung wurde im Zeitraum Dezember 2018 bis Ende März 2019 durchgeführt. Im Rahmen der Befragung wurden die vier Befragungsgruppen „Bürgerinnen“, „Unternehmer aus der Region“, „Tourismugewerbe“ und „Touristen“ angesprochen.
21. An der Umfrage nahmen 405 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus den oben genannten Bereichen teil. Die Beantwortung des Online-Fragebogens dauerte bei mehr als 90 % der Befragten nicht länger als 16 Minuten.
22. Die Rückläufe teilen sich wie folgt in die vier Befragungsgruppen auf:

353 Bürger (86,67 % der Befragten),

24 Unternehmer aus der Region (5,93 %),

23 Akteure aus dem Tourismugewerbe (5,68 %)

und sieben Touristen (1,73 %).
23. Die Online-Befragung ist dem Anhang zu entnehmen. Nachfolgend werden die wesentlichen Ergebnisse aus der Online-Befragung für die unterschiedlichen Befragungsgruppen dargelegt:

1. Bürger

a) Allgemeine Mobilität

24. Entsprechend der vorwiegend ländlichen Raumstruktur in der Projektregion Saar-Westpfalz hat sich im Rahmen der Online-Befragung gezeigt (siehe folgende Abbildung), dass der Pkw das zentrale Verkehrsmittel in der Region ist. So sind ca. 57 % der Befragten täglich, ca. 23 % mehrmals pro Woche und 8 % mehrmals pro Monat mit dem Pkw als (Mit)Fahrer unterwegs. Nur etwa 12 % der Befragten nutzen den Pkw seltener oder nie.
25. Immerhin fast ein Drittel sind mehrmals pro Monat bis täglich mit einem Elektroauto mobil. Dies bringt zum Ausdruck, dass vermehrt elektromobilitätsaffine Personen an der Online-Befragung teilgenommen haben.
26. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs fällt entsprechend geringer aus. Nur ca. 6 % der Befragten legen täglich einen Weg mit dem öffentlichen Verkehr zurück, weitere ca. 5 % mehrmals pro Woche und weitere ca. 13 % mehrmals pro Monat.
27. Hinsichtlich des Fahrradverkehrs fallen die Werte etwas positiver aus. So gaben ca. 39 % der Befragten an, dass sie mehrmals pro Monat bis täglich mit dem Fahrrad fahren. Der Einsatz von E-Bikes/Pedelecs fällt deutlich geringer aus.

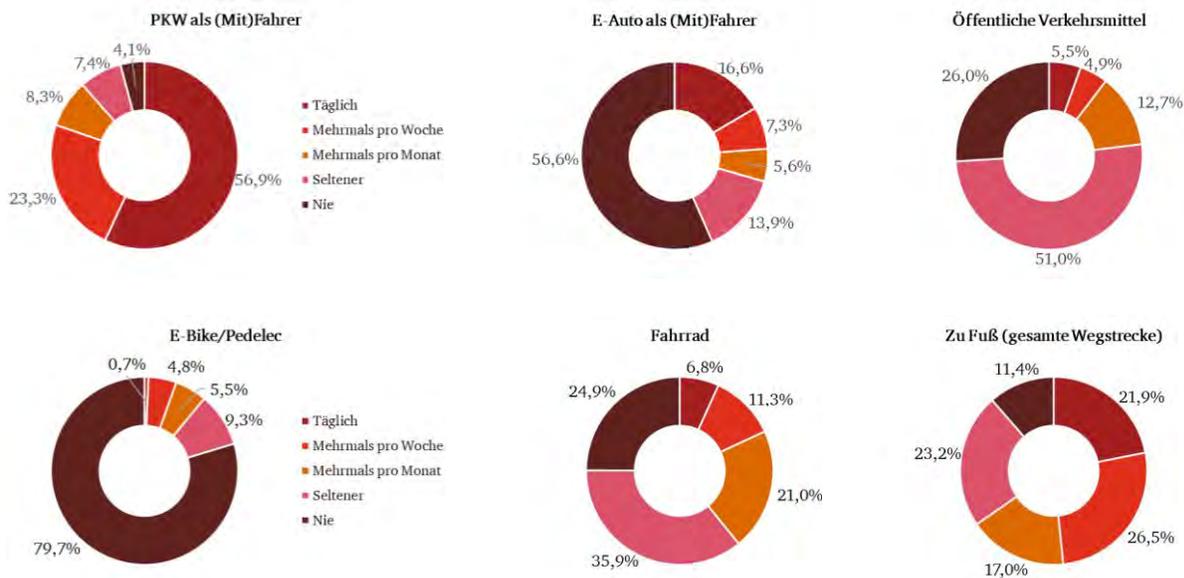


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl der Bürger nach Häufigkeit

28. Bei Differenzierung nach den Tätigkeiten ergibt sich folgendes Bild: Der Pkw bildet bei allen Tätigkeiten das zentrale Verkehrsmittel und vor allem beim Transport sperriger Güter. Lediglich bei den Dienstreisen spielt der Pkw eine etwas geringere Rolle.

29. Umweltfreundliche Verkehrsmittel spielen verstärkt auch bei den Wegen zum Arbeitsplatz / zur Ausbildungsstätte, bei Freizeitaktivitäten und Reisen in den Urlaub eine Rolle.

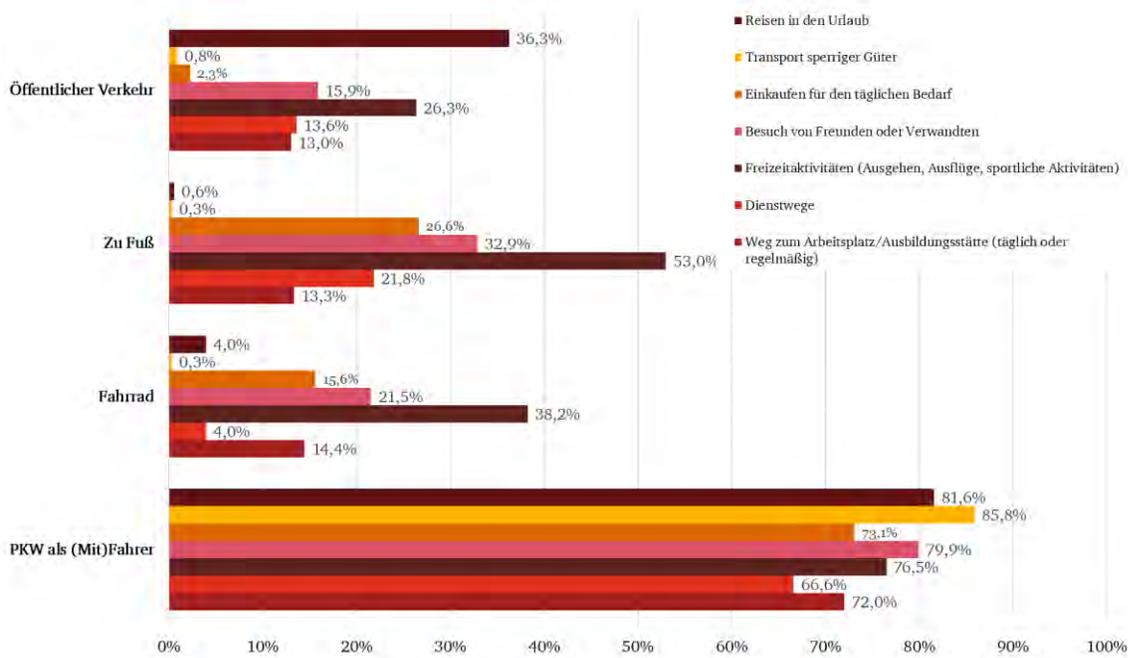


Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl der Bürger nach Tätigkeit (Mehrfachnennung möglich)

30. Bei der Frage nach der Bedeutung von Angeboten zu der zukünftigen Ausgestaltung der Mobilität in der Region Saar-Westpfalz wird der Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (multimodale Vernetzung), einer Informationsplattform im Internet für alle Verkehrsmittel und der Erweiterung / dem Ausbau des ÖPNV-Angebots, insbesondere mit zeitlich flexiblen und haltestellungebundenen Angeboten, eine hohe Bedeutung beigemessen. Demgegenüber schätzen die Befragten den Ausbau von Sharing Angeboten mit Elektroautos, E-Bikes/Pedelecs oder Lastenfahrräder als weniger wichtig ein.

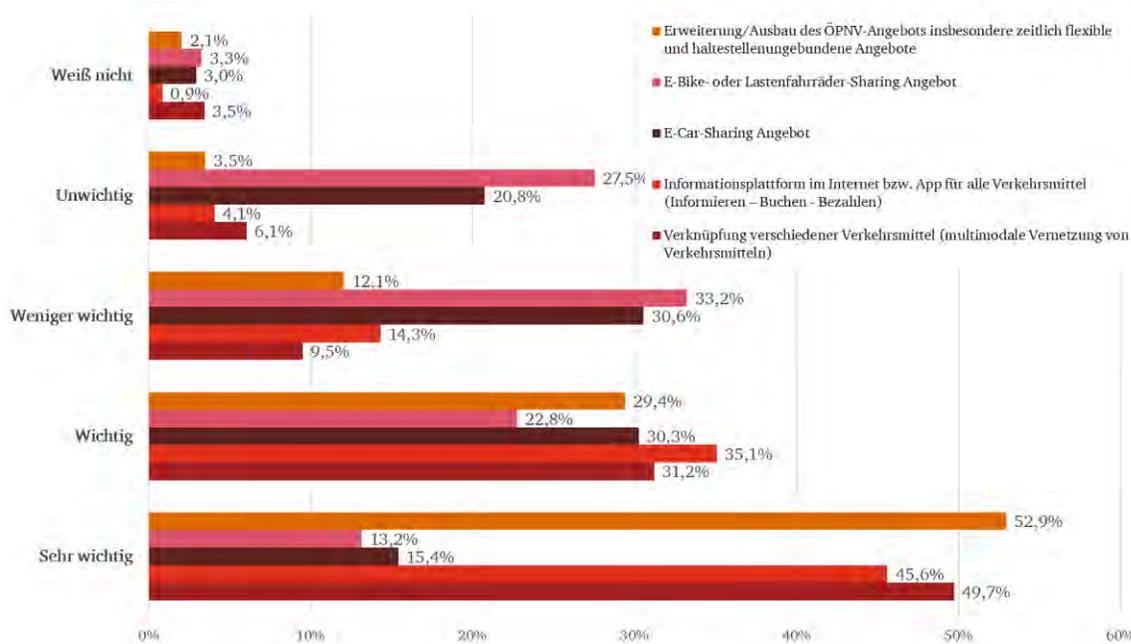


Abbildung 4: Bedeutung von Angeboten für die zukünftige Ausgestaltung der Mobilität in der Region Saar-Westphalz

31. Um die Potenziale für den Einsatz von Elektrofahrzeugen einschätzen zu können, wurden unter anderem die Reiseweiten mit dem Pkw abgefragt. Dabei wird ersichtlich, dass ca. 90 % der üblichen Fahrten pro Tag mit dem Pkw weniger als 100 km umfassen. Lediglich 1 % der üblichen Fahrten übersteigen 200 km.

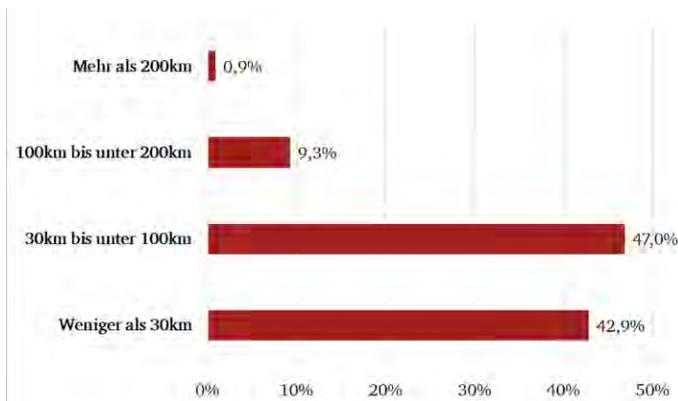


Abbildung 5: Bandbreite der üblichen Fahrten pro Tag mit dem Pkw

32. Dementsprechend fahren ca. 67 % der Befragten täglich weniger als 150 km mit dem Pkw, nur ca. 5 % täglich mehr als 150 km. Immerhin gaben ca. 63 % der Befragten an, dass sie höchstens einmal im Monat bis zu 250 km weit fahren und sogar ca. 90 %, dass sie höchstens einmal im Monat mehr

als 250 km weit fahren. Daraus lässt sich für die Region Saar-Westpfalz ein grundsätzliches Potenzial ableiten, dass Elektromobilität für den täglichen Gebrauch einsetzbar ist, da Strecken bereits heute in dieser Länge problemlos mit einem Elektrofahrzeug zurückgelegt werden können.

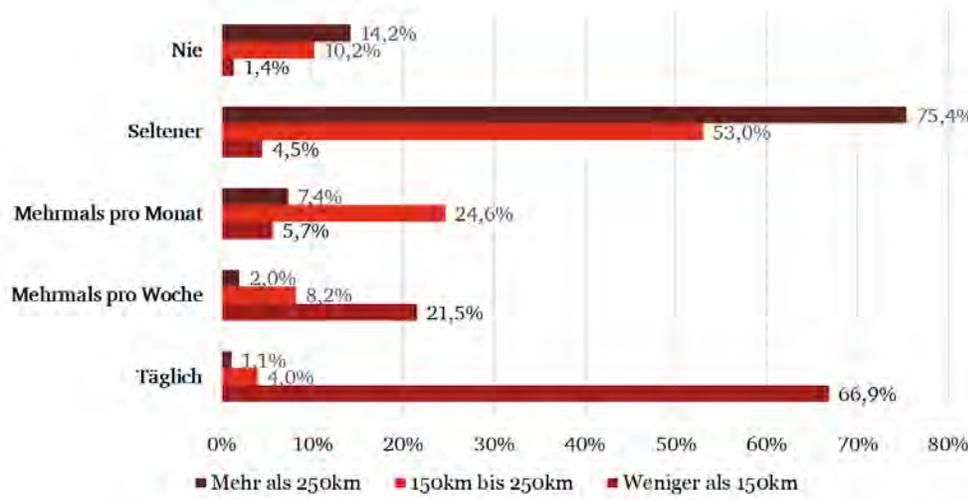


Abbildung 6: Maximale Fahrdistanzen pro Tag nach Häufigkeit

b) Elektroautobesitz

33. Ca. 12 % der Befragten nutzen ein Elektrofahrzeug als einziges Auto bzw. als Hauptauto und weitere ca. 10 % als Zweit- oder Drittauto. Darüber hinaus gaben ca. 24 % der Befragten an, dass sie die Anschaffung eines Elektroautos planen. Dies bringt die bereits erwähnte hohe Affinität der befragten Personen zur Elektromobilität nochmals zum Ausdruck.
34. Unter den Befragten gibt es tendenziell mehr männliche als weibliche Elektroautobesitzer. Während der Anteil der weiblichen Befragten bei den Nicht-Elektroautobesitzer bei ca. 41 % liegt, beläuft sich der Frauenanteil bei den Elektroautobesitzern auf nur ca. 31 %.

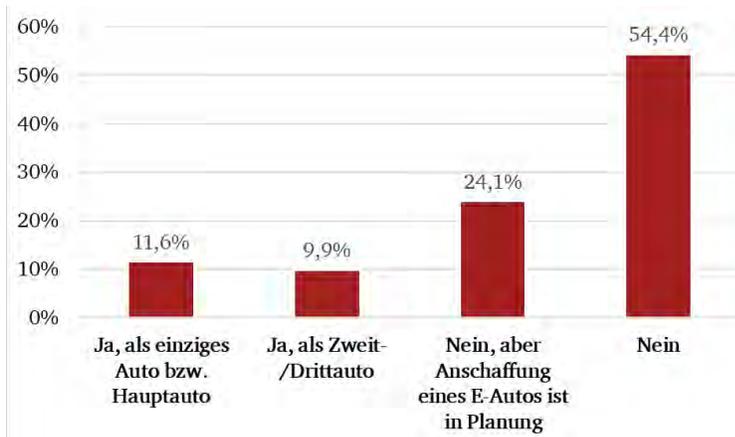


Abbildung 7: Besitz eines Elektroautos (Reines Elektrofahrzeug (BEV), Plug-In-Hybrid (PHEV) oder Range Extender)

35. Der Kaufpreis (ca. 51 %), die Reichweite (ca. 47 %), die Dauer des Ladevorgangs (ca. 32 %) und die fehlende Ladeinfrastruktur (ca. 31 %) stellen für diejenigen Personen, die nicht im Besitz eines Elektroautos sind, wesentliche Kaufhemmnisse dar. Diese Gründe können durch die Umsetzung des Elektromobilitätskonzepts für die Region Saar-Westpfalz und durch weitere finanzielle Bundes-, Landes- oder kommunale Förderungen (Kauf von Elektroautos, Aufbau von Ladeinfrastruktur) entkräftet werden.

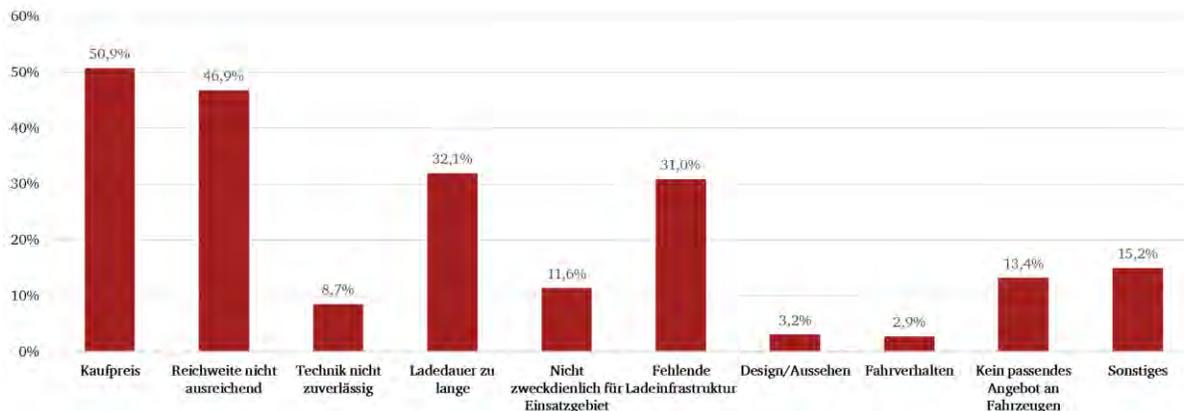


Abbildung 8: Gründe gegen den Kauf eines Elektroautos aus Sicht der Bürger (Mehrfachnennung möglich)

c) Private Ladeinfrastruktur

36. Hinsichtlich der Möglichkeiten des privaten Ladens zu Hause hat die Online-Befragung ergeben, dass bei ca. 43 % der Elektroautobesitzer bereits eine Wallbox installiert ist und bei weiteren ca. 47 % eine Möglichkeit zur Installation besteht. Lediglich bei ca. 5 % der Elektroautobesitzer, besteht keine Möglichkeit zur Installation einer Wallbox. Damit wird die große Bedeutung des Ladens zu Hause deutlich.

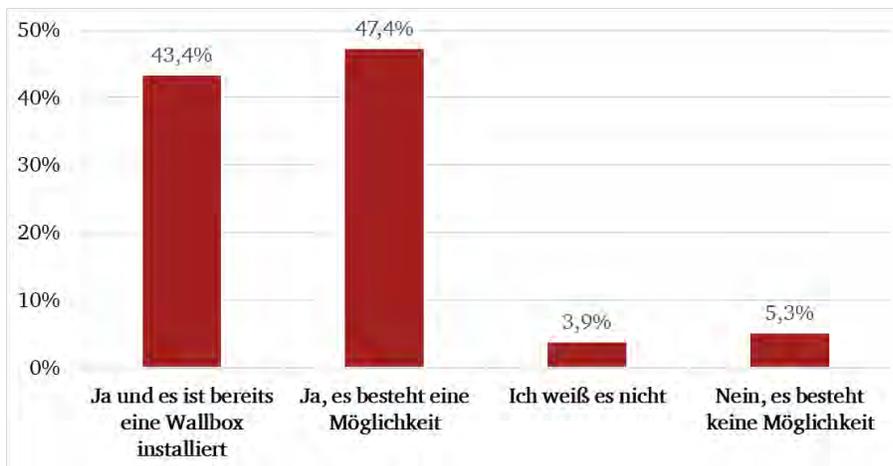


Abbildung 9: Möglichkeiten zum Laden zu Hause bei den Elektroautobesitzern

37. Auch bei den übrigen befragten Personen besteht bei mehr als der Hälfte die Möglichkeit zum Anbringen einer Wallbox zu Hause. Weitere ca. 24 % wissen es nicht, so dass ggf. auch bei einem Teil dieser Personen die Möglichkeit vorhanden ist. Hier könnten die lokalen bzw. regionalen Energieversorger an die Privathaushalte gezielt mit entsprechenden Informationen versorgen. Grundsätzlich ergibt sich durch das Laden zu Hause ein großes Potenzial, um die Elektrifizierung der Privatfahrzeuge weiter voranzutreiben.

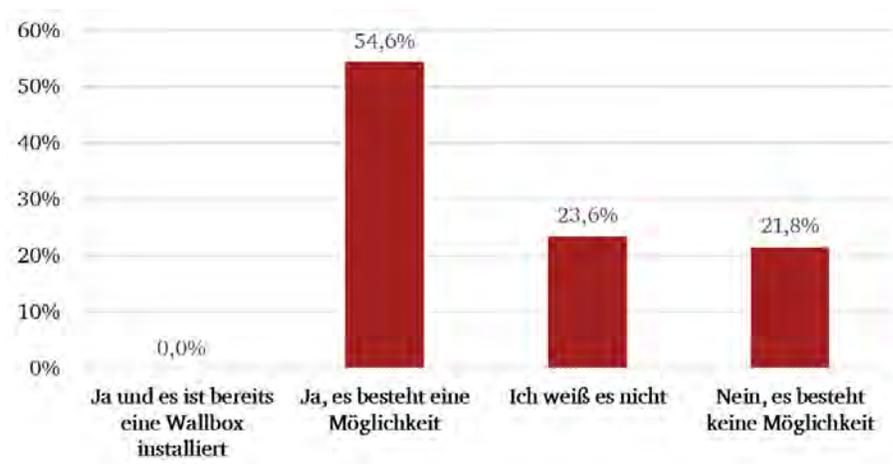


Abbildung 10: Möglichkeiten zum Laden zu Hause bei den übrigen Befragten

38. Da ein großer Teil der Pkw-Fahrten auf den Pendelverkehr entfallen und der private Pkw an der Arbeitsstätte in der Regel eine lange Standzeit hat, wurde im Rahmen der Online-Befragung auch die Möglichkeit des Ladens beim Arbeitgeber abgefragt. Demnach gab jeder vierte befragte Bürger an, dass der Arbeitgeber Lademöglichkeiten für Elektroautos zur Verfügung stellt. In über der Hälfte der Fälle ist das Laden für die Mitarbeiter sogar kostenlos. Somit gibt es bereits einige Arbeitgeber in der Region Saar-Westpfalz, die unter anderem durch die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur ei-

nen Beitrag zur Förderung der Elektromobilität leisten. Bei einer weiteren Zunahme der Elektroautos sollten sich weitere Arbeitgeber diesem Vorbild anschließen. Weitere Informationen zu den Unternehmen befinden sich in Kapitel 2. Unternehmen.

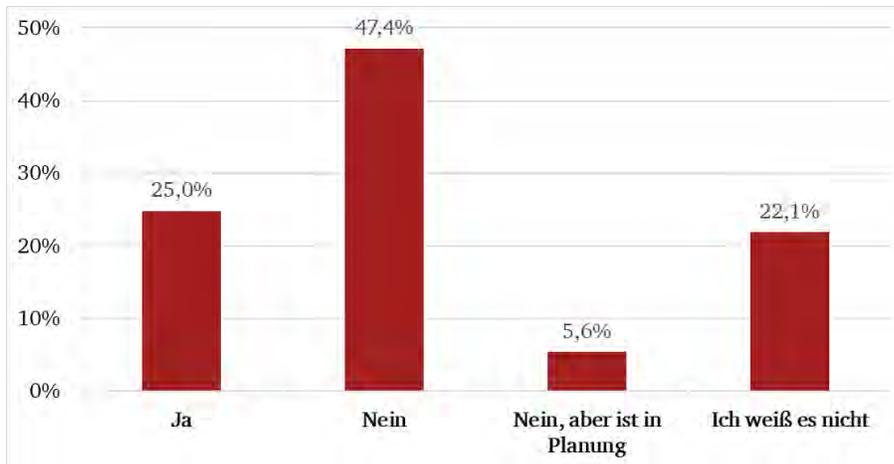


Abbildung 11: Möglichkeiten zum Laden beim Arbeitgeber

d) Öffentliche Ladeinfrastruktur

39. Bei der Frage nach der Bedeutung der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Vergleich zum privaten Laden zu Hause bzw. beim Arbeitgeber, ergeben sich Unterschiede zwischen den Antworten der Elektroautobesitzer und den Antworten der übrigen Befragten. Für beide Gruppen ist der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur wichtig, die Elektroautobesitzer messen dem Ausbau aber erwartungsgemäß eine noch höhere Bedeutung bei.

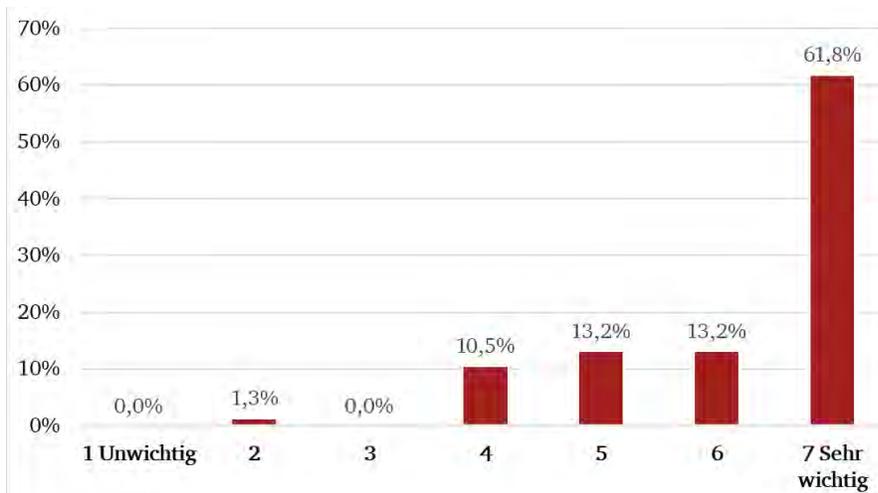


Abbildung 12: Bedeutung der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Vergleich zum privaten Laden zu Hause bzw. beim Arbeitgeber aus Sicht der Elektroautobesitzer

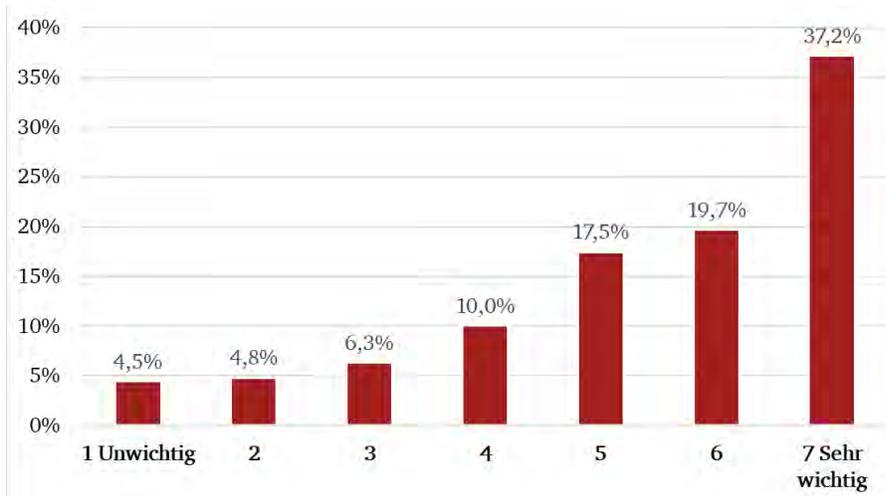


Abbildung 13: Bedeutung der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Vergleich zum privaten Laden zu Hause bzw. beim Arbeitgeber aus Sicht der übrigen Befragten

40. Auch bei der Frage nach den präferierten Standorten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur zeigen sich zum Teil Unterschiede zwischen den Elektroauto-Besitzern und den übrigen Befragten. Beide Gruppen wünschen sich neue Ladesäulen vor allem an den Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie den Einkaufszentren und Supermärkten. Die Elektroautobesitzer nennen dabei aber insbesondere die Einkaufszentren und Supermärkte (ca. 61 %), die übrigen Befragten hingegen die Arbeits- und Ausbildungsstätten (ca. 58 %). Eine verhältnismäßig hohe Bedeutung bei beiden Gruppen haben zudem Verkehrsknotenpunkte, Raststellen an Bundes- und Fernstraßen sowie die Innenstädte.

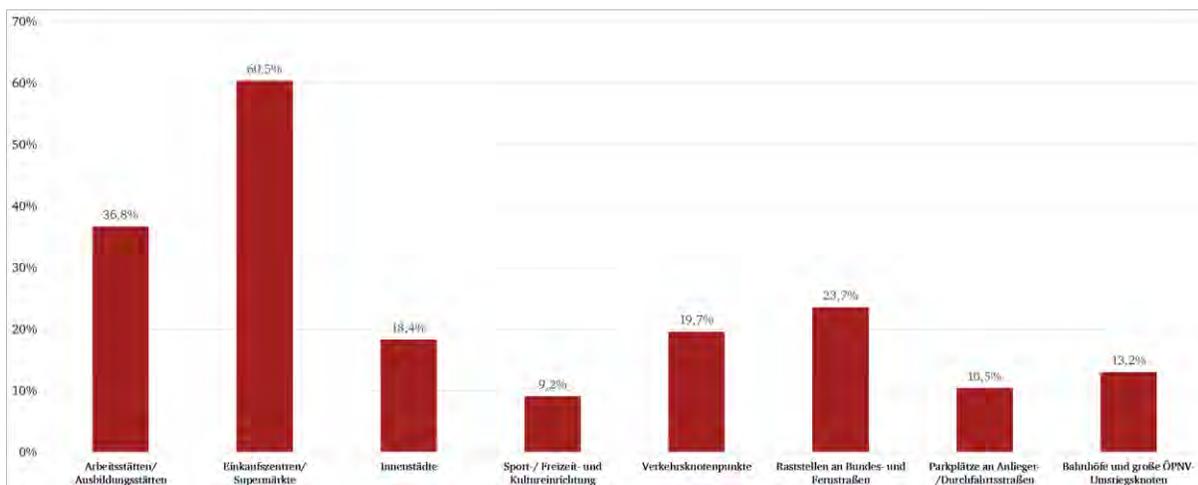


Abbildung 14: Bevorzugte Standorte für den Ausbau der Ladeinfrastruktur aus Sicht der Elektroautobesitzer (Mehrfachnennung möglich)

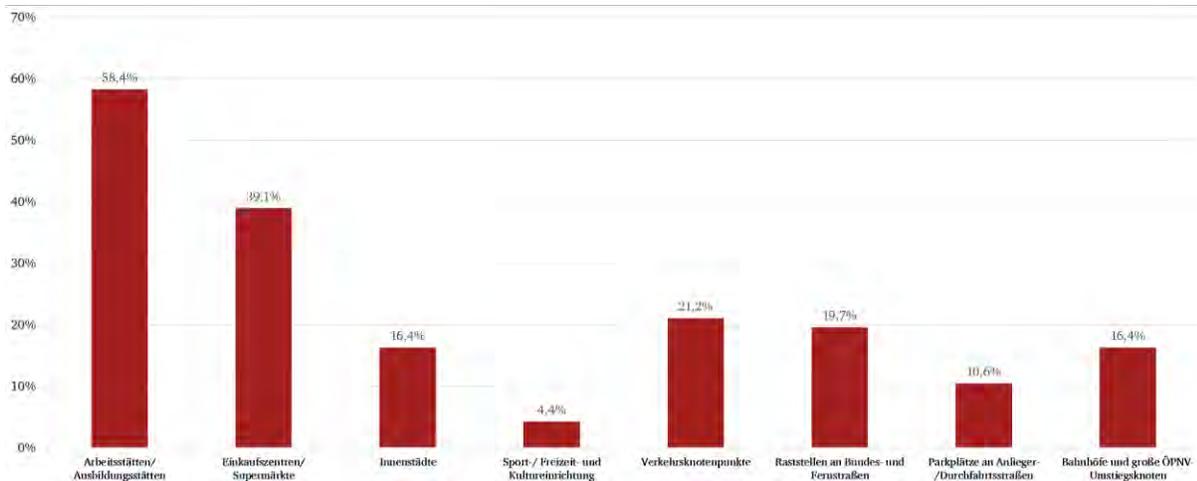


Abbildung 15: Bevorzugte Standorte für den Ausbau der Ladeinfrastruktur aus Sicht der übrigen Befragten (Mehrfachnennung möglich)

41. Bezogen auf alle befragten Bürgerinnen und Bürger hat fast die Hälfte bisher noch keine Aktivität zur Förderung der Elektromobilität in der Region Saar-Westpfalz wahrgenommen. Dies zeigt, dass Marketingaktivitäten sowie die Öffentlichkeitsarbeit verstärkt werden sollten, um die Bürger in der Region besser zu informieren. Am ehesten wurde noch der Aufbau der Ladeinfrastruktur bemerkt.

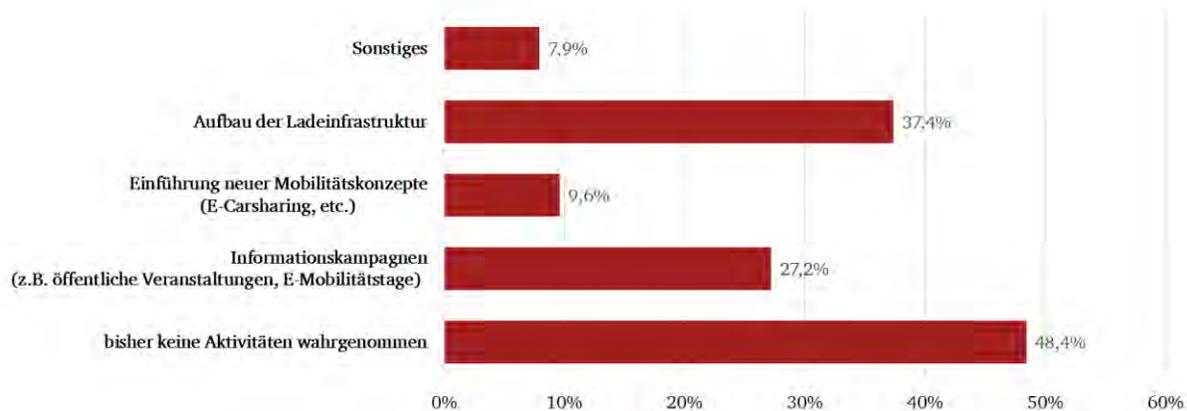


Abbildung 16: Wahrnehmung der Aktivitäten zur Förderung der Elektromobilität in der Region Saar-Westpfalz (Mehrfachnennung möglich)

42. In diesem Zusammenhang ist vor allem die Informationsbereitstellung über die bestehenden Ladesäulen in der Region von großer Bedeutung. Die (potenziellen) Elektroautonutzer brauchen aktuelle Informationen über die Lademöglichkeiten in der Region Saar-Westpfalz, um mit dem Elektrofahrzeug in der Region mobil sein können. Der Großteil der Elektroautobesitzer kennt sich mit den Standorten und deren Nutzung aus (ca. 39 %) oder weiß zumindest, wo diesbezügliche Informationen bereitgestellt werden (ca. 49 %). Dahingegen wissen von den übrigen Befragten ca. 47 %

nicht, wo sie sich über die Standorte von Ladesäulen in der Region Saar-Westpfalz und deren Nutzung informieren können. Grundsätzlich gilt es, die Informationen zur Ladeinfrastruktur transparent und nutzerfreundlich zur Verfügung zu stellen.

e) Zwischenfazit

43. Die Online-Befragung der Bürger hat unterstrichen, dass der Pkw das zentrale Verkehrsmittel in der Region Saar-Westpfalz ist. Bei Betrachtung der zurückgelegten Strecken wurde deutlich, dass ein großes Potenzial zum Einsatz von Elektrofahrzeugen besteht. Diejenigen, die bereits jetzt ein Elektroauto besitzen, laden vor allem zu Hause, zum Teil können sie auch bei ihrem Arbeitgeber laden. Die Bürger und dabei vor allem die Elektroautobesitzer, messen aber gleichzeitig dem Ausbau der öffentlichen Ladesäuleninfrastruktur eine hohe Bedeutung bei. Aus ihrer Sicht sollten neue Ladesäulen insbesondere an den Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie an den Einkaufszentren und Supermärkten errichtet werden. Ausbaufähig sind grundsätzlich die Aktivitäten zur Förderung der Elektromobilität in der Region Saar-Westpfalz, zumindest die diesbezügliche Kommunikation in der Öffentlichkeit, da die Aktivitäten nur bedingt wahrgenommen werden.

2. Unternehmen

a) Fahrzeugflotte

44. Bei der Online-Befragung wurde ersichtlich, dass vereinzelte Unternehmen bereits Elektrofahrzeuge im Fuhrpark haben. Die Unternehmen, bei denen noch kein Elektrofahrzeug im Fuhrpark vorhanden ist, haben sich zu den Gründen ähnlich geäußert wie die Bürgerinnen und Bürger. Neben dem Kaufpreis bilden die eingeschränkte Reichweite, die Dauer des Ladevorgangs und der geringe Ausbau der Ladeinfrastruktur wesentliche Kaufhemmnisse. Auch hier kann eine weitere finanzielle Bundes-, Landes- oder kommunale Förderung (Kauf von Elektroautos, Aufbau von Ladeinfrastruktur) einen Anreiz zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen setzen.

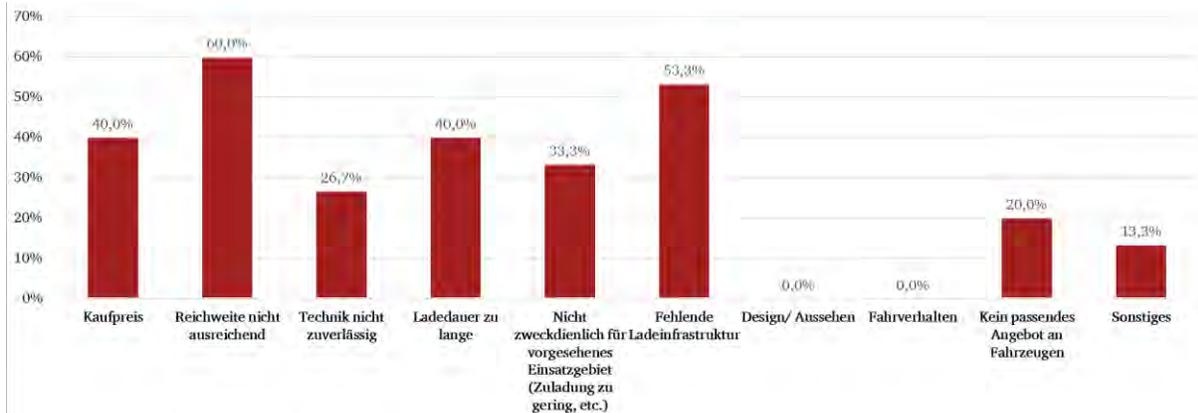


Abbildung 17: Gründe gegen den Kauf eines Elektroautos aus Sicht der Unternehmen (Mehrfachnennung möglich)

45. Bei Betrachtung der Fahrprofile ergeben sich grundsätzlich Potenziale zur (Teil-)Elektrifizierung von Fahrzeugflotten. Die üblichen Fahrten bewegen sich in einem Bereich bis zu 200 km. Bei etwa der Hälfte der befragten Unternehmen sind die Fahrzeuge in der Regel höchstens einmal pro Woche mehr als 200 km unterwegs.
46. Da das Thema Elektromobilität komplex ist, besteht bei vielen Unternehmen weiterhin ein hoher Beratungsbedarf. Die befragten Unternehmen gaben an, dass sie sich insbesondere eine Fördermittelberatung wünschen. Darüber hinaus besteht aber auch der Wunsch nach weiteren Beratungsangeboten (technische und rechtliche Beratung zur Infrastruktur, Beratung zur Fuhrparkelektrofizierung und Beratung zu innovativen Mobilitätskonzepten (Aufbau eines eigenen Car-Sharing-Konzepts)).

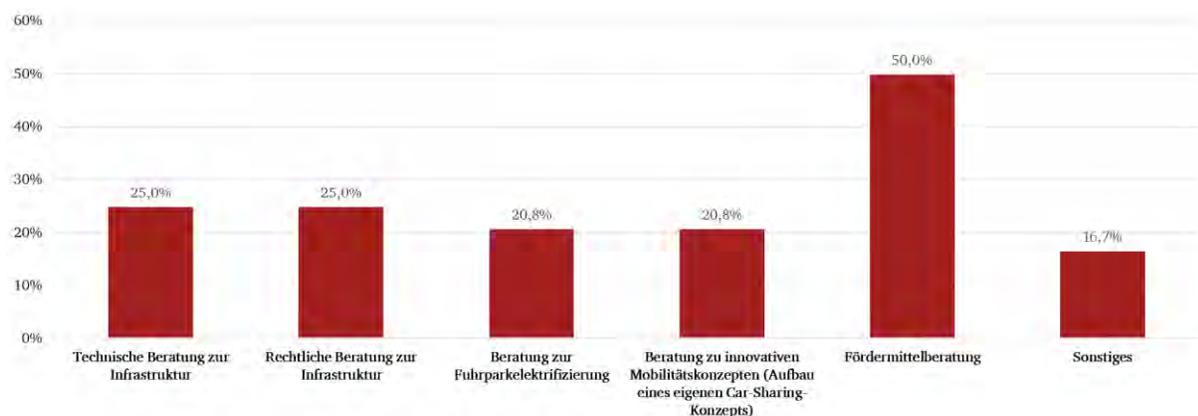


Abbildung 18: Beratungsbedarfe im Bereich Elektromobilität aus Sicht der Unternehmen (Mehrfachnennung möglich)

b) Eigene Ladeinfrastruktur

47. Dementsprechend sind dem Großteil der Unternehmen die aktuellen Förderprogramme im Bereich der Ladeinfrastruktur nicht bekannt. Durch die Unterstützung und Beratung der Unternehmen besteht ein entsprechendes Potenzial, die Ladeinfrastruktur in der Region Saar-Westpfalz weiter auszubauen. Einige Unternehmen haben indes bereits Förderprogramme in Anspruch genommen und stellen ihren Mitarbeitern, zum Teil auch Dritten, Lademöglichkeiten zur Verfügung.
48. Als Gründe werden vor allem der Umweltschutzgedanke, aber auch die Aspekte Mitarbeiterbindung-/akquise, Nachfrage von Kunden/Lieferanten sowie das Image genannt. Von den Unternehmen, die aktuell noch keine Lademöglichkeit anbieten, gab fast ein Drittel an, dass sie vorhaben, in Zukunft Stellplätze mit Lademöglichkeiten zu etablieren.

c) Öffentliche Ladeinfrastruktur

49. Mit Blick auf die Einschätzung der Bedeutung der öffentlichen Ladeinfrastruktur zeigt sich ein gemischtes Bild. Während der Großteil der Unternehmen die öffentliche Ladeinfrastruktur für (sehr) wichtig hält, ist der Ausbau für einige befragte Unternehmen hingegen unwichtig.

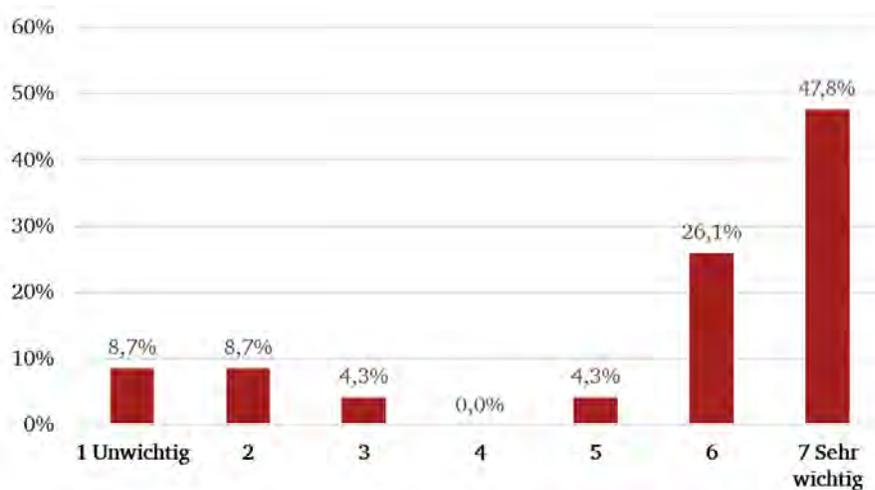


Abbildung 19: Bedeutung der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Vergleich zum privaten Laden zu Hause bzw. beim Arbeitgeber aus Sicht der Unternehmen

d) Zwischenfazit

50. In einzelnen Unternehmen werden bereits Elektrofahrzeuge eingesetzt. Grundsätzlich bestehen Potenziale zur Elektrifizierung weiterer (Teil-)Flotten. Wesentliche Hemmnisse sind aktuell noch der Kaufpreis und die Ladeinfrastruktur. Einige Unternehmen bieten bereits eigene Ladeinfrastruktur an und weitere planen die zukünftige Errichtung. Insgesamt zeigt sich auch ein großer Beratungsbedarf im Bereich der Elektromobilität, die über die Beratung zu Fördermitteln hinausgeht.

3. Tourismusgewerbe

a) Fahrzeugflotte

51. Auch im Tourismusgewerbe werden vereinzelt bereits Elektrofahrzeuge eingesetzt. Als Argumente gegen den Einsatz von Elektrofahrzeugen werden neben dem Kaufpreis die eingeschränkte Reichweite, die Dauer des Ladevorgangs und die fehlende Ladeinfrastruktur aufgeführt. Wie oben bereits geschrieben, kann auch hier eine weitere finanzielle Bundes-, Landes- oder kommunale Förderung (Kauf von Elektroautos, Aufbau von Ladeinfrastruktur) einen Anreiz zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen setzen.
52. Zudem geben einige der Befragten an, dass noch kein passendes Angebot an Fahrzeugen auf dem Markt sei bzw. dass das aktuelle Elektrofahrzeugangebot nicht zweckdienlich für das vorgesehene Einsatzgebiet (Zuladung zu gering, etc.) ist.

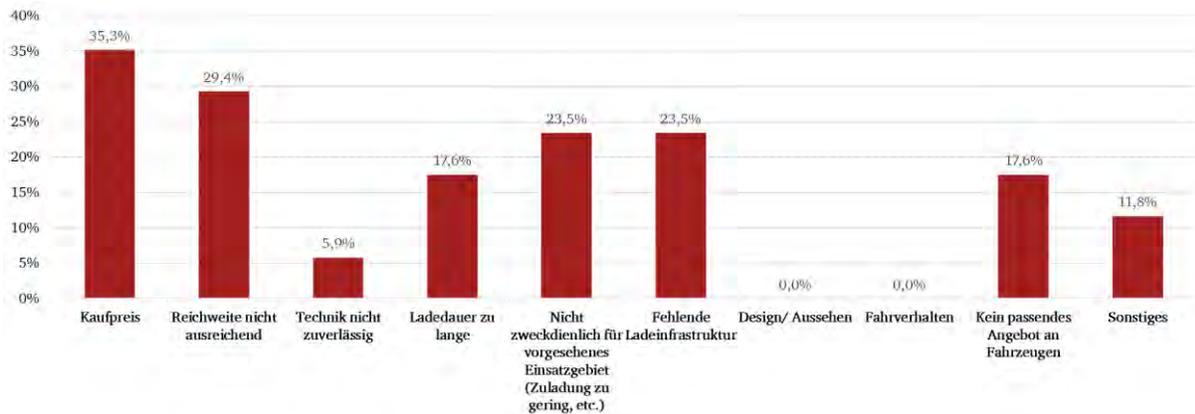


Abbildung 20: Gründe gegen den Kauf eines Elektroautos aus Sicht der Unternehmen (Mehrfachnennung möglich)

53. Auch im Tourismusgewerbe besteht noch ein hoher Beratungsbedarf im Bereich der Elektromobilität. Neben der Fördermittelberatung ist vor allem die technische und rechtliche Beratung zur Infrastruktur erwünscht.

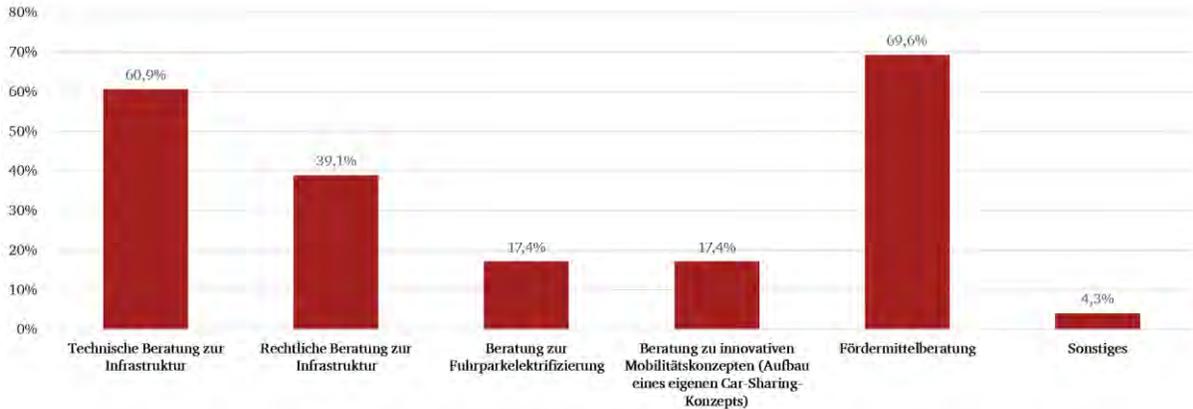


Abbildung 21: Beratungsbedarfe im Bereich Elektromobilität aus Sicht des Tourismusgewerbes (Mehrfachnennung möglich)

b) Eigene Ladeinfrastruktur

54. Dementsprechend sind fast allen Befragten die aktuellen Förderprogramme im Bereich der Ladeinfrastruktur nicht bekannt. Dennoch werden vielfach den Gästen bereits Lademöglichkeiten zur Verfügung gestellt.
55. Als Gründe werden vor allem das Image, der Umweltschutzgedanke, aber auch die Aspekte Kundenbindung, Gewinnung neuer Kundengruppen sowie die Nachfrage nach Ladeinfrastruktur von Seiten der Gäste genannt. Von den Befragten, die aktuell noch keine Lademöglichkeit anbieten, gaben viele jedoch an, dass sie vorhaben, in Zukunft Stellplätze mit Lademöglichkeiten zu etablieren.
56. Durch die Unterstützung und Beratung des Tourismusgewerbes besteht ein Potenzial, die Ladeinfrastruktur in der Region Saar-Westpfalz weiter auszubauen.

c) Öffentliche Ladeinfrastruktur

57. Auch beim Tourismusgewerbe ergibt sich bei der Einschätzung der Bedeutung der öffentlichen Ladeinfrastruktur ein gemischtes Bild. Während der Großteil der Befragten die öffentliche Ladeinfrastruktur für (sehr) wichtig hält, ist der Ausbau für einige Befragte hingegen unwichtig.

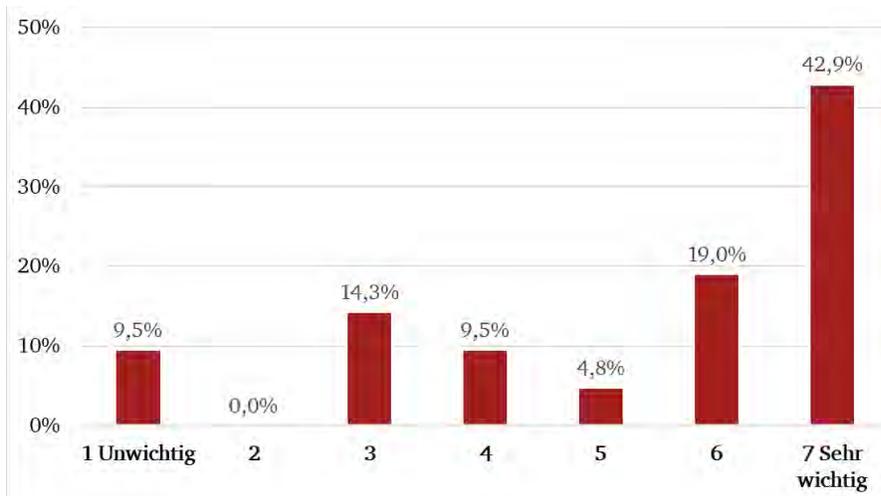


Abbildung 22: Bedeutung der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Vergleich zum privaten Laden zu Hause bzw. beim Arbeitgeber aus Sicht des Tourismusgewerbes

d) Zwischenfazit

58. Vereinzelt sind Elektrofahrzeuge in Fahrzeugflotten bereits im Einsatz. Ein wesentliches Hemmnis zur weiteren Elektrifizierung stellt neben dem Kaufpreis und der Ladeinfrastruktur auch das aktuelle Fahrzeugangebot auf dem Markt dar. Einige Befragte bieten bereits eigene Lademöglichkeiten an, weitere planen die zukünftige Errichtung. Insgesamt ergibt sich auch hier ein großer Beratungsbedarf im Bereich der Elektromobilität, der über die Beratung zu Fördermitteln hinausgeht.

4. Touristen

a) Anreise und Mobilität vor Ort

59. Der Pkw ist auch für die Touristen das zentrale Verkehrsmittel. Dies gilt sowohl für die An- und Abreise als auch für die Mobilität während des Aufenthalts in der Region Saar-Westpfalz. Während des Aufenthalts in der Region werden eher kürzere Strecken zurückgelegt, für die problemlos ein Elektrofahrzeug eingesetzt werden könnte.
60. Dabei haben alle befragten Touristen angegeben, dass sie keine Informationen zum Thema Elektromobilität während ihres Aufenthalts erhalten haben. Mit Blick auf den angestrebten Ausbau der Elektromobilität in der Region Saar-Westpfalz sind auch die Öffentlichkeitsarbeit und die Informationsbereitstellung von Bedeutung. Entsprechende Potenziale gilt es zukünftig zu nutzen.

b) Öffentliche Ladeinfrastruktur

61. Für die befragten Touristen spielt der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur (noch) keine große Rolle. Dementsprechend gering ist auch die Bedeutung der Lademöglichkeiten bei der Auswahl des Urlaubsziels.

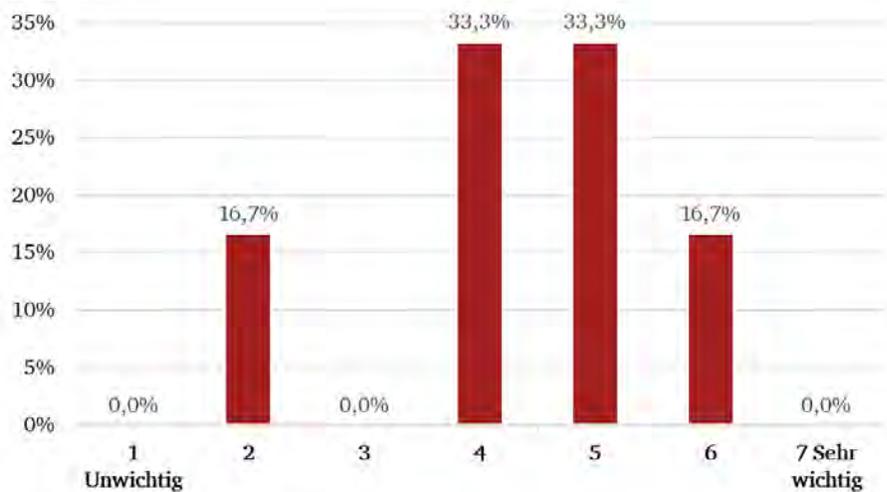


Abbildung 23: Bedeutung der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Vergleich zum privaten Laden zu Hause bzw. beim Arbeitgeber aus Sicht der Touristen

c) Zwischenfazit

62. Für die Mobilität der Touristen in der Region Saar-Westpfalz sind Potenziale für den Einsatz von Elektrofahrzeugen erkennbar. Neben dem Ausbau des Angebots (an Ladeinfrastruktur etc.) sollten die Touristen mit entsprechenden Informationen zur Elektromobilität versorgt werden. Bislang schätzen die befragten Touristen den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur nur für bedingt wichtig ein.

5. Fazit

63. An der Befragung nahmen 353 Bürger, 24 Unternehmer, 23 Akteure aus dem Tourismusgewerbe und sieben Touristen teil. Die Ergebnisse sind nicht repräsentativ, geben aber eine Indikation über die Einstellung und Erfahrung der einzelnen Nutzergruppen hinsichtlich des Themas Elektromobilität.
64. Die Online-Befragung der Bürgerinnen und Bürger hat verdeutlicht, dass der Pkw das zentrale Verkehrsmittel in der Region Saar-Westpfalz ist. Mit Blick auf die Fahrleistungen zeigt sich, dass ein großes Potenzial zum Einsatz von Elektrofahrzeugen vorhanden ist

65. Die meisten Befragten messen dem Ausbau der öffentlichen Ladesäuleninfrastruktur eine hohe Bedeutung bei. Neue Ladesäulen sollten aus ihrer Sicht vor allem an den Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie an den Einkaufszentren und Supermärkten errichtet werden.
66. Neben der öffentlichen Ladeinfrastruktur wird Mitarbeitern und Kunden zum Teil bereits jetzt bei der Arbeits-/Ausbildungsstätte bzw. der Unterkunft die Möglichkeit zum Laden gegeben. Die aktuellen Förderprogramme im Bereich der Ladeinfrastruktur sind allerdings den meisten regionalen Akteuren nicht bekannt. Durch die Unterstützung und Beratung der regionalen Akteure ergibt sich ein großes Potenzial, die Ladeinfrastruktur in der Region Saar-Westpfalz weiter auszubauen.
67. Grundsätzlich besteht bei den Aktivitäten zur Förderung der Elektromobilität in der Region Saar-Westpfalz Handlungsbedarf, zumindest hinsichtlich der Kommunikation von Informationen zum Thema Elektromobilität in der Öffentlichkeit.

II. Potenzialstandorte in der Projektregion Saar-Westpfalz

1. Untersuchungsgegenstand und räumliche Eingrenzung

68. Die von der Region Saarwestpfalz in Auftrag gegebene Untersuchung hat den Aufbau einer regionalen, bedarfsgerechten und öffentlich-zugänglichen Ladeinfrastruktur zum Ziel. Diese dient dazu, die Akteure und Kommunen in der Region für das Thema Elektromobilität zu sensibilisieren und, im Sinne eines strategischen Überblicks, die Bedarfe der Region räumlich unterscheidbar abbilden zu können. Hierfür galt es, eine Bestandsaufnahme der bestehenden Ladeinfrastruktur und eine bedarfsorientierte Potenzialanalyse für die Region Saarwestpfalz zu erarbeiten. Folglich wurden die räumlichen Analysen auf der Maßstabsebene der Region Saarwestpfalz geführt und methodisch auf eine flächendeckend gleiche Informationsdichte geachtet.
69. Grundlage der Raumuntersuchung bildeten die öffentlich-zugänglichen, statistischen Daten von Bund und Ländern, statistische Erhebungen der Bundesagentur für Arbeit, des Kraftfahrtbundesamts und eigene, räumliche Datenrecherchen auf Basis der verfügbaren Geodatendienste und des offenen Datenportals OpenStreetmap.org.

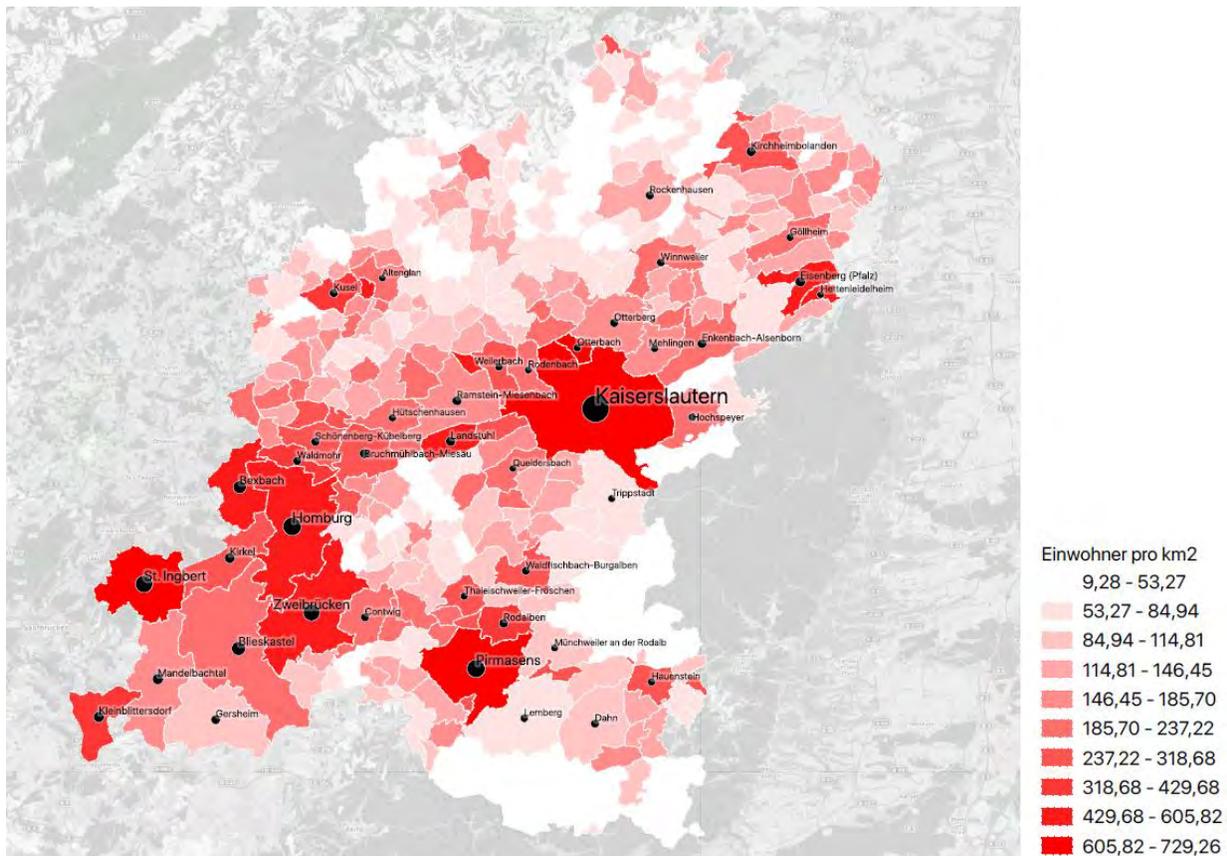


Abbildung 24: Räumliche Unterschiede der Region Saar-Westpfalz nach Einwohnerdichte (Quelle: Destatis, 2018)

70. Die Besonderheit der Saarwestpfalz liegt in der Vielzahl kleiner Streusiedlungskerne des ländlichen Raums, im Gegensatz zu den Groß- und Mittelstädten, wie Kaiserslautern, Homburg, Zweibrücken, St. Ingbert und Pirmasens. Versteht man die Verortung und Installation von Ladesäulen als eine Form der Daseinsvorsorge, so bilden Bevölkerungsstatistiken und Siedlungsräume die wichtigste Informationsgrundlage. Hinzu kommen Angaben zur Unternehmensdichte, den aktuellen KFZ-Zulassungszahlen und Pendlerverkehren. Die nachfolgende Karte zeigt daher die räumlichen Strukturunterschiede in der Region Saarwestpfalz entsprechend der Einwohnerdichte je km².

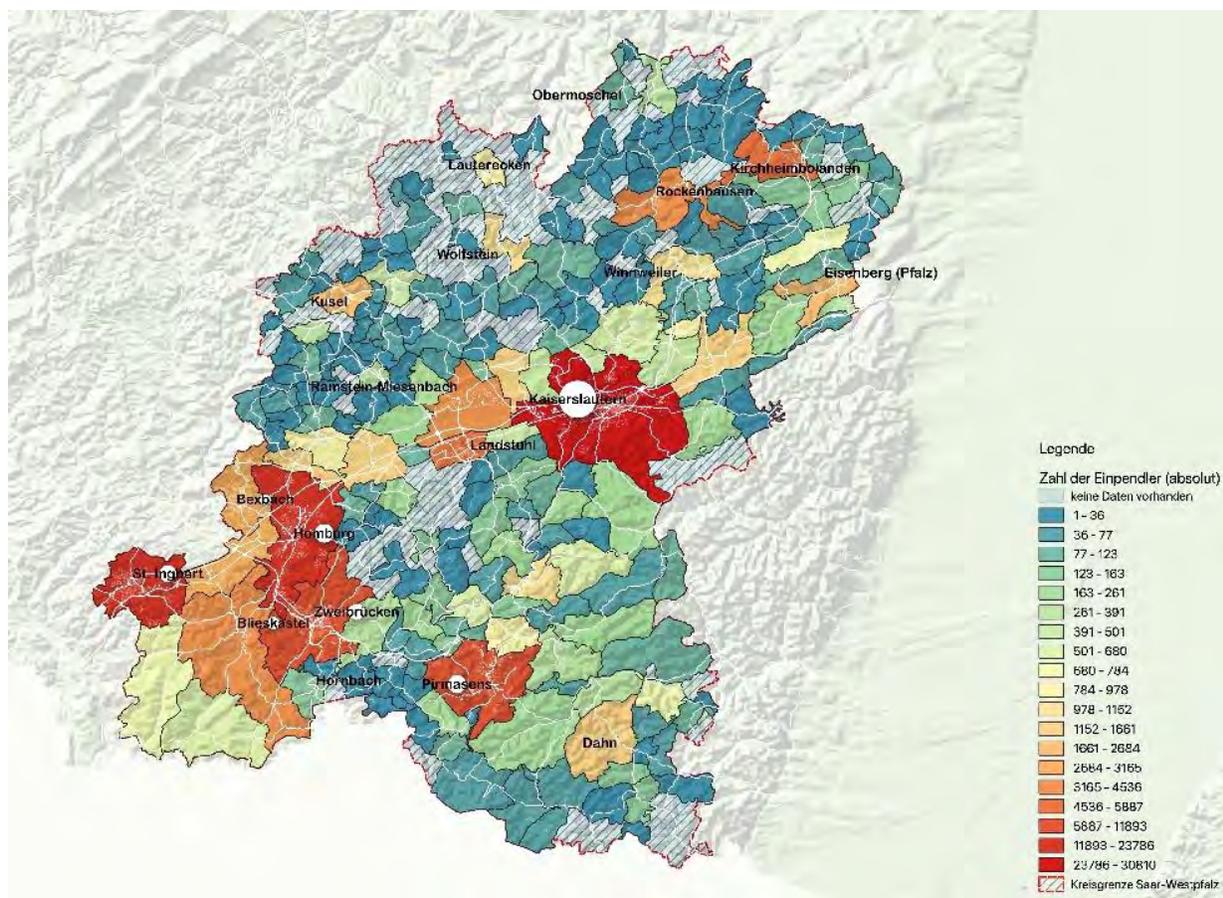


Abbildung 25: Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Einpendler

71. An obigen Abbildungen ist erkennbar, dass sich die Region Saar-Westpfalz durch eine Mischung aus urban-verdichteten und ländlichen Räumen auszeichnet. Zudem wird deutlich, dass die Wegedistanzen zwischen den drei größten Städten Kaiserslautern, Homburg und Pirmasens relativ gering sind und sich die Verkehrsströme der (sozialversicherungspflichtigen) Einpendler auf wenige Ballungsgebiete konzentrieren.

2. Methodisches Vorgehen

a) Umsetzungsschritte zur Ableitung der Potenzialstandorte

72. Das Vorgehen der Standortanalyse umfasst im Wesentlichen fünf aufeinander aufbauende und gemeinsam mit der Steuerungsgruppe abgestimmte Schritte:



Abbildung 26: Umsetzungsschritte

73. Zunächst wurden in einem ersten Schritt alle Parkplätze als mögliche Standorte zusammengestellt. Als einheitlicher Untersuchungsgegenstand, auf den die räumlichen Bedarfskriterien angewendet werden, wurden alle in der Region Saarwestpfalz aufzufindenden und eindeutig zu definierenden Parkplatzstandorte gewählt. Die Datengrundlage hierfür stammt aus freien Daten des OpenStreet-Map-Projekts, Daten des Landesamts und, zum größten Teil, durch eigenen Abgleich mit hochauflösenden Luftbildern. Insgesamt ergaben sich so eine relevante Menge von insgesamt 5.108 potenziellen Standortoptionen.

74. Zudem erfolgte die Definition der lagebezogenen Einflussfaktoren (Untersuchungskriterien), anhand derer die Standorte später bewertet wurden. In Abstimmung mit der Lenkungsgruppe wurden folgende 13 räumliche Untersuchungsfaktoren als handlungsorientierte Analyseebenen festgelegt:

- **Orte mit hoher Wohndichte** anhand der Einwohnerdichte,
- **Mitfahrerparkplätze** anhand der Pendlerströme,
- **P&R Parkplätze** anhand der Einwohnerdichte im Umkreis von 10 km,
- **Gewerbeflächen** anhand des Indexes der Anzahl an Betrieben je Kommune,
- **großflächiger Einzelhandel an Pendler Routen** anhand der Pendlerströme,
- **Tankstellen an Pendler Routen** anhand der Pendlerströme,

- **innerstädtische Shopping-/Einzelhandelszonen** anhand der angenommenen durchschnittlichen Aufenthaltsdauer,
- **Bildungsorte** anhand der angenommenen durchschnittlichen Aufenthaltsdauer,
- **Verwaltungsorte** anhand der angenommenen durchschnittlichen Aufenthaltsdauer,
- **Pflege- und Gesundheitsorte** anhand der angenommenen durchschnittlichen Aufenthaltsdauer,
- **bekannte touristische Ziele** anhand der angenommenen durchschnittlichen Aufenthaltsdauer,
- **freizeitorientierte Ziele** anhand der angenommenen durchschnittlichen Aufenthaltsdauer sowie
- **kulturelle Orte** anhand der angenommenen durchschnittlichen Aufenthaltsdauer.

75. In dem nachfolgenden zweiten Analyseschritt wurden alle der insgesamt 5.108 potenziellen Standortoptionen einem oder mehreren der 13 Untersuchungskriterien zugeordnet und entsprechend ihrer Erreichbarkeit, Aufenthaltsdauer oder ihres Lagefrequenzpotenzials individuell analysiert, gewichtet und mit einem eigenen Skalenwert versehen.

76. Zur räumlichen Aggregation der Potenzialstandorte wurde nachfolgend eine Zuordnung in eine von drei Relevanzgruppen (thematischen Schwerpunkten) vorgenommen: Standorte der Daseinsvorsorge, Standorte der überregionalen Wirtschaftlichkeit (Wirtschaftlichkeit I) und Standorte der lokalen Wirtschaftlichkeit (Wirtschaftlichkeit II).

77. Diese Zuordnung diente insbesondere dazu, räumliche Standortfaktoren mit den technischen Rahmenbedingungen in Übereinstimmung zu bringen und regionale Besonderheiten in Form verschiedener Gewichtungsszenarien besser abbilden zu können. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Zuordnung in verkürzter Fassung:

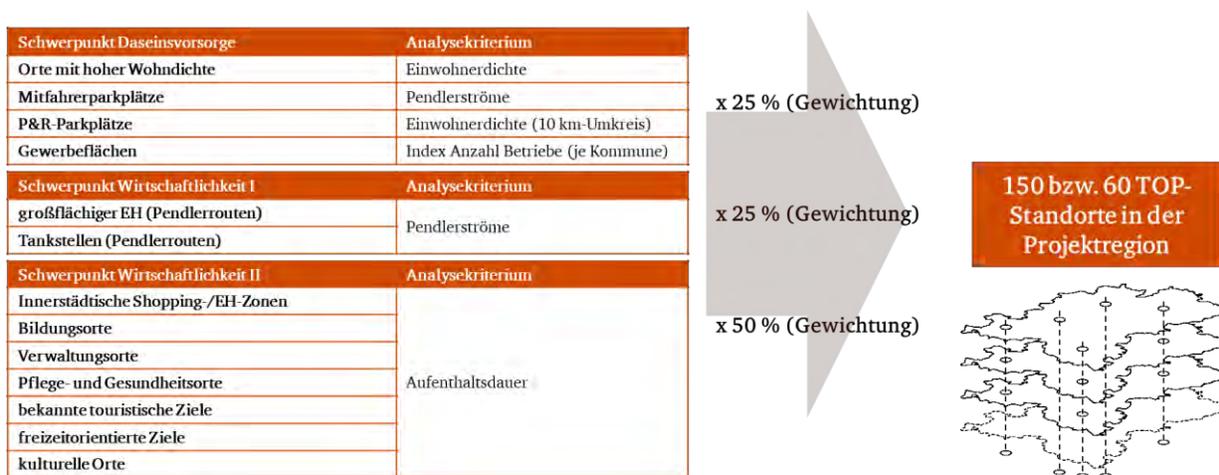


Abbildung 27: Zusammenfassung der Untersuchungskriterien zu gewichteten thematischen Schwerpunkten

78. Im dritten Schritt erfolgte die Verschneidung der Themenschwerpunkte und die Berechnung des individuellen lagebezogenen Eignungswertes jedes Potenzialstandorts, einschließlich der Zuordnung von sinnvollen Ladeleistungen der Ladepunkte. Durch die abgestimmte Gewichtung der thematischen Schwerpunkte mit 25 %, 25 % und 50 % konnte für jeden Standort ein Gesamtpotenzialwert ermittelt werden (siehe folgende Abbildung).

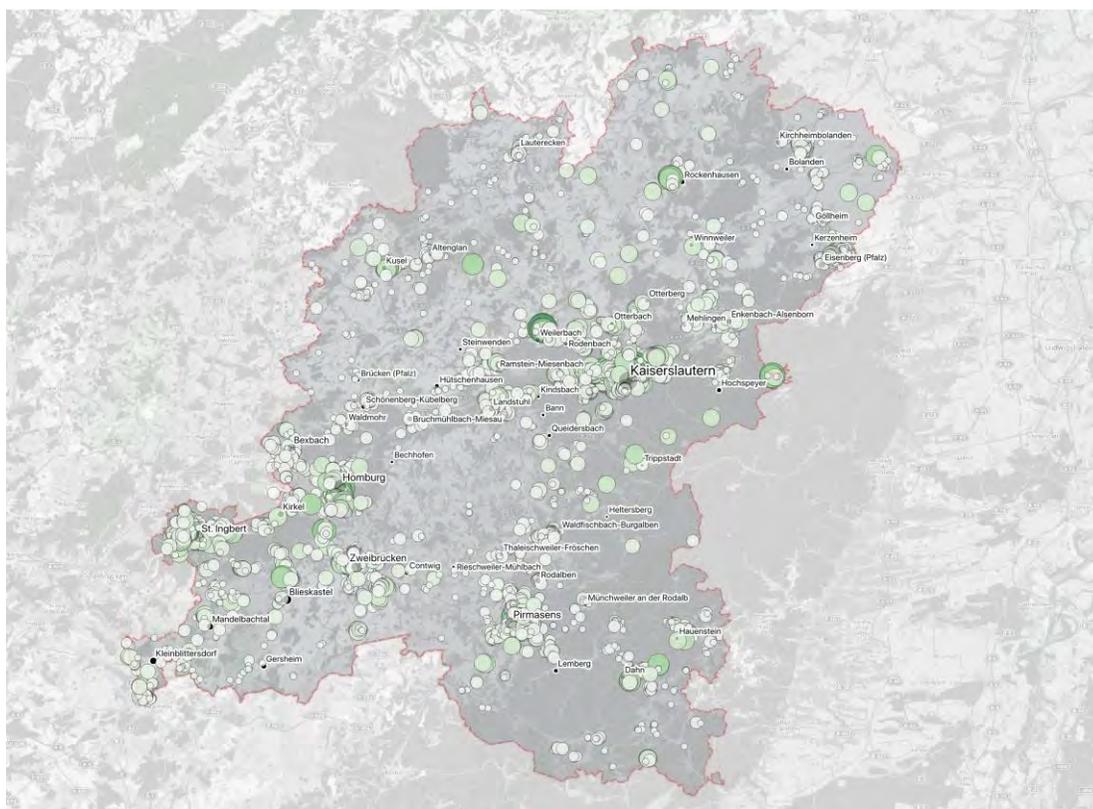


Abbildung 28: Alle 5.108 Potenzialstandorte mit ihrer lokalen Eignung

79. Um die Ergebnisse zu den über 5.100 Standorten weiter zu verdichten, wurden im anschließenden Schritt 4 die Potenzialstandorte unter Berücksichtigung der bereits bestehenden bzw. fest geplanten Ladeinfrastruktur zu Potenzialräumen zusammengefasst. Durch diese Verdichtung konnten die möglichen Potenzialräume für die Errichtung von Ladeinfrastruktur (Ladebedarfsräume) weiter eingegrenzt werden.

80. Insgesamt wurden in Abstimmung mit der Lenkungsgruppe sechs unterschiedliche Szenarien in jeweils zwei Bewertungsoptionen für die Region Saarwestpfalz durchgerechnet, um eine optimale räumliche Verteilung der anvisierten 160 Potenzialstandorte in der Region zu erhalten. Im Rahmen der Auftragsausschreibung wurde die Zahl von 160 Potenzialstandorten für die Gesamtregion Saarwestpfalz festgelegt. Gleichzeitig war es der Lenkungsgruppe ein Anliegen, sowohl urbane als auch ländliche Gebiete als gleichermaßen relevant zu erachten. Folglich musste für alle recherchierten,

analysierten und gewichteten Potenzialorte (Parkplätze) ein optimal passendes Rasternetz gefunden werden, das einerseits einen hinreichend guten Detaillierungsgrad im Bereich der Großstädte aufweist und andererseits dennoch kleinteilige und im ländlichen Raum flächig verteilte Potenziale ausreichend berücksichtigt. In gemeinsamer Abstimmung wurden daher sechs verschiedene Rastergrößen durchgerechnet (1.000 m / 1.250 m / 1.500 m / 1.750 m / 2.000 m / 2.500 m) und jeweils an Hand des höchsten Eignungswerts und alternativ des höchsten Summenwerts durchgerechnet. Im Ergebnis stellte sich die Aggregation auf Basis eines 2.000 m x 2.000 m Rasters mit Übertrag des höchsten darin liegenden Eignungswerts als praktikabelste Lösung heraus.“

81. Im Ergebnis konnten aus den 5.108 Ausgangsorten insgesamt 165 Ladebedarfsräume der Größe 2.000 m x 2.000 m als regionale Standortvorschläge ausgewiesen werden (siehe folgende Abbildung). Die mengenmäßigen Unterschiede der Standorte (160 vs. 165) resultieren aus den individuellen Eignungswerten der Standorte, die zu den TOP-Standorten hinzugezählt werden. Da der Schnitt nur bei konkreten Zahlenwerten erfolgen kann, liegt die resultierende Standortzahl entweder knapp über oder unter den geforderten 160 Potenzialorten. Um ein möglichst flächendeckendes Ergebnis für die Region erzielen zu können, wurde hier die nächstgelegene Anzahl von 165 Räumen verwendet.

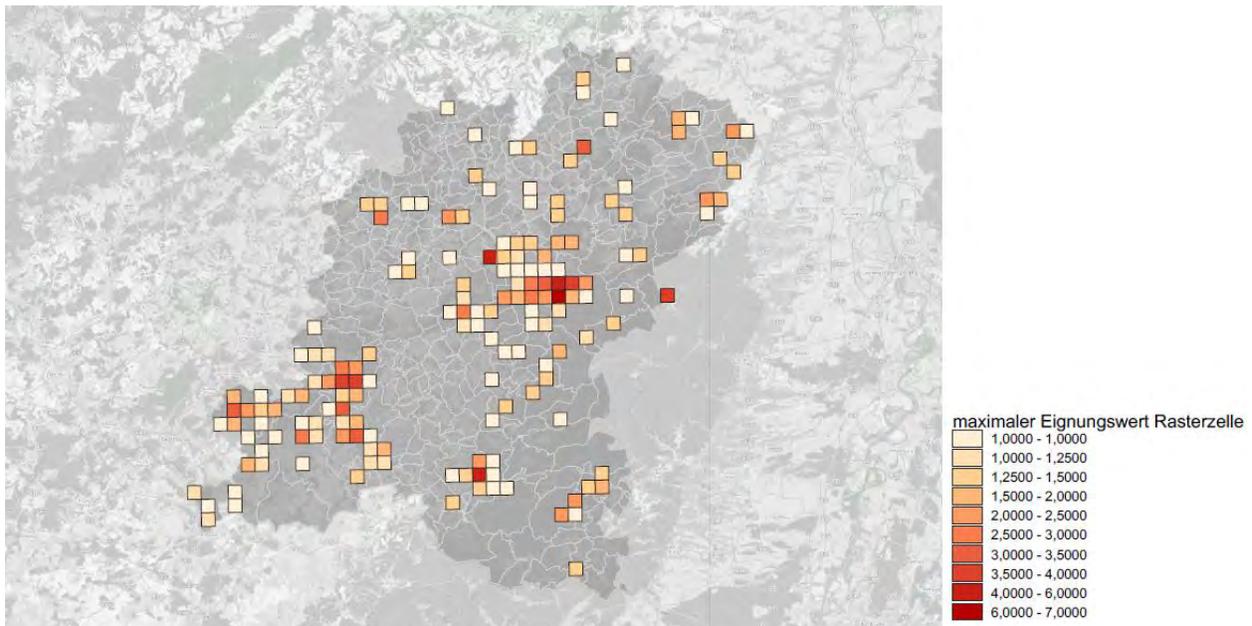


Abbildung 29: TOP-160-Potenzialräume als Rasterstellen (2 km x 2 km)

82. Auf Grundlage des verabschiedeten (2.000 m x 2000 m-)Szenarios wurden die Parkplatzstandorte mit den höchsten Eignungswerten innerhalb dieser Potenzialräume mit den Mitgliedern der Steuerungsgruppe, den Kommunen und den Netzbetreibern abgestimmt, um diejenigen Standorte definieren zu können, die im Rahmen der Vor-Ort-Analyse vertieft untersucht werden sollten (Schritt 5). Durch dieses Vorgehen kann vermieden werden, dass Standorte, die sich aus den lokalen

Gegebenheiten (z. B. fehlender bzw. sehr kostenintensiver Netzanschluss) nicht für die Errichtung von Ladeinfrastruktur eignen. Die Kommunen haben leider keine flächendeckende Rückmeldung und die Netzbetreiber nur vereinzelt eine Rückmeldung gegeben (die Rückmeldungen sind im Anhang beigefügt).

83. Um sowohl urbane als auch ländliche Räume zu berücksichtigen, wurde gemeinsam mit der Steuerungsgruppe bei der Definition der Standorte für die Vor-Ort-Analyse in der Projektregion Saar-Westpfalz bewusst eine Gleichverteilung zwischen den Städten mit mindestens 20.000 Einwohnern und dem ländlichen Raum außerhalb dieser Städte mit jeweils (mindestens) 30 Potenzialstandorten festgelegt. Bei einer rein rechnerischen Betrachtung nach lokalen Eignungswerten wäre ein Großteil der letztendlich auszuwählenden 60 Standorte allein auf die großen Ballungszentren wie zum Beispiel Kaiserslautern gefallen, da diese neben der vergleichsweise hohen Einwohnerzahl auch die größten Standortangebote bündeln. Durch die nun gewählte Par-Pari-Verteilung können die Anforderungen an ein regional zusammenhängendes, kohärentes Ladeinfrastrukturnetz und an das Gebot gleichwertiger Lebensverhältnisse berücksichtigt werden. Die ausgewählten Potenzialstandorte der Vor-Ort-Analyse sowie deren Verteilung über die Projektregion sind in den nachfolgenden beiden Abbildungen dargestellt.

Projektregion	Standorte
Kreisfreie Stadt Kaiserslautern	8
Kreisfreie Stadt Pirmasens	5
Kreisfreie Stadt Zweibrücken	5
Stadt Blieskastel	5
Stadt Homburg	5
Stadt St. Ingbert	5
Städte (≥ 20.000 EW)	33
Donnersbergkreis	5
Kreis Kaiserslautern	7
Kreis Kusel	5
Saarpfalz-Kreis	7
Kreis Südwestpfalz	6
Ländlicher Raum	30

Abbildung 30: Potenzialstandorte der Vor-Ort-Analyse über die Projektregion

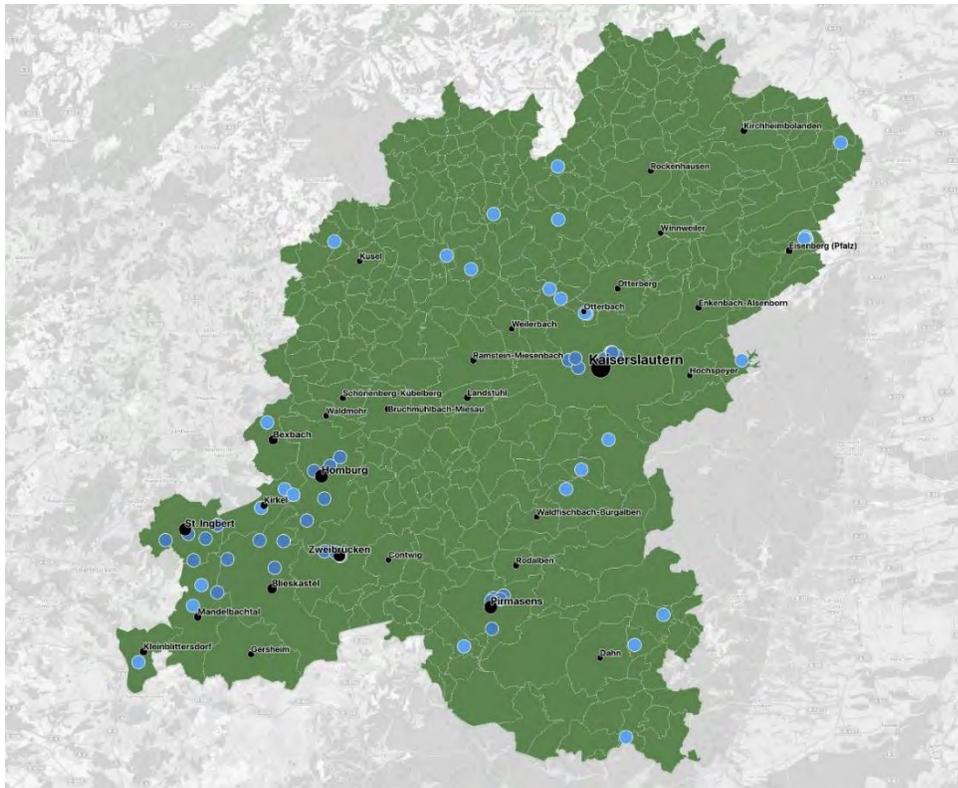


Abbildung 31: Räumliche Verteilung der Potenzialstandorte der Vor-Ort-Analyse

84. Die konkreten Standorte dieser Potenzialstandorte sind anhand der Geokoordinaten (Breiten- und Längengrad) in den folgenden beiden Abbildungen in Differenzierung nach den Städten mit mindestens 20.000 Einwohnern und dem ländlichen Raum außerhalb dieser Städte aufgeführt.

Nr.	Stadt	Geokoordinaten
1	Kreisfreie Stadt Kaiserslautern	49.4476710, 7.7753973
2	Kreisfreie Stadt Kaiserslautern	49.4402133, 7.71220742
3	Kreisfreie Stadt Kaiserslautern	49.441526, 7.7658695
4	Kreisfreie Stadt Kaiserslautern	49.4480974, 7.77760891
5	Kreisfreie Stadt Kaiserslautern	49.4327746, 7.72691040
6	Kreisfreie Stadt Kaiserslautern	49.4421274, 7.72241674
7	Kreisfreie Stadt Kaiserslautern	49.4443962, 7.78513009
8	Kreisfreie Stadt Kaiserslautern	49.4475856, 7.77829435
9	Kreisfreie Stadt Pirmasens	49.2060217, 7.59848948
10	Kreisfreie Stadt Pirmasens	49.2086164, 7.61396271
11	Kreisfreie Stadt Pirmasens	49.1757133, 7.5963331
12	Kreisfreie Stadt Pirmasens	49.204955, 7.608998
13	Kreisfreie Stadt Pirmasens	49.203207, 7.595017
14	Kreisfreie Stadt Zweibrücken	49.2521156, 7.34289450

Nr.	Stadt	Geokoordinaten
15	Kreisfreie Stadt Zweibrücken	49.2498000, 7.36617895
16	Kreisfreie Stadt Zweibrücken	49.2475280, 7.36684792
17	Kreisfreie Stadt Zweibrücken	49.2484899, 7.36561017
18	Kreisfreie Stadt Zweibrücken	49.251205, 7.359663
19	Stadt Blieskastel	49.2115590, 7.18083644
20	Stadt Blieskastel	49.2443739, 7.19620326
21	Stadt Blieskastel	49.2629276, 7.24487414
22	Stadt Blieskastel	49.2358722, 7.26767316
23	Stadt Blieskastel	49.2622591, 7.28097206
24	Stadt Homburg	49.3363446, 7.35138838
25	Stadt Homburg	49.3041041, 7.34273102
26	Stadt Homburg	49.3448577, 7.36652442
27	Stadt Homburg	49.2825024, 7.31639690
28	Stadt Homburg	49.3312750, 7.32723503
29	Stadt St. Ingbert	49.2432374, 7.14487372
30	Stadt St. Ingbert	49.2631446, 7.1027966
31	Stadt St. Ingbert	49.2779643, 7.18088188
32	Stadt St. Ingbert	49.2647478, 7.16314666
33	Stadt St. Ingbert	49.2693245, 7.13700892

Abbildung 32: Geokoordinaten der städtischen Potenzialstandorte der Vor-Ort-Analyse

Nr.	Kreis	Gemeinde	Geokoordinaten
1	Donnersbergkreis	Eisenberg (Pfalz)	49.5615740, 8.07031826
2	Donnersbergkreis	Eisenberg (Pfalz)	49.5588581, 8.07217360
3	Donnersbergkreis	Eisenberg (Pfalz)	49.5593207, 8.07115215
4	Donnersbergkreis	Eisenberg (Pfalz)	49.5594160, 8.06868446
5	Donnersbergkreis	Einselthum	49.6531852, 8.12375376
6	Kaiserslautern	Frankenstein	49.4400171, 7.97396527
7	Kaiserslautern	Katzweiler	49.5100590, 7.6832895
8	Kaiserslautern	Katzweiler	49.5004830, 7.70016004
9	Kaiserslautern	Otterbach	49.4858231, 7.73957277
10	Kaiserslautern	Otterbach	49.4864892, 7.7368201
11	Kaiserslautern	Niederkirchen	49.578061, 7.696526
12	Kaiserslautern	Trippstadt	49.3621721, 7.77273352
13	Kusel	Bosenbach	49.5427497, 7.52758947
14	Kusel	Jettenbach	49.5294199, 7.5647706

Nr.	Kreis	Gemeinde	Geokoordinaten
15	Kusel	Körborn	49.5565995, 7.35796095
16	Kusel	Nußbach	49.6299756, 7.6959883
17	Kusel	Wolfstein	49.5834940, 7.59879716
18	Saarpfalz-Kreis/RV Saarbrücken	Bexbach	49.3789914, 7.2563446
19	Saarpfalz-Kreis/RV Saarbrücken	Kirkel	49.2950187, 7.2474108
20	Saarpfalz-Kreis/RV Saarbrücken	Kirkel	49.3133848, 7.28301148
21	Saarpfalz-Kreis/RV Saarbrücken	Kirkel	49.3079421, 7.29579405
22	Saarpfalz-Kreis/RV Saarbrücken	Kleinblittersdorf	49.1427648, 7.06169010
23	Saarpfalz-Kreis/RV Saarbrücken	Mandelbachtal	49.1984464, 7.14413099
24	Saarpfalz-Kreis/RV Saarbrücken	Mandelbachtal	49.2187208, 7.15692959
25	Südwestpfalz	Erfweiler	49.1597997, 7.81199913
26	Südwestpfalz	Hauenstein	49.1895331, 7.8555672
27	Südwestpfalz	Heltersberg	49.3135400, 7.70862150
28	Südwestpfalz	Nothweiler	49.0685864, 7.79904466
29	Südwestpfalz	Schmalenberg	49.3326570, 7.73144310
30	Südwestpfalz	Vinningen	49.1584012, 7.55405089

Abbildung 33: Geokoordinaten der ländlichen Potenzialstandorte der Vor-Ort-Analyse

b) Eingehende Erläuterungen zu dem Untersuchungsaufbau und den Ladebedarfsräumen

85. Zur Ermittlung der Ladebedarfe einer Region bieten sich handlungsorientierte Raumanalysen in besonderem Maße an, da lokale Mobilitätsmuster durch regionale Besonderheiten beeinflusst werden. Jeder Landkreis verfügt über eine individuell zu gewichtende Relevanz von Quell- und Zielorten und über verschiedenste Mobilitätsmotivationen. Unter diesem Gesichtspunkt lassen sich folgende, mobilitätsrelevante Personengruppen und ihre verbundenen Reiseanlässe grundsätzlich voneinander unterscheiden:
- a) Personen, die in den Kommunen der Region Saarwestpfalz leben,
 - b) Personen, die außerhalb der Region wohnhaft sind, einzelne Kommunen aber aus unterschiedlichen Gründen besuchen sowie
 - c) Personen, die weder in der Region leben noch diese besuchen, aber die Region durchfahren.
86. Aktuelle Forschungskonzepte, wie z. B. das Projekt SLAM der RWTH Aachen erarbeiten für die wichtigsten innerdeutschen Transfer Routen ein eigenes standardisiertes Analyseverfahren, so dass davon ausgegangen werden kann, dass für alle bundeseigenen Straßen und Autobahnen zukünftig auf eine flächendeckende Infrastruktur zurückgegriffen werden kann. Folglich besitzt die Personengruppe

mit transregionalem Mobilitätsverhalten (c.) in der hier beauftragten Standortanalyse keine entscheidende Relevanz. Die genutzten Wegstrecken von Durchreisenden liegen größtenteils auf den Hauptverkehrswegen, wie Autobahnen und/oder Bundesstraßen durch die Region. Und die stetig zunehmende Reichweite neuer Elektrofahrzeuge macht Zwischenstopps an öffentlichen Ladepunkten in Innenstädten überflüssig. Zur Analyse der regionalen Standortpotenziale sind die beiden erstgenannten Kategorien aber umso bedeutender.

87. Ein genaueres Verständnis über die potenziellen Ladebedarfe der verschiedenen Mobilitätstypen wird bei Skizzierung stereotypischer Tagesszenarien deutlich. Diese Tagesrhythmen gliedern sich zunächst in stationäre Phasen, die beispielsweise am Wohnort oder an der Arbeitsstätte verbracht werden und in Bewegungszeiten, die zum Überbrücken der räumlichen Distanzen mit dem eigenen Auto oder dem ÖPNV notwendig werden. Je nach Mobilitätstyp werden auch noch zusätzliche Zwischenziele in den Tagesablauf integriert, die ihrerseits wieder unterschiedliche Aufenthaltsdauern an weiteren Orten zur Folge haben. Entsprechend unterschiedlich fallen die Fahrt- und Ruhephasen in Hinblick auf das genutzte Verkehrsmittel (z. B. Pkw) aus.



*Stefan, 35 Jahre, 1 Kind, Wohnort Landstuhl,
Angestellter bei der Kreisverwaltung Kaiserslautern, PKW-Fahrer*

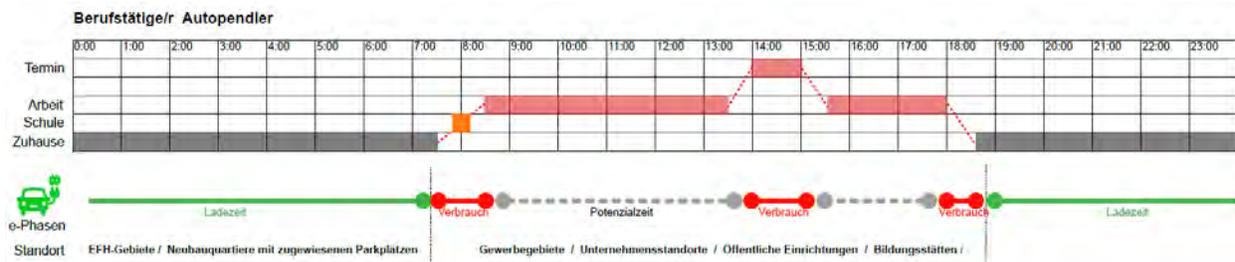


Abbildung 34: Mobilitätsszenario (Beispiel) mit 24h-Verflechtung der Quell- und Zielorte

88. Aus den stereotypischen Mobilitätsprofilen lassen sich Rückschlüsse auf mehr oder weniger geeignete Standorte für Ladeeinrichtungen ziehen. Infolgedessen können verschiedene potenzielle Verbrauchs- und Ladephasen eines optionalen Elektrofahrzeugs abgeleitet werden, einschließlich der prognostizierten, benötigten Ladeleistung. Die Mobilitätsprofile der regional ansässigen und PKW-fahrenden Nutzergruppen bestehen hauptsächlich aus dem Zielort der Beschäftigung ggf. mit weiteren Zusatzzielen zu einzelnen Terminen. Weitere mobilitätsrelevante Alltagsziele, wie z. B. Einkaufen, Kinder zu Freizeitaktivitäten hin- und wegbringen, persönliche Besorgungen etc. werden üblicherweise in Wohnortnähe aufgesucht. Folglich lässt sich festhalten, dass die eigene Wohnstätte der zentrale Ankerpunkt des individuellen Mobilitätsverhaltens ist.

Orte hoher Wohndichte und Geschosswohnungsbauquartiere

89. Städtebaulich sind hierbei dichte oder innergemeindliche Quartiere mit erhöhtem Geschosswohnungsbau deutlich von Siedlungsgebieten in Einzelbebauungsform zu unterscheiden. Der Hauptgrund dafür liegt in der fehlenden definierten Zuordnung immer gleicher Stellplätze zu den einzelnen Wohnungseinheiten. Anders als in Siedlungen mit Einzelbebauung liegen die Stellplätze nicht auf dem eigenen Grundstück, sondern werden jeden Tag neu im öffentlichen Straßenraum gesucht.
90. Infolgedessen kommt der kommunalen Unterstützung hier eine wichtigere Rolle zu als bei der Förderung von privaten Ladepunkten in der eigenen Garage. Denkbar wäre eine Einrichtung von Ladepunkten in Anwohnerparkzonen (Anwohnerladesäule) in zentraler und von allen Anwohnern gleich weit entfernten Position. Generell kommen als Aufstellorte sowohl zusammenhängende Parkplatzflächen der jeweiligen Baugruppen sowie straßenbegleitende Stellplätze in unmittelbarer Umgebung in Frage. Zur rechnerischen Qualifizierung der Gebiete wurde auf feinmaßstäbliche Zensusdaten im Rastermaß 100 m x 100 m zurückgegriffen.

Öffentliche Ladeorte an Park-and-Ride-Stellplätzen

91. Für Personengruppen, die in der Region leben, aber tägliche Wegstrecken nach außerhalb zurücklegen, können Ladepunkte an den wichtigsten Park-and-Ride-Umstiegs-knoten (sog. Modalsplit-Ladepunkte) ein wichtiger Anreiz für den Umstieg auf Elektromobilität sein. Die Region Saar-Westpfalz verfügt derzeit über ein relativ gut ausgebautes ÖPNV-Netz mit vielen Bushaltestellen, auch in sehr ländlichen Zonen. Neben der Vielzahl an Bahnhaltepunkten, inklusive Bahnhöfe und Bedarfshaltestellen, verfügen bis auf einige wenige Bedarfshaltepunkte nahezu alle Bahnhaltestellen auch über eine zuordenbare Parkplatzfläche, die im Sinne einer Park-and-Ride-Nutzung auch für Elektrofahrzeuge relevant sein kann.
92. Folglich wurden in Abgleich mit den amtlichen Luftbilddaten alle Parkplatzflächen neben Bahnhaltepunkten als potenzielle Ladesäulenstandorte aufgenommen. Sofern mehrere Parkplatzflächen identifiziert werden konnten, wurden die dem Bahnsteig nächstgelegenen Flächen ausgewählt. Eine Unterscheidung der Grundstücksflächen nach öffentlichen oder privaten Eigentumsverhältnissen kann leider nicht vorgenommen werden, da die hierfür nötigen Informationen nicht zur Verfügung standen.

Ladeorte des großflächigen Einzelhandels und Supermärkte entlang von Pendler Routen

93. Viele Pendler erledigen bei Bedarf auf dem Heimweg von der Arbeitsstätte die eigenen Besorgungen im Supermarkt. Geht man davon aus, dass alltägliche Einkäufe im Supermarkt einen Zeitraum von ca. 15 bis 30 Minuten benötigen, kann für viele Berufspendler dieser Stopp auch als kurzes Zwischenladen auf dem Supermarktparkplatz genutzt werden.

94. Neben öffentlichen Standorten, bspw. an Kreuzungspunkten vielbefahrener Straßen, bietet diese Option eine für den Nutzer bequeme Alternative. Dazu können Daten zu Ein- und Auspendler Routen mit den jeweiligen Pendlerstärken durch die Standorte der Supermärkte ergänzt werden, um ein enormes Standortpotenzial für kurzzeitiges Zwischenladen bei gleichzeitiger Erledigung der nötigsten Einkäufe auf dem Heimweg zu erhalten.
95. Da die generelle Versorgung mit Supermärkten in der Region Saarwestpfalz relativ dicht ist, kann ein geringer Radius von 300 m Entfernung zur Pendlerroute gewählt werden. Da jeder Discounter-Standort in der Regel über ausreichend viele Parkplätze verfügt, können die Stellplatzflächen gleichzeitig als Ladesäulenstandorte dienen. Hierbei sind allerdings Absprachen mit dem Betreiber des Supermarkts zu treffen, da die zugehörigen Parkplatzflächen in der Regel nicht durchgängig öffentlich zugänglich sind.

Ladeorte an innenstadtnahen Einkaufszonen

96. Innenstadtlagen weisen eine höhere Einzelhandelsdichte als Außenlagen auf. Für Einkaufsgäste aus benachbarten Gemeinden und überregionale Besucher kann es interessant sein, das eigene Elektrofahrzeug in fußläufiger Entfernung zu den Einkaufs- und Gastronomiezone abzustellen und während eines mehrstündigen Aufenthalts für die Rückfahrt auf- bzw. zwischenzuladen. Dazu wurden mögliche Points-of-Interest untersucht und entsprechend ihrer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer analysiert. Benachbarte bzw. dicht aneinander liegende Einzelhandelsangebote besitzen eine höhere Lagegunst als einzelne oder weiter entfernt voneinander liegende Geschäfte.
97. Zur Identifizierung dieser kleinmaßstäblichen Lageunterschiede werden daher alle relevanten Angebotsstandorte in ein 50 m x 50 m-Raster aufgeteilt und entsprechend ihrer theoretisch maximal möglichen Gesamtaufenthaltsdauer gewichtet. Dieser Wert gibt die Zeitspanne an, die eine einzelne Person durchschnittlich benötigen würde, um alle Einzelhandelsangebote nacheinander zu besuchen. In Realität wird dies in den seltensten Fällen so passieren und vornehmlich partielle Besuche über mehrere Raumzellen hinweg stattfinden. Andererseits kann auch nicht für alle Tagesbesucher eine eigene Elektroladesäule vorgehalten werden.
98. Folglich ist an den Standorten von einer gewissen Fluktuation und einer Varianz der Verweildauer auszugehen. Aus Sicht des Untersuchungsaufbaus lassen sich auf diese Weise Raumzellen berechnen, die sowohl die räumliche Dichte als auch die üblicherweise darin verbrachte Zeit berücksichtigen. Um die Vielzahl kleinmaßstäblicher Standortmöglichkeiten im Quartier weiter einzugrenzen, ist es erforderlich, eine realistische Mindestaufenthaltsdauer als unteren Grenzwert festzulegen. Für die weiteren Analyseschritte wurden deshalb nur Zellen mit einer theoretisch möglichen Verweildauer von mindestens 60 Minuten ausgewählt. Weiterhin wird angenommen, dass die eigentlichen

Zielorte nach Abstellen des Fahrzeugs in einer kurzen, fußläufigen Entfernung, z. B. innerhalb von drei Minuten, zu erreichen sein sollen.

Öffentliche Ladepunkte an Freizeit- und Kulturorten

99. Die Region Saar-Westpfalz zeichnet sich durch einen großen Naturraum mit einer erlebnisreichen Landschaft aus. Die wesentlichen Freizeit- und Tourismusangebote bestehen in Wander- und Radwanderwegen entlang einer Vielzahl kleiner Erlebnispunkte. Attraktionen, die eine eigene Anreise mit dem Pkw und einen mehrstündigen Aufenthalt mit sich bringen, abgesehen von der Biosphäre Bliesgau und einzelnen Ortskernen, sind in der Region hingegen eher selten. Infolgedessen ist die räumliche Streuung touristischer Ziele recht hoch, für die eine Schnellladung vor Ort einen enormen Zuwachs der Standortattraktivität bedeuten würde. Untersucht werden daher nur touristische Zielorte mit einer geschätzten Mindestaufenthaltsdauer von mindestens 60 Minuten.

Pendlerverflechtungen

100. Das Bundesamt für Arbeit erhebt kontinuierlich die Ein- und Auspendlerzahlen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten für jede Gemeinde, einschließlich der räumlichen Vernetzungsangaben. Die täglichen Pendlerbeziehungen zwischen dem gemeldeten Wohnort und dem Arbeitsplatz weisen folglich für jede Gemeinde die wichtigsten, alltäglich zurückgelegten Wege in der Region nach.
101. Für jede Gemeinde wurden solche Analysen der Pendlerverkehre durchgeführt. Hieraus lassen sich für alle Gemeinden der Region Saar-Westpfalz die räumlichen Verflechtungen der Ein- und Auspendler quantitativ erfassen und durch geeignete Routingverfahren auch auf tatsächliche Straßennetze projizieren. Überlagert man diese, lassen sich die wichtigsten Pendler Routen und Verkehrsadern im Landkreis ermitteln und zentrale Knotenpunkte identifizieren, die potentielle Standorte für Ladestationen zum Zwischenladen bilden.

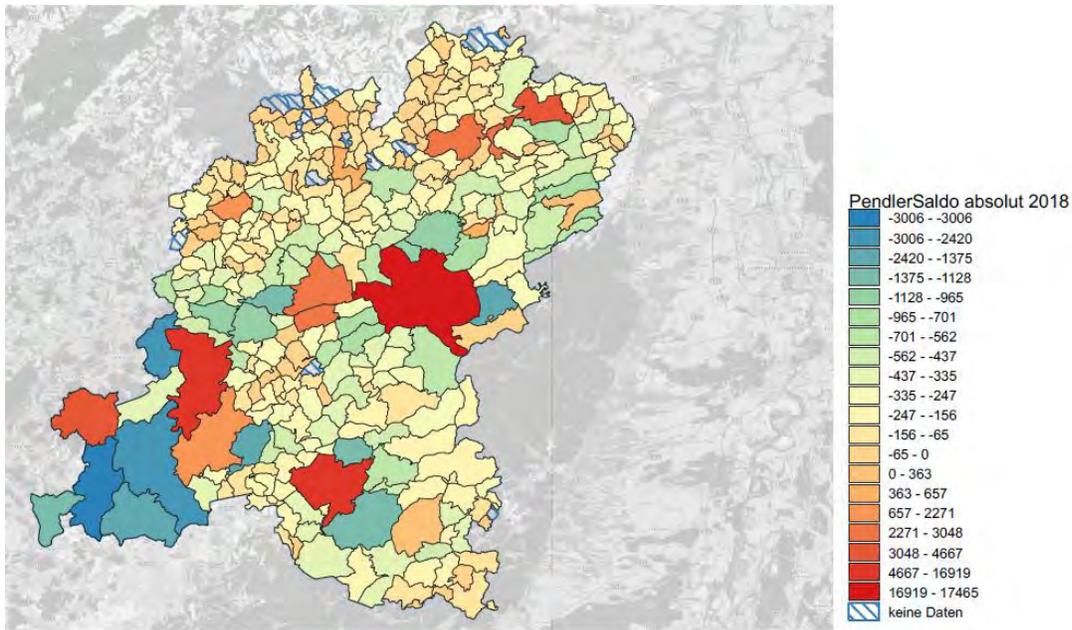


Abbildung 35: Pendlersaldo der Kommunen in der Region

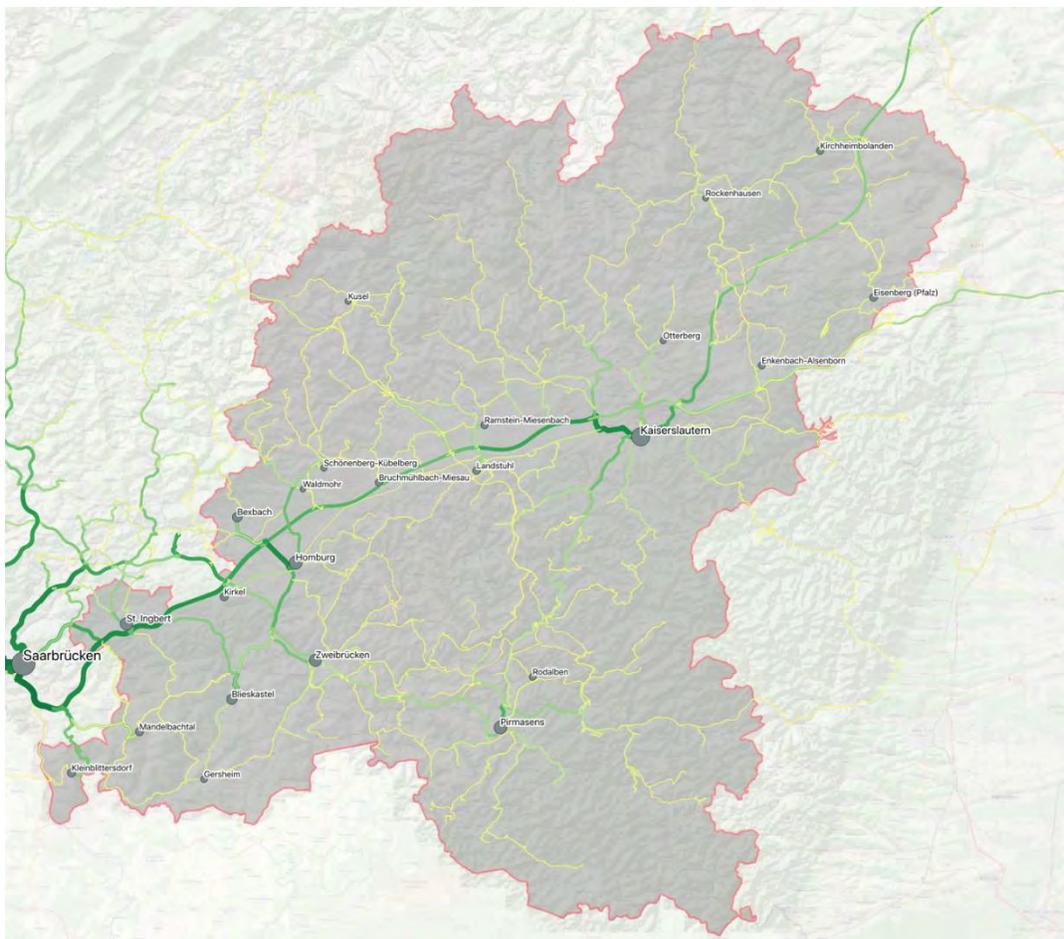


Abbildung 36: Einpendlerrouten aus der Region in die Region, zzgl. Saarbrücken

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
7		Arbeitsort		Wohnort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende		
8					1	2	3	4	5	6		
9	07312000	Kaiserslautern, Stadt		07236 Trier-Saarburg	107	32	75	83	24	-		
10				07311000 Frankenthal (Pfalz), Stadt	81	61	30	74	17	-		
11				07311 Frankenthal (Pfalz), kr.f. St.	81	61	30	74	17	-		
12				07317000 Pirmasens, Stadt	587	387	200	530	57	29		
13				07317 Pirmasens, kreisfreie Stadt	587	387	200	530	57	29		
14				07318000 Speyer, Stadt	44	26	18	38	5	-		
15				07318 Speyer, kreisfreie Stadt	44	26	18	38	5	-		
16				07320000 Zweibrücken, Stadt	277	178	99	254	23	0		
17				07320 Zweibrücken, kreisfreie Stadt	277	178	99	254	23	0		
18				07331003 Alzey, Stadt	41	25	16	37	4	-		
19				07331 Übrige Gemeinden (Kreis)	158	94	62	151	5	3		
20				07331 Alzey-Worms	197	116	78	188	8	3		
21				0041100 Saarbrücken, Landeshauptstadt	244	158	86	213	31	8		
22				0041511 Friedrichthal, Stadt	16	7	9	-	-	-		
23				0041513 Hueselr	11	7	4	11	-	-		
24				0041514 Kleinbittersdorf	14	11	3	14	-	-		
25				0041518 Quierschied	10	-	-	-	-	-		
26				0041517 Regeberg	14	11	3	-	-	-		
27				0041518 Sulzbach/ Saar, Stadt	18	13	5	-	-	-		
28				0041519 Völklingen, Stadt	26	18	8	23	3	-		
29				0041 Übrige Gemeinden (Kreis)	7	-	-	7	-	-		
30				0041 Regionalverband Saarbrücken	360	238	122	319	41	11		
31				0042 Merzig-Neudorf	41	26	15	34	7	-		
32				0043111 Eppelborn	13	-	-	-	-	-		
33				0043112 Illingen	22	16	6	22	-	-		
34				0043114 Neunkirchen, Kreisstadt	141	80	61	124	17	4		
35				0043115 Otweiler, Stadt	33	19	14	-	-	-		
36				0043116 Schifweiler	29	24	5	-	-	-		
37				0043117 Spiesen-Elversberg	33	27	6	33	-	-		
38				0043 Übrige Gemeinden (Kreis)	7	-	-	7	-	-		
39				0043 Neunkirchen	278	163	95	256	23	6		
40				0044115 Saarbrück, Kreisstadt	20	15	5	34	-	-		
41				0044116 Saarlouis	12	8	4	12	-	-		
42				0044120 Wädgassen	11	-	-	-	-	-		
43				0044 Übrige Gemeinden (Kreis)	54	36	18	-	-	-		
44				0044 Saarlouis	97	68	29	94	3	-		
45				0045111 Bexbach, Stadt	109	65	44	102	7	-		
46				0045112 Bleskastel, Stadt	81	37	24	61	-	-		
47				0045113 Gersheim	14	9	5	14	-	-		
48				0045114 Homburg, Kreisstadt	372	235	137	309	63	9		
49				0045115 Kikell	59	37	22	59	3	-		
50				0045116 Marnsbachthal	16	12	4	16	-	-		
51				0045117 St. Ingbert, Stadt	73	45	28	66	7	-		
52												

Abbildung 37: Pendlerverflechtungen in tabellarischer Form am Beispiel der Stadt Kaiserslautern

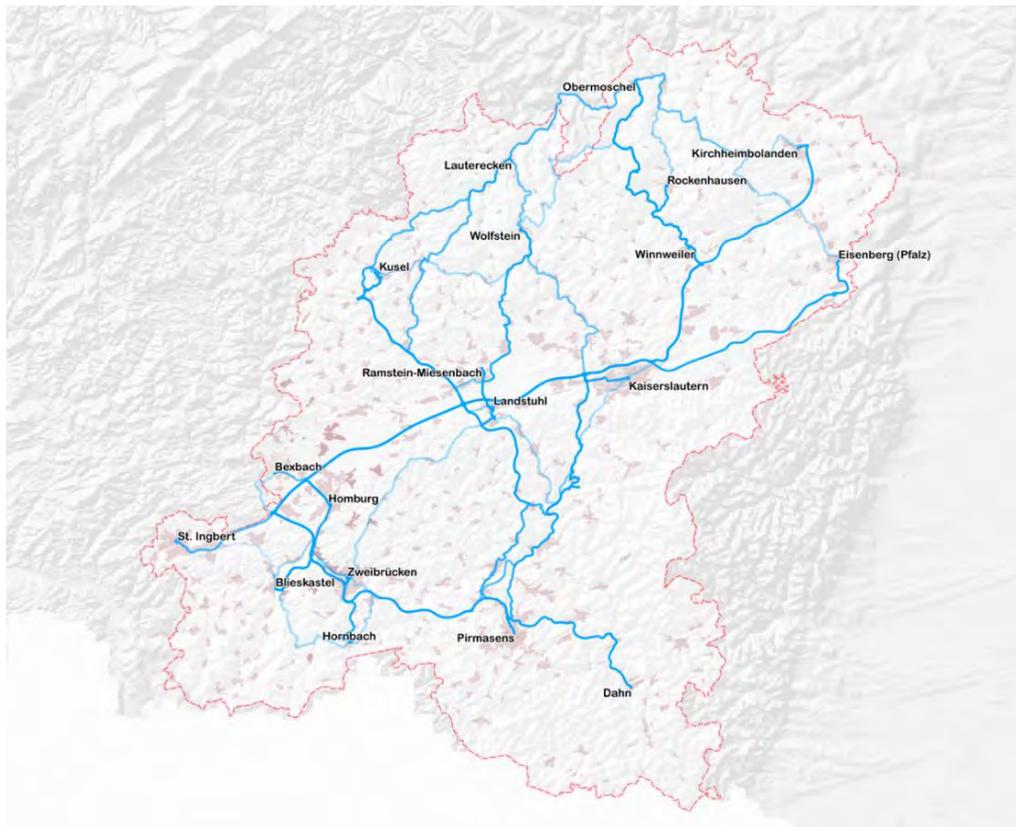


Abbildung 38: Wichtigste Pendlererrouten innerhalb der Region (ungewichtet, ohne Pendleraufkommen)

3. Datengrundlage

a) Basisindikatoren und Stand der Forschung

102. Zur Ermittlung der Ladebedarfe einer Raumeinheit bilden vornehmlich Daten zur Bevölkerung und zur Siedlungsabdeckung die wichtigste Grundlage. Hinzu kommen Informationen zur Unternehmensdichte, den aktuellen Kfz-Zulassungszahlen, Pendlerverkehren und das lokale Angebot an Points-of-Interest unterschiedlicher Nutzungsart.
103. Aktuelle Forschungskonzepte, wie z. B. das von der NOW GmbH begleitete Projekt SLAM/STELLA der RWTH Aachen¹ erarbeiten für die wichtigsten innerdeutschen Transferrouen ein eigenes standardisiertes Analyseverfahren, so dass davon ausgegangen werden kann, dass für alle bundeseigenen Straßen und Autobahnen, zukünftig auf eine flächendeckende Infrastruktur zurückgegriffen werden kann. Das erwähnte bundesweite Standortfindungsmodell SLAM/STELLA der RWTH Aachen im Auftrag des BMWI/ NOW² oder auch die Standortpotenzialuntersuchungen des Reiner-Lemoine-Instituts setzen auf ein Indikatorenset, das zu den oben genannten Daten noch Informationen aus Bautätigkeit, Einkommens- und Bildungsstruktur oder die Erreichbarkeit zu wichtigen Bahnstreckenknotten³ hinzurechnen.
104. Eine einheitliche Forschungsgrundlage oder eine Evaluation darüber, welche Indikatoren Bestandteil einer Standortpotenzialanalyse sein müssen, existiert aufgrund des noch jungen Forschungsfeldes bislang nicht. Folglich sind die Indikatorensets entsprechend der jeweiligen Aufgabenstellung und räumlichen Maßstabsebene anzupassen.
105. Die genannten Potenzialanalysen liefern sehr präzise Aussagen zur generellen Eignung einer Kommune in Hinblick auf den Ausbau des bundesdeutschen Ladenetzes. Der Untersuchungsraum wird dabei in ein engmaschiges, zweidimensionales Flächenraster mit einer Zellgröße von 250 m x 250 m eingeteilt. Je nach Flächengröße der Kommune können dabei auch zusammenhängende Stadtteilquartiere abgebildet werden.
106. Standortuntersuchungen zur Ladesäuleninfrastruktur mit höherer Flächenauflösung finden sich beim Projekt E-Wald der Technischen Hochschule Deggendorf oder der Potenzialanalyse von Tolle [2014] für den Wirtschaftsraum Bruchsal.

¹ <http://www.isb.rwth-aachen.de/cms/ISB/Forschung/Projekte/~giki/SLAM/>

² Brost, W. et al., 2016, RWTH Aachen/ISB; STELLA - Standortfindungsmodell für elektrische Ladeinfrastruktur, Projektbeschreibung und Modellierungsmethodik, 2016/17/18

³ Reiner-Lemoine-Institut, 2017; PiOnEER - Potenzialanalyse zur Identifikation von Orten nachhaltiger Energieeffizienz und Elektromobilität in der Region Brandenburg, 2017, S.31ff

b) Recherche der erforderlichen Daten

107. Die für die Analyse erforderlichen Daten und Informationen gliedern sich grundsätzlich in
- übergeordnete Einflussfaktoren,
 - regionale Einflussfaktoren sowie
 - lokale Einflussfaktoren.
108. Im Rahmen dieser Untersuchung beschreiben übergeordnete Einflussfaktoren aktuelle Daten zu den Zulassungszahlen von Elektrofahrzeugen, den technischen Entwicklungen in Hinblick auf die Fahrzeugreichweite und die mögliche Ladeleistung. Darüber hinaus spielen für das gesamte Bundesgebiet geltende Standards und Klassifizierungen der Bau- und Raumordnung, der Stadtplanung und des Straßenbaus eine signifikante Rolle.
109. Regionale Einflussfaktoren setzen sich aus Daten zur Bevölkerungsentwicklung, den kommunalen Pendlerverflechtungen, der Anzahl ansässiger Unternehmen und den relevanten Mobilitätstypen in der Region zusammen. Hinzu kommen noch Angaben zu touristischen Verkehren und der derzeitigen Versorgung mit Elektroladesäulen.
110. Kleinmaßstäbliche Informationen, wie die lokale Flächennutzungszonierung, Bebauungsdichten und die individuelle Siedlungsstruktur der Kommunen gehören hingegen zu den lokalen Einflussfaktoren. Insbesondere die Informationen zur Bevölkerungszahl der einzelnen Stadt- und Gemeindeteile sind wichtig, wie auch die gegebenen Flächennutzungen. Entscheidend ist, dass sowohl Gebäude als auch Grundstücke ausreichend präzise räumlich verortet werden können. Sofern keine amtlichen Daten zugänglich gemacht werden können, kann nur auf freie Daten, wie beispielsweise die Informationen der OpenStreetMap-Karte zurückgegriffen werden.
111. Im Rahmen dieser Analyse wurden folgende Datenquellen recherchiert und in Hinblick auf die relevanten Detailinformationen abgefragt:
- GeoPortal des Saarlands (geoportal.saarland.de),
 - Geoportal des Bundeslands Rheinland-Pfalz (geoportal.rlp.de),
 - Nationale Plattform Elektromobilität,
 - DESTATIS – Statistisches Bundesamt (destatis.de),
 - Statistische Abteilung des Kraftfahrtbundesamts (kba.de/DE/Statistik/),
 - Zensusdatenbank 2011 (zensus2011.de),
 - Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit (statistik.arbeitsagentur.de),

- Landesamt für Vermessung, Geoinformation und Landentwicklung im Saarland (LVGL),
- Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (geodatenzentrum.de),
- Webportal der Saarpfalz-Touristik (saarpfalz-touristik.de) sowie
- OSM-Weltkarte – OpenStreetMap (openstreetmap.org).

c) Verfügbarkeit und Vollständigkeit der erforderlichen Daten

Zensus-Daten des Bundes (2011):

112. Die Daten der bundesweiten Zensuserhebung vom 9. Mai 2011 bieten nach eigener Beschreibung eine möglichst genaue Momentaufnahme von Basisdaten zur Bevölkerung, zur Erwerbstätigkeit und zur Wohnsituation. Die frei veröffentlichten Daten ermöglichen neben der Bereitstellung statistischer Informationen für Bund, Länder, Regierungsbezirke und Kreise auch eine sehr kleinräumige Auswertung aller Gebietsflächen in Deutschland.
113. Die Daten sind als aggregierte Rasterzelleninformationen in den Größen 1 km x 1 km sowie 100m x 100m verfügbar. Mit letzteren lassen sich sogar einzelne Straßenzüge in den eingangs erwähnten Fachthemen auswerten. Die Datenaufnahme liegt aber inzwischen bereits mehr als acht Jahre zurück und hat daher nur noch eingeschränkte Aussagekraft. Die derzeit vorbereitete, neue Zensusdatenerhebung wird allerdings erst im Jahr 2021 abgeschlossen sein.

Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS):

114. Die vereinfachte Form des Liegenschaftskatasters basiert auf den exakten Zuschnitten der Grundstückspartellen, inklusive dem genauen Eintrag aller Gebäudekörper. Des Weiteren beinhalten die Daten Informationen zu Flurstückbezeichnungen, Nutzungsart und Bauart der Gebäudekörper. Weiterführende und detailliertere Verknüpfungen mit dem Grundbuch- und Einwohnermelderegister gehören zu den internen, kommunalen Daten und sind für diese Analyse auch nicht von Belang.
115. Sofern die Informationen aus dem Amtlichen Liegenschaftskataster (ALKIS) in vektorbasierter Form zugänglich gemacht werden, kann eine Analyse der Bebauungsdichten und damit auch überschläglichen Einwohnerdichten auf dem vollständigsten und validesten Datensatz durchgeführt werden. Die amtlichen Liegenschaftskatasterdaten liegen aber weder für das Saarland, noch für Rheinland-Pfalz in frei zugänglicher Form als Vektordaten vor. Im Gegensatz zum Bundesland Nordrhein-Westfalen beispielsweise sind die Daten noch nicht unter eine offene OpenData-Lizenz gestellt worden.
116. Der verfügbare Web-Mapping-Service-Anzeigedienst (WMS) ermöglicht zwar das Einblenden der ALKIS-Inhalte in die eigene Analyse-Software, erlaubt aber keine weiterführenden Auswertungen oder Analysen und ist daher nicht zu verwenden.

4. Zusatzleistungen außerhalb der beauftragten Untersuchung

117. Um die Zwischenergebnisse der Untersuchung möglichst gut mit den beteiligten Akteuren der Lenkungsgruppe besprechen zu können, wurde für das Projekt ein eigenes Internetportal zur Verfügung gestellt, das die Potenzialstandorte in interaktiver Kartenform visualisiert.

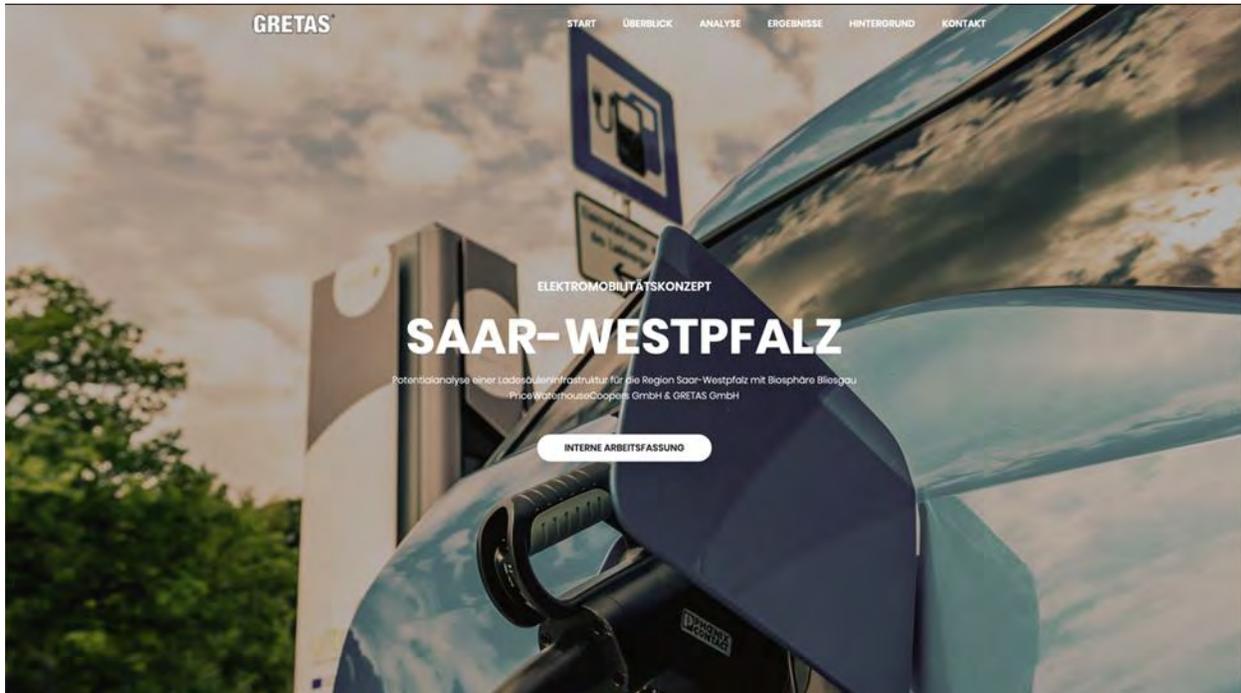


Abbildung 39: Webportal zur Kommunikation der Untersuchungsergebnisse

118. Diese Erleichterung in der kommunikativen Einbindung der Kommunen und Akteure hatte auch zur Folge, dass sich beteiligte Kommunen bereits während der Analyse mit der oben genannten lokalen Eignung rechnerischer Potenzialorte auseinandersetzen. Folglich wurden parallel zur rechnerischen Ermittlung der 165 Potenzialräume aus der Darstellung der 5.108 Ausgangsorte zusätzliche „Wunsch“-Standorte gemeldet. Da diese Orte ausdrücklich von den Kommunen in Betracht gezogen wurden, halten die Verfasser es für sinnvoll, diese im Fazit ebenfalls zu berücksichtigen. Die Region Saar-Westpfalz erhält im Ergebnis
1. das „reine“ Analyseergebnis als Output der beschriebenen Analyse-Methode (165 Potenzialräume als (2.000 m x 2.000 m-)Rasterzellen mit insgesamt 859 bewerteten Parkplatzflächen der höchsten Eignung),
 2. die Gesamtmenge aller bewerteten 5.108 Parkplatzflächen zum internen Dialog mit den Kommunen sowie
 3. die vor-Ort untersuchten TOP-63-Standorte als Steckbriefe mit Foto und digitaler Listen.

5. Potenzialstandorte

a) Kreisfreie Stadt Kaiserslautern

119. In den folgenden Abbildungen sind die Potenzialräume und die TOP-Standorte in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern sowie die Standort-Steckbriefe dargestellt.

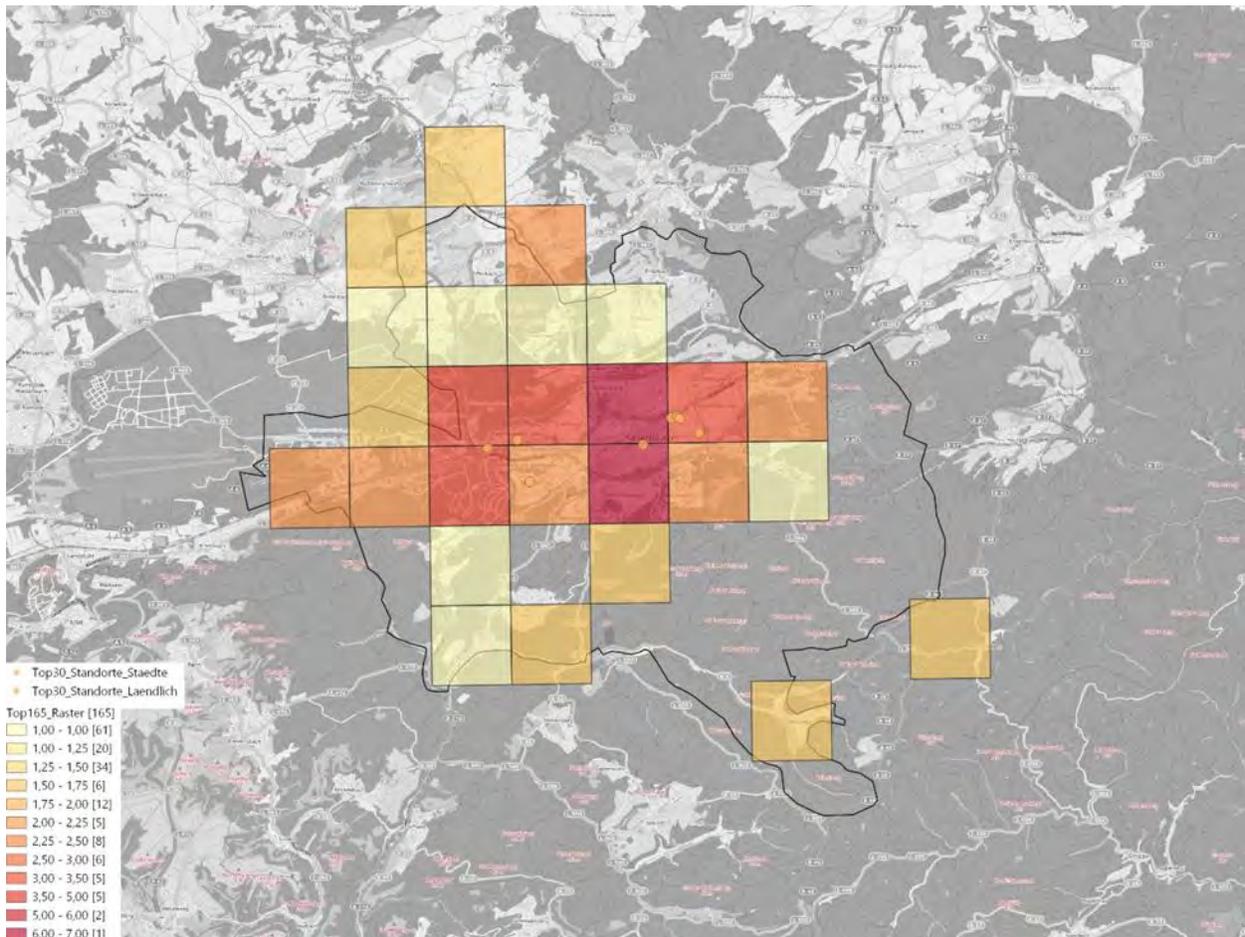


Abbildung 40: Potenzialräume und TOP-Standorte in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 186	Fotodokumentation
Kommune	Kaiserslautern	
Kreis	Kaiserslautern	
GPS-Koordinaten	49.444588, 7.785240	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 50	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	2	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 41: Städtischer TOP-Standort Nr. 1 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 54	Fotodokumentation
Kommune	Kaiserslautern	
Kreis	Kaiserslautern	
GPS-Koordinaten	49.441584, 7.765853	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 30	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	4	
Baumbestand	Problematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 42: Städtischer TOP-Standort Nr. 2 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 30	Fotodokumentation
Kommune	Kaiserslautern	
Kreis	Kaiserslautern	
GPS-Koordinaten	49.440307, 7.711783	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 70-80	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	1	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 43: Städtischer TOP-Standort Nr. 3 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 111	Fotodokumentation
Kommune	Kaiserslautern	
Kreis	Kaiserslautern	
GPS-Koordinaten	49.442592, 7.722971	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 40	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	2	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 44: Städtischer TOP-Standort Nr. 4 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 44	Fotodokumentation
Kommune	Kaiserslautern	
Kreis	Kaiserslautern	
GPS-Koordinaten	49.432631, 7.726352	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 30	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	5	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 45: Städtischer TOP-Standort Nr. 5 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 185	Fotodokumentation
Kommune	Kaiserslautern	
Kreis	Kaiserslautern	
GPS-Koordinaten	49.448049, 7.778766	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 50	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	1	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 46: Städtischer TOP-Standort Nr. 6 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 57	Fotodokumentation
Kommune	Kaiserslautern	
Kreis	Kaiserslautern	
GPS-Koordinaten	49.448144, 7.778226	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 50	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	1	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 47: Städtischer TOP-Standort Nr. 7 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 188	Fotodokumentation
Kommune	Kaiserslautern	
Kreis	Kaiserslautern	
GPS-Koordinaten	49.447379, 7.775019	
Anzahl der Standparkflächen	5	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	5	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 48: Städtischer TOP-Standort Nr. 8 in der kreisfreien Stadt Kaiserslautern

b) Kreisfreie Stadt Pirmasens

120. In den folgenden Abbildungen sind die Potenzialräume und die TOP-Standorte in der kreisfreien Stadt Pirmasens sowie die Standort-Steckbriefe dargestellt.



Abbildung 49: Potenzialräume und TOP-Standorte in der kreisfreien Stadt Pirmasens

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 232	Fotodokumentation
Kommune	Pirmasens	
Kreis	Pirmasens	
GPS-Koordinaten	49.2060217, 7.59848948	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 40	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Eingeschränkt	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	4	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 50: Städtischer TOP-Standort Nr. 9 in der kreisfreien Stadt Pirmasens

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 193	Fotodokumentation
Kommune	Pirmasens	
Kreis	Pirmasens	
GPS-Koordinaten	49.175907, 7.596013	
Anzahl der Standparkflächen	5	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	4	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 51: Städtischer TOP-Standort Nr. 10 in der kreisfreien Stadt Pirmasens

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 1001	Fotodokumentation
Kommune	Pirmasens	
Kreis	Pirmasens	
GPS-Koordinaten	49.203481 7.595415	
Anzahl der Standparkflächen	6	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 52: Städtischer TOP-Standort Nr. 11 in der kreisfreien Stadt Pirmasens

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 1000	Fotodokumentation
Kommune	Pirmasens	
Kreis	Pirmasens	
GPS-Koordinaten	49.204504 7.608616	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 200	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	2	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 53: Städtischer TOP-Standort Nr. 12 in der kreisfreien Stadt Pirmasens

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 196	Fotodokumentation
Kommune	Pirmasens	
Kreis	Pirmasens	
GPS-Koordinaten	49.208699 7.6142	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 40	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	4	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 54: Städtischer TOP-Standort Nr. 13 in der kreisfreien Stadt Pirmasens

c) Kreisfreie Stadt Zweibrücken

121. In den folgenden Abbildungen sind die Potenzialräume und die TOP-Standorte in der kreisfreien Stadt Zweibrücken sowie die Standort-Steckbriefe dargestellt.



Abbildung 55: Potenzialräume und TOP-Standorte in der kreisfreien Stadt Zweibrücken

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 237	Fotodokumentation
Kommune	Zweibrücken	
Kreis	Zweibrücken	
GPS-Koordinaten	49.251899 7.342641	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 200	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Eingeschränkt	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	1	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 56: Städtischer TOP-Standort Nr. 14 in der kreisfreien Stadt Zweibrücken

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 270	Fotodokumentation
Kommune	Zweibrücken	
Kreis	Zweibrücken	
GPS-Koordinaten	49.248829 7.365552	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 40	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 57: Städtischer TOP-Standort Nr. 15 in der kreisfreien Stadt Zweibrücken

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 269	Fotodokumentation
Kommune	Zweibrücken	
Kreis	Zweibrücken	
GPS-Koordinaten	49.247566 7.367059	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 25	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	2	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 58: Städtischer TOP-Standort Nr. 16 in der kreisfreien Stadt Zweibrücken

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 267	Fotodokumentation
Kommune	Zweibrücken	
Kreis	Zweibrücken	
GPS-Koordinaten	49.248246 7.367359	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 20	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 59: Städtischer TOP-Standort Nr. 17 in der kreisfreien Stadt Zweibrücken

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 267	Fotodokumentation
Kommune	Zweibrücken	
Kreis	Zweibrücken	
GPS-Koordinaten	49.251178 7.359823	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 40	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 60: Städtischer TOP-Standort Nr. 18 in der kreisfreien Stadt Zweibrücken

d) Stadt Blieskastel

122. In den folgenden Abbildungen sind die Potenzialräume und die TOP-Standorte in der Stadt Blieskastel sowie die Standort-Steckbriefe dargestellt.

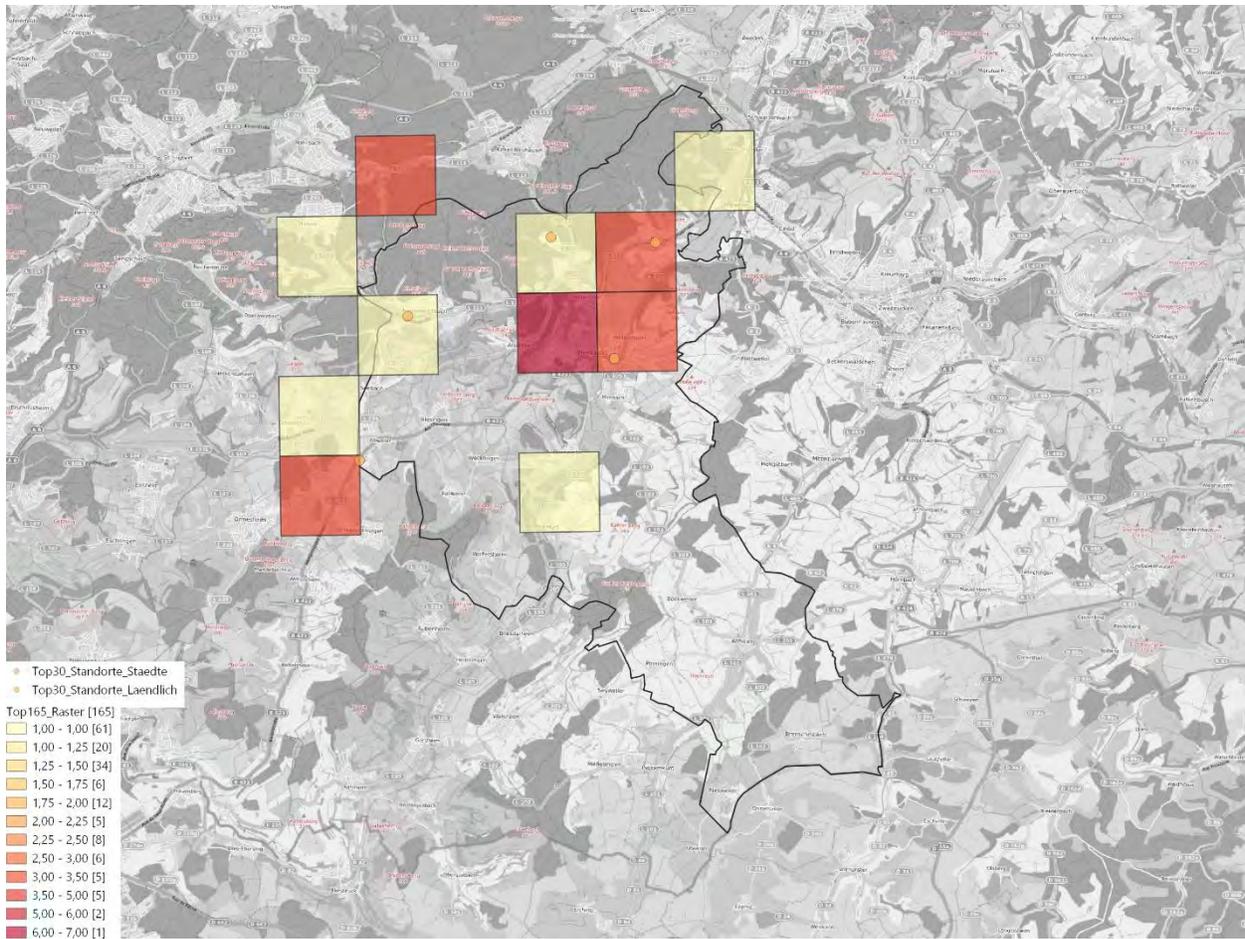


Abbildung 61: Potenzialräume und TOP-Standorte in der Stadt Blieskastel

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 712	Fotodokumentation
Kommune	Blieskastel	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.243951, 7.19607	
Anzahl der Standparkflächen	5	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	5	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 62: Städtischer TOP-Standort Nr. 19 in der Stadt Blieskastel

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 708	Fotodokumentation
Kommune	Blieskastel	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.211549, 7.180824	
Anzahl der Standparkflächen	7	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	5	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 63: Städtischer TOP-Standort Nr. 20 in der Stadt Blieskastel

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 716	Fotodokumentation
Kommune	Blieskastel	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.262941, 7.245346	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 40	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	2	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 64: Städtischer TOP-Standort Nr. 21 in der Stadt Blieskastel

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 721	Fotodokumentation
Kommune	Blieskastel	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.235964 7.267141	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 40	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	1	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 65: Städtischer TOP-Standort Nr. 22 in der Stadt Blieskastel

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 719	Fotodokumentation
Kommune	Blieskastel	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.262226 7.280648	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 15	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	2	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 66: Städtischer TOP-Standort Nr. 23 in der Stadt Blieskastel

e) Stadt Homburg

123. In den folgenden Abbildungen sind die Potenzialräume und die TOP-Standorte in der Stadt Homburg sowie die Standort-Steckbriefe dargestellt.



Abbildung 67: Potenzialräume und TOP-Standorte in der Stadt Homburg

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 770	Fotodokumentation
Kommune	Homburg	
Kreis	Homburg	
GPS-Koordinaten	49.336497 7.351296	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 100	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	2	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 68: Städtischer TOP-Standort Nr. 24 in der Stadt Homburg

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 751	Fotodokumentation
Kommune	Homburg	
Kreis	Homburg	
GPS-Koordinaten	49.304017, 7.341284	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 100	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 69: Städtischer TOP-Standort Nr. 25 in der Stadt Homburg

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 752	Fotodokumentation
Kommune	Homburg	
Kreis	Homburg	
GPS-Koordinaten	49.34508 7.366358	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 15	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 70: Städtischer TOP-Standort Nr. 26 in der Stadt Homburg

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 747	Fotodokumentation
Kommune	Homburg	
Kreis	Homburg	
GPS-Koordinaten	49.282585, 7.316113	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 30	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 71: Städtischer TOP-Standort Nr. 27 in der Stadt Homburg

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 783	Fotodokumentation
Kommune	Homburg	
Kreis	Homburg	
GPS-Koordinaten	49.330964 7.32742	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 60	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	5	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 72: Städtischer TOP-Standort Nr. 28 in der Stadt Homburg

f) Stadt St. Ingbert

124. In den folgenden Abbildungen sind die Potenzialräume und die TOP-Standorte in der Stadt St. Ingbert sowie die Standort-Steckbriefe dargestellt.

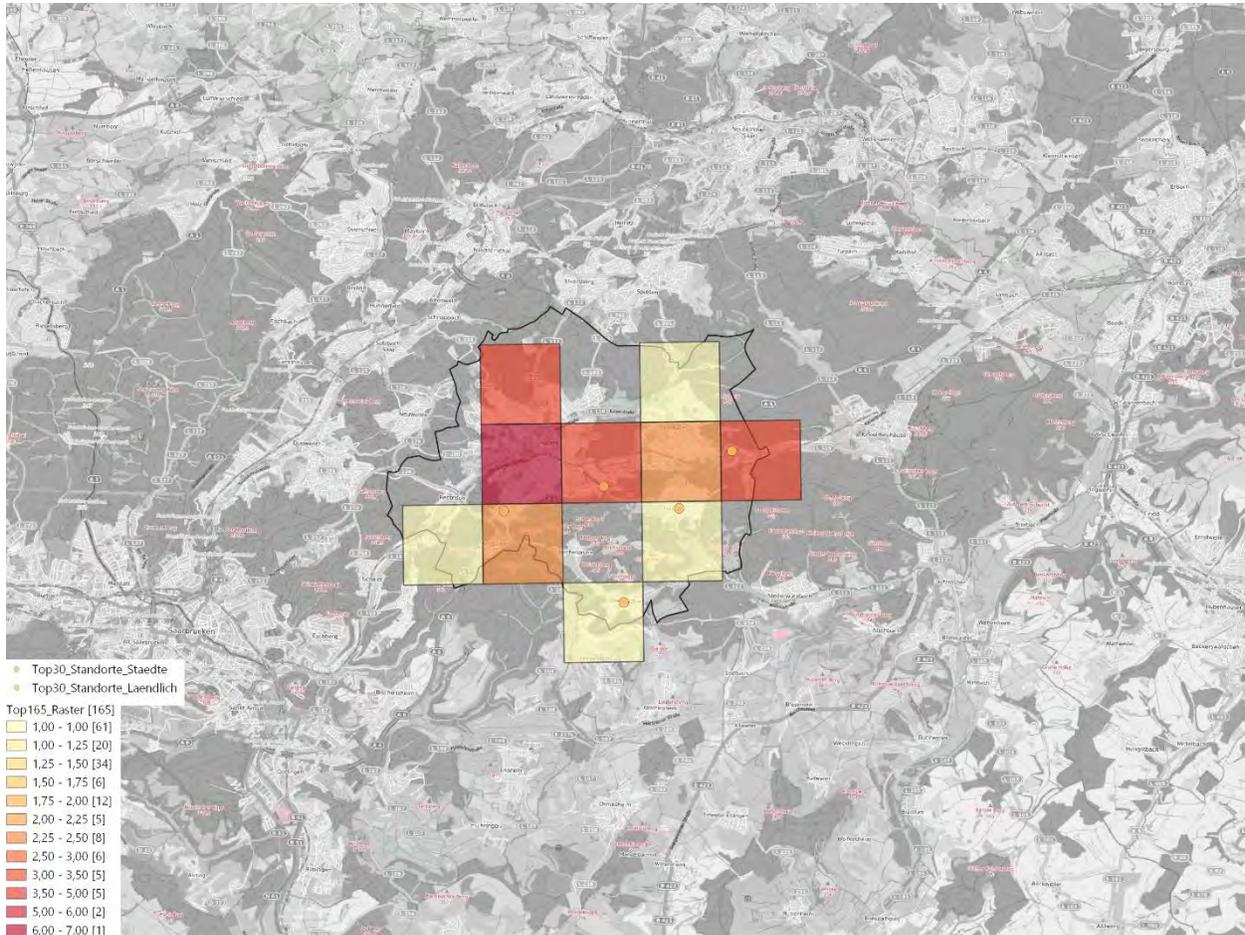


Abbildung 73: Potenzialräume und TOP-Standorte in der Stadt St. Ingbert

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 878	Fotodokumentation
Kommune	St. Ingbert	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.263002 7.102687	
Anzahl der Standparkflächen	4	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	5	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 74: Städtischer TOP-Standort Nr. 29 in der Stadt St. Ingbert

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 877	Fotodokumentation
Kommune	St. Ingbert	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.278013, 7.181336	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 30	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	2	
Baumbestand	Problematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 75: Städtischer TOP-Standort Nr. 30 in der Stadt St. Ingbert

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 870	Fotodokumentation
Kommune	St. Ingbert	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.243009 7.144994	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 30	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 76: Städtischer TOP-Standort Nr. 31 in der Stadt St. Ingbert

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 912	Fotodokumentation
Kommune	St. Ingbert	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.269194 7.136382	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 50	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Eingeschränkt	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	1	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 77: Städtischer TOP-Standort Nr. 32 in der Stadt St. Ingbert

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 888	Fotodokumentation
Kommune	St. Ingbert	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.264752 7.162987	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 20	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	4	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 78: Städtischer TOP-Standort Nr. 33 in der Stadt St. Ingbert

g) Donnersbergkreis

125. In den folgenden Abbildungen sind die Potenzialräume und die TOP-Standorte im Donnersbergkreis sowie die Standort-Steckbriefe dargestellt.

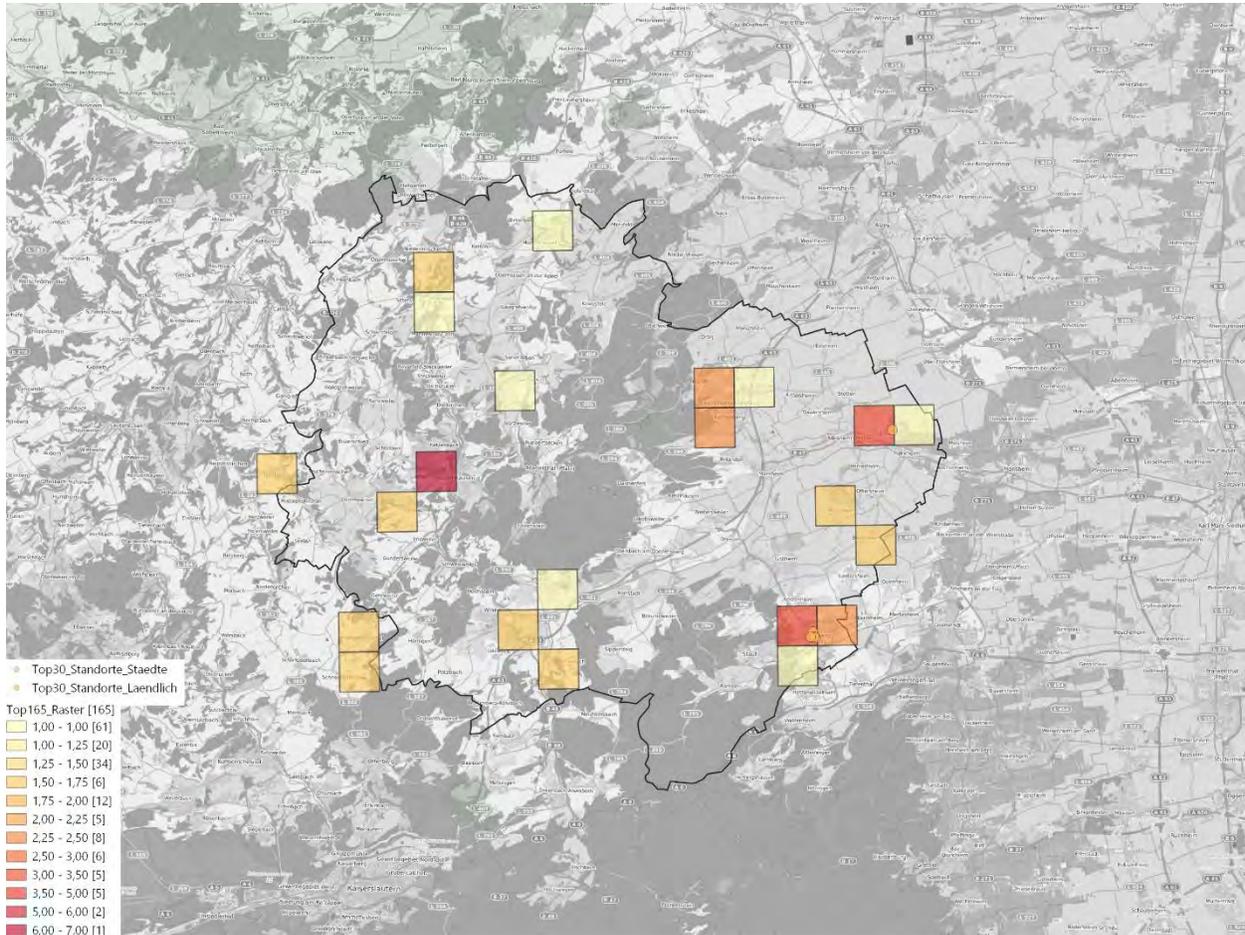


Abbildung 79: Potenzialräume und TOP-Standorte im Donnersbergkreis

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 310	Fotodokumentation
Kommune	Eisenberg (Pfalz)	
Kreis	Donnersbergkreis	
GPS-Koordinaten	49.561664, 8.070358	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 50	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 80: Ländlicher TOP-Standort Nr. 1 im Donnersbergkreis

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 316	Fotodokumentation
Kommune	Eisenberg (Pfalz)	
Kreis	Donnersbergkreis	
GPS-Koordinaten	49.559193, 8.071742	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 15	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Problematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 81: Ländlicher TOP-Standort Nr. 2 im Donnersbergkreis

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 318	Fotodokumentation
Kommune	Eisenberg (Pfalz)	
Kreis	Donnersbergkreis	
GPS-Koordinaten	49.55945, 8.072393	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 60	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	1	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 82: Ländlicher TOP-Standort Nr. 3 im Donnersbergkreis

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 319	Fotodokumentation
Kommune	Eisenberg (Pfalz)	
Kreis	Donnersbergkreis	
GPS-Koordinaten	49.559404, 8.069195	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 70	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 83: Ländlicher TOP-Standort Nr. 4 im Donnersbergkreis

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 343	Fotodokumentation
Kommune	Einselthum	
Kreis	Donnersbergkreis	
GPS-Koordinaten	49.653192, 8.123861	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 20	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	5	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 84: Ländlicher TOP-Standort Nr. 5 im Donnersbergkreis

h) Kreis Kaiserslautern

126. In den folgenden Abbildungen sind die Potenzialräume und die TOP-Standorte im Kreis Kaiserslautern sowie die Standort-Steckbriefe dargestellt.

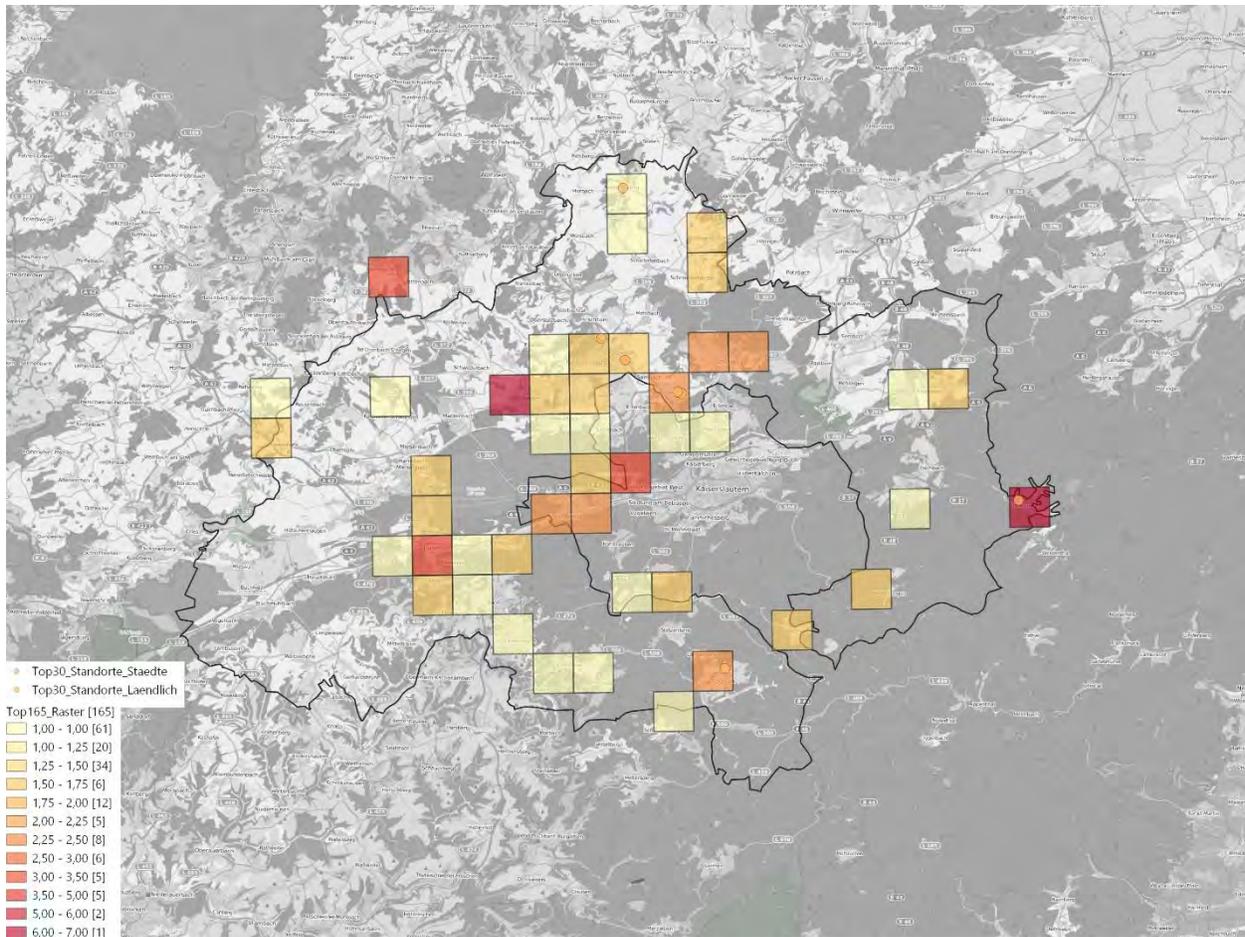


Abbildung 85: Potenzialräume und TOP-Standorte im Kreis Kaiserslautern

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 395	Fotodokumentation
Kommune	Frankenstein	
Kreis	Kaiserslautern	
GPS-Koordinaten	49.440025 7.97392	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 20	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 86: Ländlicher TOP-Standort Nr. 6 im Kreis Kaiserslautern

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 421	Fotodokumentation
Kommune	Trippstadt	
Kreis	Kaiserslautern	
GPS-Koordinaten	49.362233 7.772421	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 50	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	2	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 87: Ländlicher TOP-Standort Nr. 7 im Kreis Kaiserslautern

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 539	Fotodokumentation
Kommune	Katzweiler	
Kreis	Kaiserslautern	
GPS-Koordinaten	49.510026 7.683511	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 80	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 88: Ländlicher TOP-Standort Nr. 8 im Kreis Kaiserslautern

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 541	Fotodokumentation
Kommune	Katzweiler	
Kreis	Kaiserslautern	
GPS-Koordinaten	49.500374 7.700096	
Anzahl der Standparkflächen	6	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	4	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 89: Ländlicher TOP-Standort Nr. 9 im Kreis Kaiserslautern

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 549	Fotodokumentation
Kommune	Otterbach	
Kreis	Kaiserslautern	
GPS-Koordinaten	49.485746 7.739679	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 20	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	4	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 90: Ländlicher TOP-Standort Nr. 10 im Kreis Kaiserslautern

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 551	Fotodokumentation
Kommune	Otterbach	
Kreis	Kaiserslautern	
GPS-Koordinaten	49.486752 7.736701	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 40	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 91: Ländlicher TOP-Standort Nr. 11 im Kreis Kaiserslautern

Untersuchungskriterien	Standort-ID:1003	Fotodokumentation
Kommune	Niederkirchen	
Kreis	Kaiserslautern	
GPS-Koordinaten	49.581042 7.696964	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 10	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	4	
Baumbestand	Problematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 92: Ländlicher TOP-Standort Nr. 12 im Kreis Kaiserslautern

i) Kreis Kusel

127. In den folgenden Abbildungen sind die Potenzialräume und die TOP-Standorte im Kusel sowie die Standort-Steckbriefe dargestellt.

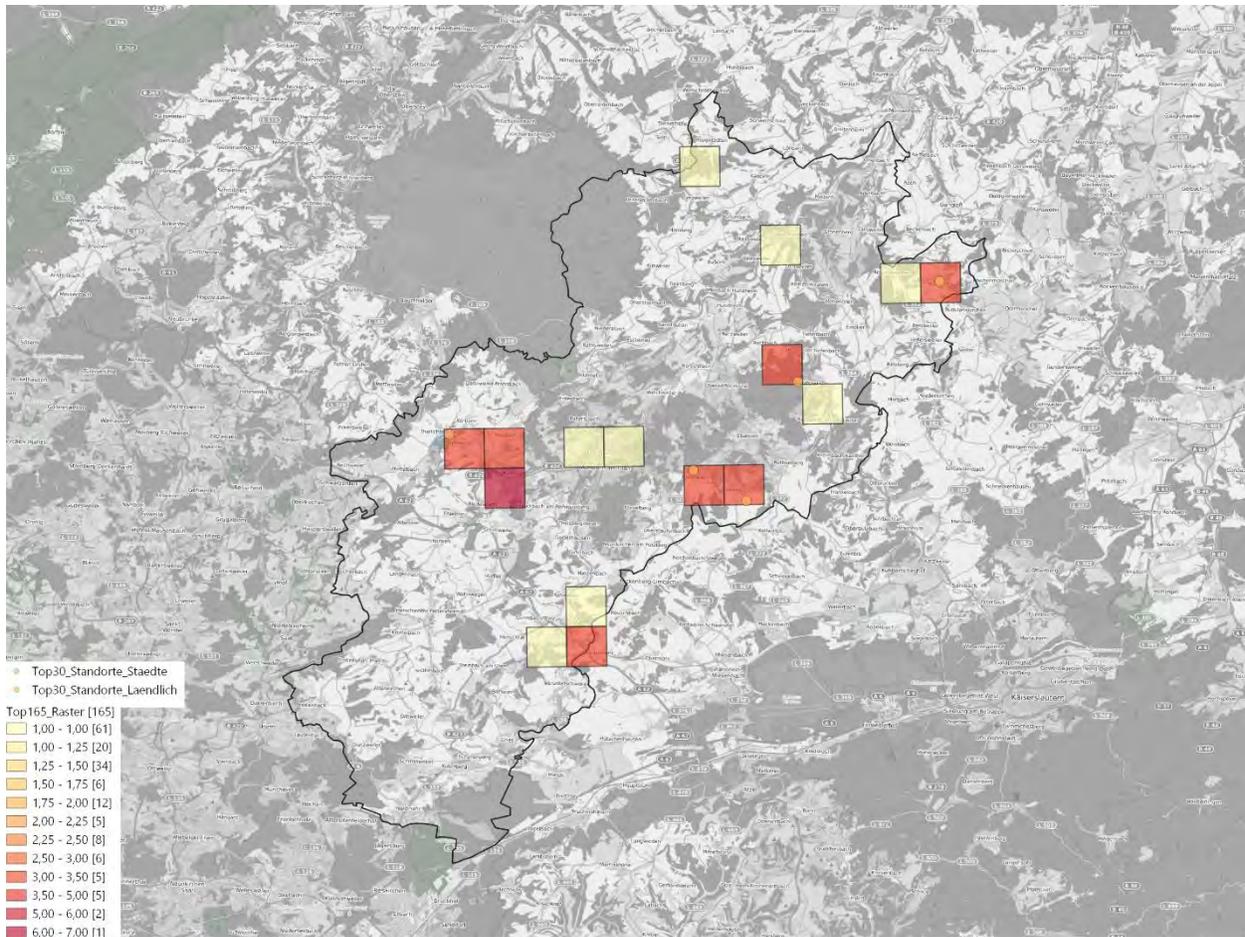


Abbildung 93: Potenzialräume und TOP-Standorte im Kreis Kusel

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 579	Fotodokumentation
Kommune	Körborn	
Kreis	Kusel	
GPS-Koordinaten	49.556502 7.358218	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 25	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 94: Ländlicher TOP-Standort Nr. 13 im Kreis Kusel

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 565	Fotodokumentation
Kommune	Nußbach	
Kreis	Kusel	
GPS-Koordinaten	49.631167 7.693687	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 10	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	2	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 95: Ländlicher TOP-Standort Nr. 14 im Kreis Kusel

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 598	Fotodokumentation
Kommune	Wolfstein	
Kreis	Kusel	
GPS-Koordinaten	49.582688 7.60447	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 20	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 96: Ländlicher TOP-Standort Nr. 15 im Kreis Kusel

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 576	Fotodokumentation
Kommune	Bosenbach	
Kreis	Kusel	
GPS-Koordinaten	49.542676 7.527371	
Anzahl der Standparkflächen	Ca.20	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 97: Ländlicher TOP-Standort Nr. 16 im Kreis Kusel

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 594	Fotodokumentation
Kommune	Jettenbach	
Kreis	Kusel	
GPS-Koordinaten	49.529301 7.565379	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 20	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 98: Ländlicher TOP-Standort Nr. 17 im Kreis Kusel

j) Saarpfalz-Kreis und Regionalverband Saarbrücken

128. In den folgenden Abbildungen sind die Potenzialräume und die TOP-Standorte im Saarpfalz-Kreis und Regionalverband (RV) Saarbrücken sowie die Standort-Steckbriefe dargestellt.



Abbildung 99: Potenzialräume und TOP-Standorte im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 801	Fotodokumentation
Kommune	Kirkel	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.294972 7.247524	
Anzahl der Standparkflächen	5	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	4	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 100: Ländlicher TOP-Standort Nr. 18 im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 803	Fotodokumentation
Kommune	Kirkel	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.31252 7.27934	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 20	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Eingeschränkt	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 101: Ländlicher TOP-Standort Nr. 19 im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 804	Fotodokumentation
Kommune	Kirkel	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.307879 7.295546	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 40	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Eingeschränkt	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 102: Ländlicher TOP-Standort Nr. 20 im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 841	Fotodokumentation
Kommune	Mandelbachtal	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.1984464, 7.14413099	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 25	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	4	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 103: Ländlicher TOP-Standort Nr. 21 im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 691	Fotodokumentation
Kommune	Bexbach	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.378925 7.255984	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 20	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	4	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 104: Ländlicher TOP-Standort Nr. 22 im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 843	Fotodokumentation
Kommune	Mandelbachtal	
Kreis	Saarpfalz-Kreis	
GPS-Koordinaten	49.218812 7.156934	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 40	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 105: Ländlicher TOP-Standort Nr. 23 im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 674	Fotodokumentation
Kommune	Kleinblitterdorf	
Kreis	RV Saarbrücken	
GPS-Koordinaten	49.142815 7.061754	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 20	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	4	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 106: Ländlicher TOP-Standort Nr. 24 im Saarpfalz-Kreis und RV Saarbrücken

k) Kreis Südwestpfalz

129. In den folgenden Abbildungen sind die Potenzialräume und die TOP-Standorte im Kreis Südwestpfalz sowie die Standort-Steckbriefe dargestellt.

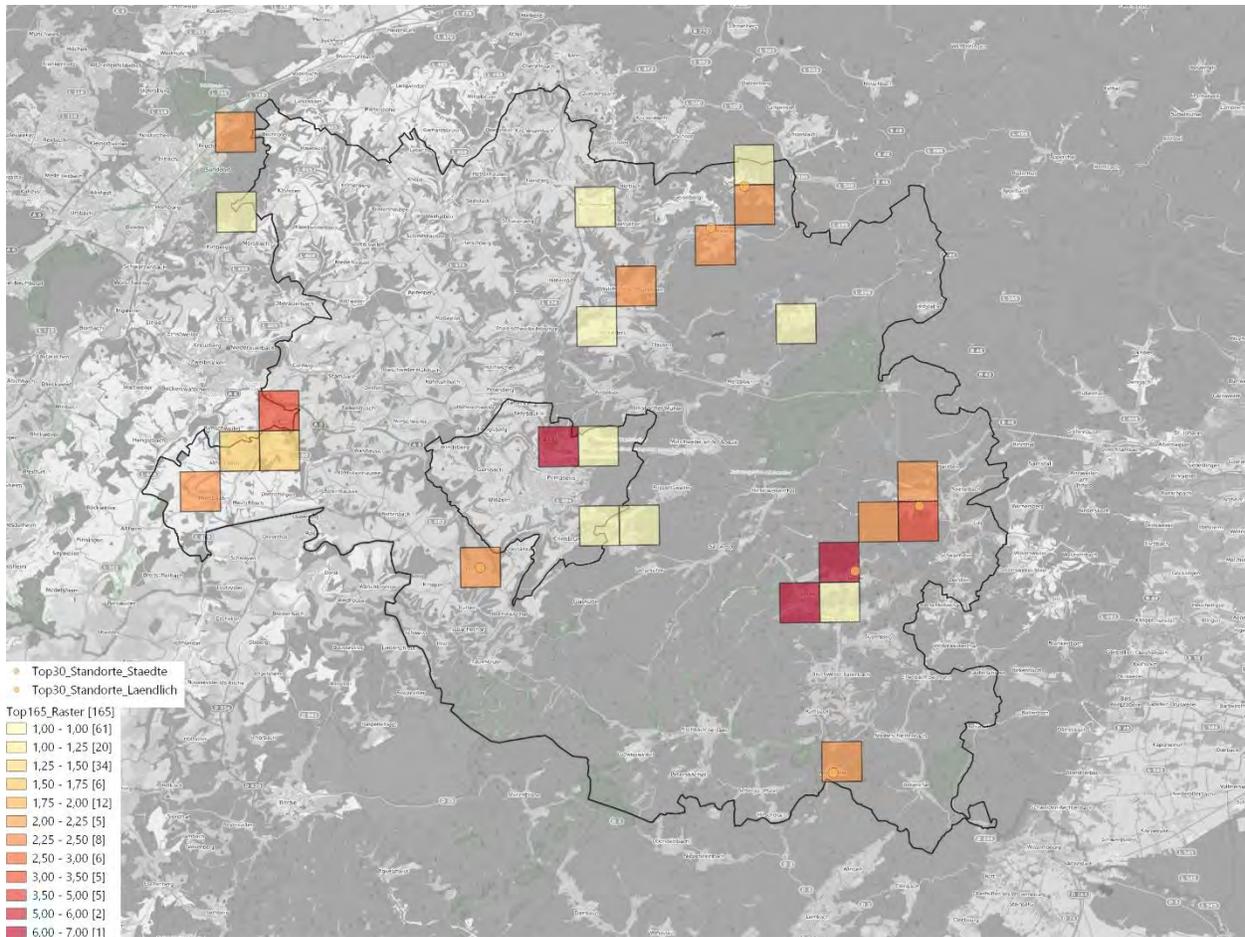


Abbildung 107: Potenzialräume und TOP-Standorte im Kreis Südwestpfalz

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 657	Fotodokumentation
Kommune	Schmalenberg	
Kreis	Südwestpfalz	
GPS-Koordinaten	49.332682 7.731335	
Anzahl der Standparkflächen	4	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	5	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 108: Ländlicher TOP-Standort Nr. 25 im Kreis Südwestpfalz

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 624	Fotodokumentation
Kommune	Erfweiler	
Kreis	Südwestpfalz	
GPS-Koordinaten	49.159231 7.812462	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 40	
Zugänglichkeit / Zentralität	Im Nahbereich einer Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Ausreichend	

Abbildung 109: Ländlicher TOP-Standort Nr. 26 im Kreis Südwestpfalz

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 631	Fotodokumentation
Kommune	Northweiler	
Kreis	Südwestpfalz	
GPS-Koordinaten	49.068527, 7.799062	
Anzahl der Standparkflächen	6	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	4	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 110: Ländlicher TOP-Standort Nr. 27 im Kreis Südwestpfalz

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 635	Fotodokumentation
Kommune	Hauenstein	
Kreis	Südwestpfalz	
GPS-Koordinaten	49.189642 7.855635	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 25	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	3	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Ja	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 111: Ländlicher TOP-Standort Nr. 28 im Kreis Südwestpfalz

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 650	Fotodokumentation
Kommune	Vinningen	
Kreis	Südwestpfalz	
GPS-Koordinaten	49.158484 7.554218	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 10	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Nebenstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	4	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 112: Ländlicher TOP-Standort Nr. 29 im Kreis Südwestpfalz

Untersuchungskriterien	Standort-ID: 652	Fotodokumentation
Kommune	Heltersberg	
Kreis	Südwestpfalz	
GPS-Koordinaten	49.313596 7.708628	
Anzahl der Standparkflächen	Ca. 15	
Zugänglichkeit / Zentralität	An Hauptstraße	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit ÖPNV (zu Fuß in 5 min)	Ja	
Intermodale Verknüpfungsmöglichkeit SPNV (zu Fuß in 5 min)	Nein	
Sicherheit (Sichtbeziehung zu frequentierten Bereichen)	Ja	
Optische Einbindung (in städtisches Gesamtbild)	4	
Baumbestand	Unproblematisch	
Skalierbarkeit (potenzielle Parkplatzkapazität)	Nein	
Mobilfunkanbindung	Nicht ausreichend	

Abbildung 113: Ländlicher TOP-Standort Nr. 30 im Kreis Südwestpfalz

III. Empfehlungen für das weitere Vorgehen

1. Ladesäulenverordnung

130. Eine wesentliche Grundlage, die bei dem Ausbau der Ladeinfrastruktur in der Region Saar-Westpfalz zu beachten ist, stellt die Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (im Folgenden kurz „Ladesäulenverordnung“ bzw. „LSV“) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie dar. Die LSV regelt die technischen Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten bei einer Ladeleistung von über 3,7 kW.
131. Aus der LSV sind vor allem drei Aspekte hervorzuheben. Hierzu zählen die gemäß § 3 LSV definierten Mindestanforderungen an die technische Sicherheit und Interoperabilität. Beim Aufbau von Ladepunkten muss aus Gründen der Interoperabilität jeder Ladepunkt mindestens mit Steckdosen oder mit Steckdosen und Fahrzeugkupplungen des folgenden Typs ausgerüstet werden:
- Normalladepunkte, an denen das Wechselstromladen möglich ist: Typ 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014.
 - Schnellladepunkte, an denen das Wechselstromladen möglich ist: Typ 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014.
 - Normal- und Schnellladepunkte, an denen das Gleichstromladen möglich ist: Typ Combo 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-3, Ausgabe Juli 2012.
132. Zudem muss der Betreiber eines Ladepunktes gemäß § 4 LSV den Nutzern punktuell Laden ermöglichen. Dies wird sichergestellt, wenn er an dem jeweiligen Ladepunkt
1. keine Authentifizierung fordert und die Leistungserbringung (Stromabgabe)
 - a) ohne direkte Gegenleistung, oder
 - b) gegen Zahlung mittels Bargeldes in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt, oder
 2. die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung und den Zahlungsvorgang mittels eines gängigen kartenbasierten Zahlungssystems beziehungsweise Zahlungsverfahrens in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt oder mittels eines gängigen webbasierten Systems (mit kostenlosem Zugang) ermöglicht.
133. Darüber hinaus muss der Betreiber gemäß § 5 LSV seinen Anzeige- und Nachweispflichten nachkommen und der Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde den Aufbau (mindestens vier Wochen vor dem geplanten Beginn des Aufbaus) und die Außerbetriebnahme (unverzüglich) von Ladepunkten schriftlich oder elektronisch melden. Die Betreiber von Schnellladepunkten müssen zudem die Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 3 LSV nachweisen.

2. Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

134. Für die Förderung des Aufbaus der Ladeinfrastruktur werden öffentliche Finanzmittel bereitgestellt. Von zentraler Bedeutung ist hierbei die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Das BMVI verfolgt mit der Richtlinie das Ziel, ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes und nutzerfreundliches Netz an Ladeinfrastruktur in Deutschland aufzubauen. Die Richtlinie endet am 31. Dezember 2020 und richtet sich an natürliche und juristische Personen als Zuwendungsberechtigte.
135. Das Budget in der Gesamtlaufzeit von ca. vier Jahren beläuft sich auf 300 Mio. Euro, mit denen mindestens 15.000 Ladesäulen gefördert werden sollen, davon 200 Mio. Euro für (5.000) Schnellladesäulen und 100 Mio. Euro für (10.000) Normalladesäulen. Die Förderung erfolgt im Zuge mehrerer Förderaufrufe.
136. Die Förderung bezieht sich auf Normal- und Schnellladepunkte sowie auf den Netzanschluss. Im Folgenden sind die Förderhöchstsätze der Richtlinie aufgeführt. Es besteht die Möglichkeit, dass diese jedoch im Rahmen der einzelnen Förderaufrufe reduziert werden. Zudem ist zu beachten, dass eine kumulierte Förderung in Verbindung mit anderen öffentlichen Förderprogrammen ausgeschlossen ist.
- **Normalladepunkte bis einschließlich 22 kW:** max.60 % bis höchstens 3.000 Euro pro Ladepunkt
 - **Schnellladepunkte:** max. 60 %bis höchstens 12.000 Euro für Ladepunkte kleiner als 100 kW bzw. max.60 %bis höchstens 30.000 Euro für Ladepunkte ab einschließlich 100 kW
 - **Netzanschluss:** max. 60 %bis höchstens 5.000 Euro für den Anschluss an das Niederspannungsnetz bzw. max. 60 % bis höchstens 50.000 Euro für den Anschluss an das Mittelspannungsnetz.
137. Zu den wesentlichen Anforderungen an die geförderte Ladeinfrastruktur zählen:
- die Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß LSV,
 - die Mindestbetriebsdauer der Ladeinfrastruktur durch den Betreiber von sechs Jahren,
 - die Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energien oder aus vor Ort eigenerzeugtem regenerativem Strom (z. B. Strom aus Photovoltaik-Anlagen) sowie
 - die Sicherstellung der Zugänglichkeit werktags für mindestens zwölf Stunden.
138. Um eine Reduzierung der Förderquote um 50 % zu vermeiden, muss der Zugang zur Ladesäule 24 Stunden pro Tag an sieben Tagen pro Woche ermöglicht werden.
139. Mit dem dritten Aufruf zur Antragseinreichung innerhalb der Förderrichtlinie hat das BMVI eine Kartendarstellung veröffentlicht, die den prognostizierten Bedarf an Normal- und Schnellladepunkte

für ganz Deutschland auf einem 40 km x 40 km-Raster abbildet. Die Verteilung der Ladepunkte stützt sich auf die Bedarfsberechnung des Standorttools des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die Berechnung erfolgte auf Grundlage von Eingangsfaktoren wie Raum- und Infrastruktur-, Fahrzeug- sowie Mobilitätsdaten. Die angegebenen Zahlenwerte geben in jeder Rasterzelle jeweils für Normal- bzw. Schnellladepunkten ein grundsätzlich maximales zu bewilligendes Kontingent an.

140. Die Auswahl der förderfähigen Anträge wird grundsätzlich auf Basis der Wirtschaftlichkeit (geringste Kosten je kW Ladeleistung) innerhalb der angegebenen Kontingentierung je Rasterzelle (Normalladen in grün, Schnellladen in blau) entschieden, wobei die Ausgaben für den Netzan-schluss explizit nicht für die Betrachtung der Wirtschaftlichkeit herangezogen werden.

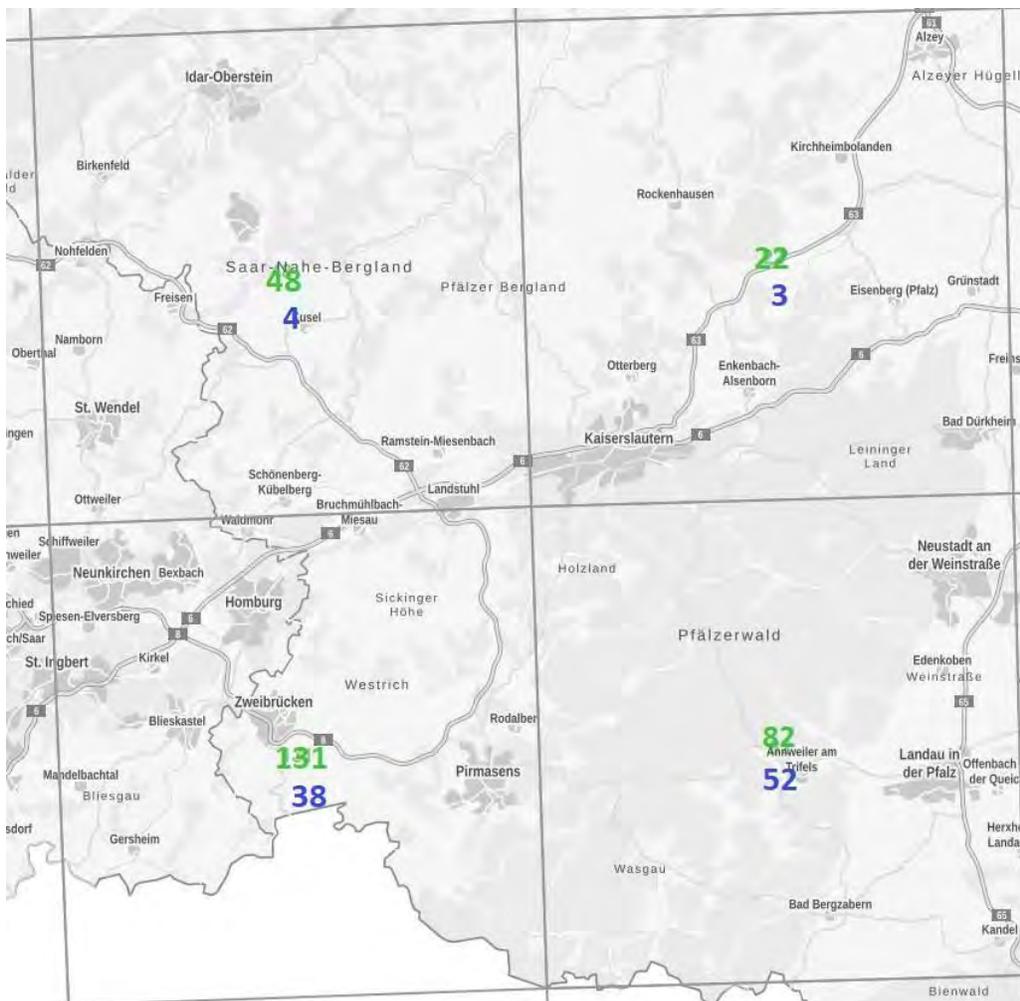


Abbildung 114: Regionale Verteilung für Normal- und Schnellladepunkte in der Region Saar-Westpfalz nach Angaben des BMVI

141. Die Größe und der rechtwinklige Zuschnitt des 40 km x 40 km-Rasters orientiert sich nicht an kommunalen Verwaltungsgrenzen. Folglich ist davon auszugehen, dass Landkreise und Kommunen um die Nutzung des Kontingents mit der Verortung ihrer Ladepunkte konkurrieren sollen.
142. Zur Förderung der Ladeinfrastruktur ist ferner anzumerken, dass das BMVI im Rahmen des „Masterplans Ladeinfrastruktur“ die Bereitstellung von Finanzmitteln in Höhe von über drei Mrd. Euro für die Tank- und Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw mit CO₂-freien Antrieben vorsieht.

3. Vertiefende Standortanalysen

143. Die Konzeptions- und Raumstudie e.Mobil Saar-Westpfalz wurde von der Region Saarwestpfalz in Auftrag gegeben, um die Akteure und Kommunen in der Region für das Thema Elektromobilität zu sensibilisieren und, im Sinne eines konstruktiven Überblicks, die Bedarfe der Region räumlich unterscheidbar abbilden zu können. Eine weiterführende Auswertung, die die individuellen Belange jeder Kommune berücksichtigt und aktuelle Planungs- und Mobilitätskonzepte in die Standortauswahl integriert, ist nicht Bestandteil dieser Untersuchung, kann aber auf Basis der hier gewonnenen Ergebnisse sehr gut ergänzt werden. Als ergänzende Untersuchungskriterien für jede Kommune lassen sich u. a. folgende Aspekte anführen:
 - Nutzungsgebühren der Parkplatzfläche,
 - Einschränkungen der Zugänglichkeit durch Absperrungen, Schranken, o. ä.,
 - tages- oder jahreszeitliche Verfügbarkeit der Fläche (z. B. Wochenmarkt, Flohmarkt, etc.),
 - sozialräumliche Unterschiede und variierende Affinität für Elektromobilität,
 - Standortrelevanz in Abgleich mit dem lokalen ÖPNV-Konzept,
 - Einbezug der amtlichen Bevölkerungsprognosen,
 - Abgleich mit lokaler Stadtmarketing-Strategie sowie
 - Differenzierung der einzelnen Untersuchungskriterien (z. B. freizeitorientierte Ziele) hinsichtlich ihrer aktuellen und zukünftigen regionalen Attraktivität (z. B. anhand der Besucherzahlen).
144. Dies hätte den Vorteil, dass private und wirtschaftliche Interessen berücksichtigt werden können und die konkrete lokale Genehmigung in Absprache mit der zuständigen Stelle verhandelt wird. Eignungskriterien des konkreten Standortes (bspw. Abstand von Bäumen, Stadtbildschutz etc.) können dabei ausreichend berücksichtigt werden. Gleichzeitig kann so eine möglichst bedarfsge-rechte initiale Abdeckung mit Ladeinfrastruktur in der Region erreicht werden.

4. **Koordiniertes Vorgehen zur Förderung der Elektromobilität – Fortführung der Lenkungsgruppe e.Mobil Saar-Westpfalz**

145. Dieser Abschlussbericht und die gesamte Projektarbeit im Rahmen der Konzeptions- und Raumstudie e.Mobil Saar-Westpfalz stellen eine wichtige Grundlage dar, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur und der Elektromobilität allgemein in der Region voranzutreiben. Im nächsten Schritt geht es darum, diese Grundlage aktiv zu nutzen und das koordinierte, Grenzen überschreitende Vorgehen zur Förderung der Elektromobilität fortzuführen. Dies wird idealerweise durch die ins Leben gerufene Lenkungsgruppe e.Mobil Saar-Westpfalz unterstützt.
146. Für den Realisierungsprozess ist ein standardisiertes Vorgehen unter Einbindung verschiedener Akteure zu entwickeln. Zu diesen Akteuren gehören neben den Betreibern und Nutzern der Ladeeinrichtungen vor allem auch die privaten Grundstückseigentümer (falls sich der Potenzialstandort auf einem privaten Grundstück befindet), die Stromnetzbetreiber (zur Prüfung und Realisierung des erforderlichen Netzanschlusses), die jeweilige Kommune und Straßenverkehrsbehörde (zur Erteilung der Sondernutzungserlaubnis für die Installation der Ladeeinrichtungen, die Vergabe der verkehrsrechtlichen Anordnungen etc.) und die Bundesnetzagentur (zur Veröffentlichung der gemeldeten Ladepunkte) sowie idealerweise Verbände, Energieagenturen etc. (zur Unterstützung bzw. als Koordinierungsstelle).
147. Bei dem koordinierten Vorgehen spielen vor allem die folgenden Punkte eine wichtige Rolle:
- **Abgestimmtes Vorgehen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur in der Region Saar-Westpfalz:** Die Mobilität endet nicht an den Grenzen der einzelnen Kommunen. Daher sollte die dieser Konzeptions- und Raumstudie e.Mobil Saar-Westpfalz zugrunde liegende regionale Perspektive aufgegriffen und fortgeführt werden, um ein gesamtregionales, attraktives Ladeinfrastrukturnetz zu etablieren.
 - **Gegenseitige Unterstützung bei der Akquise von Fördermitteln:** Für den Ausbau der Ladeinfrastruktur werden umfangreiche Fördermittel bereitgestellt. Bei der Akquise von Fördermitteln sollte auf das Wissen und die Erfahrungen, die bereits in der Region vorhanden sind, zurückgegriffen werden. Durch die gegenseitige Unterstützung wird der Ausbau der Ladeinfrastruktur in der Region weiter vorangetrieben.
 - **Vernetzung der beteiligten Akteure inklusive regelmäßigem Austausch:** Grundsätzlich ist der Wissens- und Erfahrungsaustausch rund um das Thema Elektromobilität von großer Bedeutung. Aufgrund der hohen Komplexität des Themenfeldes kann ein gegenseitiger Austausch einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, Umsetzungshürden zu meistern.
 - **Gemeinsamer Internetauftritt und Kommunikation des Themas Elektromobilität in der Region:** Das gemeinsame Vorgehen im Bereich der Ladeinfrastruktur und der Elektromobilität im Allgemeinen sollte positiv in der Region kommuniziert werden, um Vorbehalte gegenüber der Elektromobilität zu beseitigen und die regionalen Akteure zu ermutigen, selber aktiv zu werden.

- **Austausch und gegenseitige Unterstützung bei der Entwicklung weiterer Elektromobilitätsangebote:** Neben dem Aufbau der Ladeinfrastruktur sollten auch die Elektromobilitätsangebote in der Region vorangetrieben werden (siehe beispielhaft folgende Abbildung).

Mögliche Bausteine eines integrierten Elektromobilitätskonzeptes für die Region Saar-Westpfalz	
	Elektro-Carsharing mit ehrenamtlichen Fahrten <ul style="list-style-type: none"> – als Ergänzung zum ÖPNV – mit ehrenamtlichen Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen
	Elektro-Rollerverleihsystem <ul style="list-style-type: none"> – als Ergänzung zum ÖPNV – und insbesondere für jüngere Personen
	Elektro-Lastenradsharing <ul style="list-style-type: none"> – flexibler Einsatz ohne Fixkosten – zum Transport von größeren Lasten
	Elektrische Flotten <ul style="list-style-type: none"> – Potenziale bei kommunalen Flotten, Taxiunternehmen etc. nutzen – insbesondere öffentliche Flotten nehmen eine Vorbildfunktion ein
	Elektrofahrzeug-Langzeitmiete bzw. Elektrofahrzeug-Testlotterie <ul style="list-style-type: none"> – unverbindliche Nutzung zum Abbau von Vorbehalten – als erster Schritt zum Umstieg auf Elektromobilität
	Einsatz von Elektrobussen <ul style="list-style-type: none"> – sukzessive Umrüstung der Fahrzeugflotten – einschließlich Einsatz von elektromobilen Bürgerbussen
	Pedelec-Abstellanlagen bzw. Pedelecs als Zubringer zum öffentlichen Verkehr <ul style="list-style-type: none"> – sichere und wetterfeste Abstellmöglichkeiten – ermöglichen intermodale Mobilität durch einen einfachen Umstieg
	Elektromobiler Tourismus/Urlaub <ul style="list-style-type: none"> – nachhaltiger elektromobiler Tourismus als Alleinstellungsmerkmal – mit Pedelecs, Segways, E-Scooter, autonomen E-Shuttles etc.
	Elektrische Liefer- und Wirtschaftsverkehre bzw. Mikro-Depots <ul style="list-style-type: none"> – Mikro-Depots als Zwischenlager – für den nachhaltigen Transport „auf der letzten Meile“
	Elektromobilität in Fahrschulen <ul style="list-style-type: none"> – Fahranfänger kommen direkt mit Elektromobilität in Kontakt – Unterstützung z. B. durch einen regionalen Elektrofahrzeugpool

Abbildung 115: Beispielhafte Elektromobilitätskonzepte

D. Zusammenfassung und Ausblick

148. Der Ausbau der Elektromobilität in der Region Saar-Westpfalz (der Landkreis Saarpfalz, die Gemeinde Kleinblittersdorf und die Region Westpfalz mit dem Donnersbergkreis, den Landkreisen Kaiserslautern, Kusel und Südwestpfalz sowie den kreisfreien Städten Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken) im Sinne einer nachhaltigen, d. h. umwelt-, klima- und sozialverträglichen Mobilität bedarf einer geeigneten, nutzergerechten Ladeinfrastruktur. Die kooperative Konzeptions- und Raumstudie e.Mobil Saar-Westpfalz hat umsetzungsorientierte Standortvorschläge für Elektroladestellen in der Region herausgearbeitet und bildet damit eine wichtige Grundlage für einen regional abgestimmten Ausbau der Ladeinfrastruktur.
149. Im Rahmen der Studie wurden die regionalen Akteure und Bürgerinnen und Bürger u. a. in Form einer Online-Befragung eingebunden. Als eine wesentliche Erkenntnis ist hierbei beispielhaft zu nennen, dass ein Großteil der Bürgerinnen und Bürger dem Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur eine hohe Bedeutung beimisst, obwohl in den überwiegenden Fällen die Möglichkeit besteht, ein Elektrofahrzeug zu Hause oder am Arbeitsplatz zu laden. Zudem deutet die Erkenntnis zu dem Mobilitätsverhalten darauf hin, dass sich die Streckenprofile bereits jetzt vielfach für den Einsatz von Elektrofahrzeugen eignen.
150. Insgesamt 5.108 mögliche Standorte (Parkplätze) in der Region Saar-Westpfalz wurden anhand von 13 verschiedenen räumlichen Untersuchungsfaktoren (z. B. Orte mit hoher Wohndichte anhand der Einwohnerdichte) analysiert und bewertet, um jedem dieser Potenzialstandorte einen Eignungswert für die Errichtung von Ladeinfrastruktur zuzuweisen. Auf dieser Grundlage konnten die Ladebedarfsräume (Raster in der Größe 2.000 m x 2.000 m) mit der höchsten Eignung identifiziert werden. Innerhalb dieser Ladebedarfsräume wurden mehr als 60 TOP-Standorte (Parkplätze) in Form von Vor-Ort-Analysen vertieft untersucht. Dabei entfielen 33 TOP-Standorte auf Städte mit mindestens 20.000 Einwohnern und 30 TOP-Standorte auf den ländlichen Raum außerhalb dieser Städte. Die wesentlichen Ergebnisse der Konzeptions- und Raumstudie e.Mobil Saar-Westpfalz wurden auf der Abschlussveranstaltung am 18. November 2019 in Homburg vorgestellt.
151. In diesem Abschlussbericht sind in Differenzierung nach den Kreisen und Städten mit mindestens 20.000 Einwohnern sowohl die Ladebedarfsräume als auch die TOP-Standorte aufgeführt. Alle bewerteten Standorte (Parkplätze) in der Region Saar-Westpfalz sind zudem im Anhang dargestellt.

152. Abschließend bleibt festzuhalten, dass diese Studie einen ersten bedeutenden Schritt zum Ausbau der regionalen Ladeinfrastruktur darstellt. Zur Förderung der Elektromobilität in der Region Saar-Westpfalz ist es wichtig, auf dieser Grundlage und über das Projekt hinaus den Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie die Entwicklung weiterer Elektromobilitätsangebote koordiniert voranzutreiben. Um die Vernetzung der beteiligten Akteure und einen regelmäßigen Austausch sicherzustellen, sollte die Zusammenarbeit über die Lenkungsgruppe des Projekts e.Mobil Saar-Westpfalz fortgeführt und weiter intensiviert werden.

Anhang

Anhang A: Ankündigung und Struktur der Online-Umfrage e.Mobil Saar-Westpfalz



Befragung zum Thema "e.Mobil Saar-Westpfalz"

Der Saarpfalz-Kreis und die Region Westpfalz erstellen eine Konzeptions- und Raumstudie "e.Mobil Saar-Westpfalz", um die bestehenden Ansätze der Elektromobilität weiter zu entwickeln und durch die Schaffung geeigneter infrastruktureller Bedingungen den Ausbau der Elektromobilität zu fördern.

Mit Hilfe einer verstärkten Nutzung der Elektromobilität sollen neue umweltfreundliche Mobilitätskonzepte erprobt werden, die auch für den ländlichen Raum geeignet sind, um klimafreundliche Mobilitätsstrukturen mittel- und langfristig herzustellen.

Mit dieser Befragung möchten wir herausfinden, welche Erfahrungen Sie bisher mit Elektromobilität gesammelt haben und wie Ihre Einstellung zu dem Thema ist. Außerdem soll ermittelt werden, welche Einsatzmöglichkeiten und Bedarfe Sie in der Region zukünftig sehen.

Diese Befragung dient dazu, Ihre Bedürfnisse in unserem Konzept zu berücksichtigen. Ihre Antworten werden selbstverständlich anonym und streng vertraulich behandelt. Die Teilnahme an der Umfrage ist **bis einschließlich 31. März 2019** möglich.

Zu welcher Zielgruppe lassen Sie sich zuordnen?

- Bürgerinnen/Bürger Saar-Westpfalz
- Unternehmen aus der Region
- Tourismusgewerbe (Hotellerie, Gastronomie, etc.)
- Touristen

Bürgerinnen/Bürger Saar-Westpfalz

Nachfolgend die Fragen zur Bürgerinnen- und Bürgerbefragung Saar-Westpfalz:

1. Besitzen Sie ein E-Auto (Reines Elektrofahrzeug (BEV), Plug-In-Hybrid (PHEV), Range Extender)?

- Ja, als einziges Auto bzw. Hauptauto
- Ja, als Zweit-/Drittauto
- Nein, aber ich nutze ein E-Auto via E-Car-Sharing
- Nein, aber die Anschaffung eines E-Autos ist in Planung
- Nein

1.1. Bitte nennen Sie die Gründe, warum Sie sich noch nicht für ein E-Auto entschieden haben. (Mehrfachnennung möglich)

- Kaufpreis
- Reichweite nicht ausreichend
- Technik nicht zuverlässig
- Ladedauer zu lange
- Nicht zweckdienlich für vorgesehenes Einsatzgebiet (Zuladung zu gering, etc.)
- Fehlende Ladeinfrastruktur
- Design/Aussehen
- Fahrverhalten
- Kein passendes Angebot an Fahrzeugen
- Sonstiges

2. Wie oft sind Sie mit folgenden Verkehrsmitteln mobil (alle Wege außer Haus sind zu berücksichtigen und bitte ein Kreuz pro Zeile)?

	Täglich	Mehrmals pro Woche	Mehrmals pro Monat	Seltener	Nie
PKW als (Mit)Fahrer					
E-Auto als (Mit)Fahrer					
E-Car-Sharing					
E-Roller/-Motorrad					
E-Bike/Pedelec					
Fahrrad					
Zu Fuß (gesamte Wegstrecke)					
Öffentliche Verkehrsmittel					
Taxi					
Flugzeug					

3. Mit welchen Verkehrsmitteln erledigen Sie die folgenden Tätigkeiten (Mehrfachnennung möglich)?

	PKW als (Mit) Fahrer	E-Auto als (Mit) Fahrer	E-Car-Sharing	E-Roller/ Motorrad	E-Bike/ Pedelec	Fahr- rad	Zu Fuß	Öffentlicher Verkehr	Taxi	Flugzeug
Weg zum Arbeitsplatz/ Ausbildungsstätte (täglich oder regelmäßig)										
Dienstwege										
Freizeitaktivitäten (Ausgehen, Ausflüge, sportliche Aktivitäten)										
Besuch von Freunden oder Verwandten										
Einkaufen für den täglichen Bedarf										
Transport sperriger Güter										
Reisen in den Urlaub										

4. In welcher Bandbreite bewegen sich Ihre üblichen Fahrten pro Tag mit dem PKW/E-Auto?

- Weniger als 30 km
- 30km bis unter 100 km
- 100 km bis unter 200 km
- Mehr als 200 km

5. Wie häufig fahren Sie mit dem PKW/E-Auto...?

	Täglich	Mehrmals pro Woche	Mehrmals pro Monat	Seltener	Nie
Weniger als 150 km					
150 km bis 250 km					
Mehr als 250 km					

6. Welche Aktivitäten zur Förderung von Elektromobilität in der Region Saar-Westpfalz haben Sie wahrgenommen? (Mehrfachnennung möglich)

- Informationskampagnen (z. B. öffentliche Veranstaltungen, E-Mobilitätstage)
- Einführung neuer Mobilitätskonzepte (E-Carsharing, etc.)
- Aufbau der Ladeinfrastruktur
- Sonstiges
- Bisher keine Aktivitäten wahrgenommen

7. Wissen Sie, wo Sie sich über die Standorte von Ladesäulen in der Region Saar-Westpfalz und deren Nutzung informieren können?

- Ja, ich kenne sowohl die Standorte sowie kenne ich mich mit deren Nutzung aus.
- Ja, ich weiß wo ich mich informieren kann (z. B. Internetplattformen).
- Nein, ich weiß es nicht.

8. An welchen Standorten würden Sie eine höhere Dichte an Ladesäulen bevorzugen? (zwei Nennungen möglich)

- Arbeitsstätten/ Ausbildungsstätten
- Einkaufszentren/ Supermärkte
- Innenstädte
- Sport-/ Freizeit- und Kultureinrichtung
- Verkehrsknotenpunkte (z. B. bisherige Standorte von Tankstellen)
- Raststellen an Bundes- und Fernstraßen
- Straßenbegleitende Parkplätze auf Anlieger- und Durchfahrtsstraßen
- Bahnhöfe und große ÖPNV-Umstiegs-knoten

9. Besteht bei Ihnen zu Hause die Möglichkeit, eine Wallbox (Ladestation für zu Hause) zu installieren (Garage, Carport, privater Stellplatz, o. ä.)?

- Ja und es ist bereits eine Wallbox installiert
- Ja, es besteht eine Möglichkeit
- Ich weiß es nicht
- Nein, es besteht keine Möglichkeit

10. Stellt Ihr Arbeitgeber Lademöglichkeiten für Elektroautos zur Verfügung?

- Ja
- Nein, ich würde es mir aber wünschen.
- Nein, aber ist in Planung.
- Ich weiß es nicht.

10.1. Ist das Laden für Sie kostenlos?

- Ja
- Nein

10.2. Wie handhaben Sie die Abrechnung?

- Bezahlung nach Kilowattstunden
- Pauschale pro Nutzung
- Parkgebühr pro Zeit
- Bezahlung über externe Partner (z. B. Energieversorger)
- Park + Charge
- Sonstiges

11. Für wie wichtig halten Sie folgende Angebote für die zukünftige Ausgestaltung der Mobilität in der Region Saar-Westpfalz?

	Sehr wichtig	Wichtig	Weniger wichtig	Unwichtig	Weiß ich nicht
Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (multimodale Vernetzung von Verkehrsmitteln wie Auto -> Zug -> Fahrrad)					
Informationsplattform im Internet für alle Verkehrsmittel (App Informieren – Buchen - Bezahlen)					
E-Car-Sharing Angebot					
E-Bike- oder Lastenfahrräder-Sharing Angebot					
Erweiterung/Ausbau des ÖPNV-Angebots insbesondere zeitlich flexible und haltestellenungebundene Angebote					

12. Für wie wichtig halten Sie zukünftig die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur im Vergleich zum privaten Laden zuhause?

- 1 Unwichtig
- 2 ...
- 3 ...
- 4 ...
- 5 ...
- 6 ...
- 7 Sehr wichtig

13. Welches Geschlecht haben Sie?

- Weiblich
- Männlich

14. Wie alt sind Sie?

15. Wie lautet Ihre Postleitzahl?

Unternehmen

Nachfolgend die Befragung der lokalen Unternehmen in der Region Saar-Westpfalz

1. Bieten Sie Ihren Mitarbeitern PKW-Stellplätze mit Lademöglichkeit?

- Ja, zusätzlich stehen die Lademöglichkeiten dritten Personen (öffentlich) zu Verfügung
- Ja, ausschließlich für Mitarbeiter
- Nein

1.1. Aus welchem Grund haben Sie diese Stellplätze mit Lademöglichkeit etabliert? (Mehrfachnennung möglich)

- Nachfrage nach Ladeinfrastruktur durch Mitarbeiter
- Mitarbeiterbindung-/akquise
- Nachfrage von Kunden/Lieferanten
- Umweltschutzgedanke
- Image

1.2. Bieten Sie das Laden kostenfrei an?

- Ja
- Nein

1.1. Haben Sie vor, in Zukunft Stellplätze mit Lademöglichkeit zu etablieren?

- Ja
- Ja, aber nur für E-Fahrräder und/oder Pedelecs
- Nein, aus Kostengründen werden keine Lademöglichkeiten aufgebaut
- Nein, aktuell sehen wir keinen Bedarf
- Nein, aus technischen oder organisatorischen Gründen
- Nein, aus Platz-/Kapazitätsgründe
- Nein, aus sonstigen Gründen

2.2. Welche Aktivitäten zur Förderung von Elektromobilität in der Region Saar-Westpfalz haben Sie wahrgenommen? (Mehrfachnennung möglich)

- Informationskampagnen (z. B. öffentliche Veranstaltungen, E-Mobilitätstage)
- Einführung neuer Mobilitätskonzepte (E-Carsharing, etc.)
- Aufbau der Ladeinfrastruktur
- Sonstiges
- Bisher keine Aktivitäten wahrgenommen

3. Wissen Sie, wo Sie sich über die Standorte von Ladesäulen in der Region Saar-Westpfalz und deren Nutzung informieren können?

- Ja, ich kenne sowohl die Standorte sowie kenne ich mich mit deren Nutzung aus.
- Ja, ich weiß wo ich mich informieren kann (z. B. Internetplattformen)
- Nein, ich weiß es nicht.

4. Für wie wichtig halten Sie zukünftig die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur im Vergleich zum privaten Laden zuhause bzw. beim Arbeitgeber?

- 1 Unwichtig
- 2 ...
- 3 ...
- 4 ...
- 5 ...
- 6 ...
- 7 Sehr wichtig

5. Sind Ihnen aktuelle Förderprogramme im Bereich Ladeinfrastruktur bekannt?

- Ja
- Nein
- Nein, ich würde aber gern mehr Informationen dazu erhalten.

5.1. Geben diese Förderungen Ihnen den nötigen Anreiz, um ein Angebot zu errichten/ erweitern?

- Ja, ich habe die Förderung bereits genutzt bzw. geplant
- Nein, die Förderung ist zu gering
- Nein, es besteht kein Bedarf

6. Wie viele der folgenden Fahrzeuge besitzen Sie in Ihrem Fuhrpark (Bei größeren Fuhrparks sind Schätzungen ausreichend)?

	Anzahl
LKW (> 3,5 Tonnen)	
Davon elektrisch	
Transporter (≤ 3,5 Tonnen)	
Davon elektrisch	
Pkw	
Davon elektrisch	
Roller	
Davon elektrisch	
Fahrrad	
Davon elektrisch	
Elektrische Lastenräder	

6.1. Aus welchem der folgenden Gründe befindet sich kein E-Fahrzeug in Ihrer Flotte? (Mehrfachnennung möglich)

- Kaufpreis
- Reichweite nicht ausreichend
- Technik nicht zuverlässig
- Ladedauer zu lange
- Nicht zweckdienlich für vorgesehenes Einsatzgebiet (Zuladung zu gering, etc.)
- Fehlende Ladeinfrastruktur
- Design/ Aussehen
- Fahrverhalten
- Kein passendes Angebot an Fahrzeugen
- Sonstiges

7. Können Sie sich vorstellen, folgende Elektrofahrzeuge anzuschaffen?

	Ja	Ja, aber nur bei größerer finanzieller Förderung	Ja, aber nur bei einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur	Nein
E-LKW (> 3,5 Tonnen)				
Elektro-Transporter (≤ 3,5 Tonnen)				
Elektroauto				
Elektroroller				
Elektrofahrrad/ Pedelec				
E-Lastenräder				

8. In welcher Bandbreite bewegen sich die üblichen täglichen Fahrten Ihres Fuhrparks? (Geben Sie eine Abschätzung eines repräsentativen durchschnittlich genutzten PKW, Transporter und LKW an)

	LKW-Fuhrpark (> 3,5 Tonnen)	Transporter - Fuhrpark (≤ 3,5 Tonnen)	PKW- Fuhrpark
Weniger als 30 km			
30 - 100 km			
100 km - 200 km			
Mehr als 200 km			

9. Wie häufig fahren Sie mit den folgenden Fahrzeugen mehr als 200 km? (Geben Sie eine Abschätzung eines repräsentativen durchschnittlich genutzten PKW, Transporter und LKW an)

	LKW (> 3,5 Tonnen)	Transporter (≤ 3,5 Tonnen)	PKW
Täglich			
Mehrmals pro Woche			
Mehrmals pro Monat			
Seltener			
Nie			

10. Für wie wichtig halten Sie folgende Angebote für die zukünftige Ausgestaltung der Mobilität in der Region Saar-Westpfalz?

	Sehr wichtig	Wichtig	Weniger wichtig	Unwichtig	Weiß ich nicht
Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (multimodale Vernetzung von Verkehrsmitteln wie Auto -> Zug -> Fahrrad)					
Informationsplattform im Internet für alle Verkehrsmittel (App Informieren – Buchen - Bezahlen)					
E-Car-Sharing Angebot					
E-Bike- oder Lastenfahrräder-Sharing Angebot					
Erweiterung/Ausbau des ÖPNV-Angebots insbesondere zeitlich flexible und haltestellenungebundene Angebote					

11. Welche Beratungsangebote im Bereich Elektromobilität wünschen Sie sich? (Mehrfachnennung möglich)

- Technische Beratung zur Infrastruktur
- Rechtliche Beratung zur Infrastruktur
- Beratung zur Fuhrparkelektrifizierung
- Beratung zu innovativen Mobilitätskonzepten (Aufbau eines eigenen Car-Sharing-Konzepts)
- Fördermittelberatung
- Sonstiges

12. Wünschen Sie sich eine persönliche Beratung?

- Ja
- Nein, aber gerne Informationen in Form von Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Internetseiten
- Nein, eine Beratung ist nicht erforderlich

13. Wie viele Mitarbeiter beschäftigen Sie an Ihrem Standort in der Region Saar-Westpfalz?

14. Wie lautet die Postleitzahl Ihres Betriebes?

15. Zu welcher Branche zählen Sie Ihr Unternehmen?

- Land- und Forstwirtschaft, Fischerei
- Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden
- Verarbeitendes oder produzierendes Gewerbe
- Energie- und Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallentsorgung
- Baugewerbe/Bau
- Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen
- Verkehr und Logistik
- Gesundheits- und Sozialwesen
- Information und Kommunikation
- Finanz- und Versicherungsdienstleistungen
- Immobilienwesen
- Bildung
- Sonstiges

Touristen

Nachfolgend die Befragung der Touristen in der Region Saar-Westpfalz:

1. Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie angereist? (Mehrfachnennung möglich -> Bei intermodaler Anreise)

- PKW als (Mit)Fahrer
- E-Auto als (Mit)Fahrer
- E-Car-Sharing
- E-Roller/-Motorrad
- E-Bike/Pedelec
- Fahrrad
- Zu Fuß
- Öffentlicher Verkehr
- Taxi
- Flugzeug

2. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie bzw. hätten Sie gerne während Ihres Aufenthalts inklusive Besuche touristischer Hotspots genutzt? (Mehrfachnennung möglich)

	Genutztes Verkehrsmittel	Stattdessen lieber genutztes Verkehrsmittel
PKW als (Mit)Fahrer		
E-Auto als (Mit)Fahrer		
(E)-Car-Sharing		
E-Roller /-Motorrad		
E-Bike/ Pedelec		
Fahrrad		
Zu Fuß		
Öffentlicher Verkehr		
Taxi		
Flugzeug		

3. Wie viele Kilometer sind Sie während ihres Aufenthalts in der Region Saar-Westpfalz im Durchschnitt pro Tag mit einem PKW/E-Auto unterwegs?

- Weniger als 30 km
- 30 km bis unter 100 km
- 100 km bis unter 200 km
- Mehr als 200 km

4. Haben Sie während Ihres Aufenthalts in Saar-Westpfalz Angebote/Informationen rund um das Thema Elektromobilität erhalten?

- Ja
- Nein

5. Waren Lademöglichkeiten für Ihr Fahrzeug bei der Auswahl des Hotels mitentscheidend?

- Ja
- Nein
- Nicht anwendbar

6. Waren Lademöglichkeiten für Ihr Fahrzeug bei der Auswahl des Urlaubsziels mitentscheidend?

- Ja
- Nein
- Nicht anwendbar

7. Für wie wichtig halten Sie die öffentliche Ladeinfrastruktur in der Region Saar-Westpfalz in der Zukunft?

- 1 Unwichtig
- 2 ...
- 3 ...
- 4 ...
- 5 ...
- 6 ...
- 7 Sehr wichtig

8. Für wie wichtig halten Sie folgende Angebote für die zukünftige Ausgestaltung der touristischen Mobilität in der Region Saar-Westpfalz?

	Sehr wichtig	Wichtig	Weniger wichtig	Unwichtig	Weiß ich nicht
Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (multimodale Vernetzung von Verkehrsmitteln wie bspw. Auto -> Zug -> Fahrrad)					
Informationsplattform im Internet für alle Verkehrsmittel (App Informieren – Buchen - Bezahlen)					
E-Car-Sharing Angebot					
E-Bike- oder Lastenfahrräder-Sharing Angebot					
Erweiterung/Ausbau des ÖPNV-Angebots insbesondere zeitlich flexible und haltestellenungebundene Angebote					

9. Welche Angebote und Aktivitäten haben Sie während Ihres Aufenthalts in der Saar-Westpfalz noch genutzt/unternommen?

	Einmal	Mehrmals	Gar nicht
Besuch von Kultureinrichtungen (Kirchen, Museen, etc.)			
Einkaufsbummel in der Innenstadt			
Ausflüge in die Natur (Wandern, Biking, Trekking, etc.)			
Besuch von Sport- & Freizeiteinrichtungen (Hallenbad, Therme, etc.)			
Touristische Events (Stadtfeite, etc.)			

10. Welches Geschlecht haben Sie?

- Weiblich
- Männlich

11. Wie alt sind Sie?

12. In welcher Konstellation reisen Sie?

- Alleine
- Als Paar
- In einer Reisegruppe

13. Wie lautet Ihre Postleitzahl?

Tourismusgewerbe

Nachfolgend die Befragung des Tourismusgewerbes:

Wie oft fragen Gäste nach einem Parkplatz mit Lademöglichkeit für E-Autos?

- 1 Nie
- 2 ...
- 3 ...
- 4 ...
- 5 ...
- 6 ...
- 7 Sehr häufig

2. Bieten Sie Ihren Gästen eine Lademöglichkeit an?

- Ja, zusätzlich stehen die Lademöglichkeiten auch dritten Personen (öffentlich) zur Verfügung
- Ja, ausschließlich für Gäste
- Nein

2.1. Aus welchem Grund haben Sie diese Lademöglichkeit etabliert? (Mehrfachnennung möglich)

- Nachfrage nach Ladeinfrastruktur durch Gäste
- Zur Gewinnung neuer Kundengruppen
- Kundenbindung
- Umweltschutzgedanke
- Image

2.2. Ist das Laden für Ihre Gäste kostenlos?

- Ja
- Nein

2.3. Wie handhaben Sie die Abrechnung?

- Bezahlung nach Kilowattstunden
- Pauschale pro Nutzung
- Parkgebühr pro Zeit
- Bezahlung über externe Partner (z.B. Energieversorger)
- Park + Charge
- Sonstiges

2.4. Haben Sie vor, in Zukunft Stellplätze mit Lademöglichkeit zu etablieren?

- Ja
- Ja, aber nur für E-Fahrräder und/oder Pedelecs
- Nein, aus Kostengründen werden keine Lademöglichkeiten aufgebaut
- Nein, aktuell sehen wir keinen Bedarf
- Nein, aus technischen oder organisatorischen Gründen
- Nein, aus Platz-/Kapazitätsgründen
- Nein, aus sonstigen Gründen

3. Für wie wichtig halten Sie die öffentliche Ladeinfrastruktur in der Region Saar-Westpfalz in Zukunft?

- 1 Unwichtig
- 2 ...
- 3 ...
- 4 ...
- 5 ...
- 6 ...
- 7 Sehr wichtig

4. Sind Ihnen aktuelle Förderprogramme im Bereich Ladeinfrastruktur bekannt?

- Ja
- Nein

4.1 Geben diese Förderungen Ihnen den nötigen Anreiz, um ein Angebot zu errichten/erweitern?

- Ja und ich habe die Förderung bereits genutzt bzw. geplant
- Nein, die Förderung ist zu gering/ nicht passend
- Nein, es besteht kein Bedarf für Ladesäulen

5. Können Sie sich vorstellen, ihren Gästen Kombinationsangebote aus Übernachtung und der Nutzung eines Elektrofahrzeugs (ggf. in Kooperation mit einem Dienstleister) anzubieten?

	Ja, wir bieten bereits ein Angebot an	Ja, ein Angebot is zukünftig geplant	Ja, ich kann es mir vorstellen	Nein, ich kann es mir nicht vorstellen
Mit Elektroauto				
Mit Elektroroller				
Mit Elektrofahrrad/Pedelec				
Mit Segway				

6. Wie viele der folgenden Fahrzeuge besitzen Sie in Ihrem Fuhrpark (Bei größeren Fuhrparks sind Schätzungen ausreichend)?

	Anzahl
LKW (> 3,5 Tonnen)	
Davon elektrisch	
Transporter (≤ 3,5 Tonnen)	
Davon elektrisch	
Pkw	
Davon elektrisch	
Roller	
Davon elektrisch	
Fahrrad	
Davon elektrisch	
Elektrische Lastenräder	

**6.1 Aus welchem der folgenden Gründe befindet sich kein E-Fahrzeug in Ihrer Flotte?
(Mehrfachnennung möglich)**

- Kaufpreis
- Reichweite nicht ausreichend
- Technik nicht zuverlässig
- Ladedauer zu lange
- Nicht zweckdienlich für vorgesehenes Einsatzgebiet (Zuladung zu gering, etc.)
- Fehlende Ladeinfrastruktur
- Design/Aussehen
- Fahrverhalten
- Kein passendes Angebot an Fahrzeugen
- Sonstiges

7. Welche Aktivitäten zur Förderung von Elektromobilität in der Region Saar-Westpfalz haben Sie wahrgenommen? (Mehrfachnennung möglich)

- Informationskampagnen (z. B. öffentliche Kampagnen, E-Mobilitätstage)
- Einführung neuer Mobilitätskonzepte (E-Carsharing etc.)
- Aufbau der Ladeinfrastruktur
- Sonstiges
- Bisher keine Aktivitäten wahrgenommen

8. Wissen Sie, wo Sie sich über die Standorte von Ladesäulen in der Region Saar-Westpfalz und deren Nutzung informieren können?

- Ja, ich kenne sowohl die Standorte sowie kenne ich mich mit deren Nutzung aus.
- Ja, ich weiß wo ich mich informieren kann (z. B. Internetplattformen)
- Nein, ich weiß es nicht.

9. Für wie wichtig halten Sie folgende Angebote für die zukünftige Ausgestaltung der Mobilität in der Region Saar-Westpfalz?

	Sehr wichtig	Wichtig	Weniger Wichtig	Unwichtig	Weiß ich nicht
Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (multimodale Vernetzung von Verkehrsmitteln wie bspw. Auto -> Zug -> Fahrrad)					
Informationsplattform im Internet für alle Verkehrsmittel (App Informieren – Buchen - Bezahlen)					
E-Car-Sharing Angebot					
E-Bike- oder Lastenfahrräder-Sharing Angebot					
Erweiterung/Ausbau des ÖPNV-Angebots insbesondere zeitlich flexible und haltestellenungebundene Angebote					

10. An welchen Standorten würden Sie eine höhere Dichte an öffentlich zugänglicher Ladesäulen bevorzugen? (> zwei Nennungen möglich)

- Arbeitsstätten/ Ausbildungsstätten
- Einkaufszentren/ Supermärkte
- Innenstädte
- Sport-/ Freizeit- und Kultureinrichtung
- Verkehrsknotenpunkte (z. B. bisherige Standorte von Tankstellen)
- Raststellen an Bundes und Fernstraßen
- Straßenbegleitende Parkplätze auf Anlieger- und Durchfahrtsstraßen
- Bahnhöfe und große ÖPNV-Umstiegsknoten
- Andere touristische Ziele

11. Welche Beratungsangebote im Bereich Elektromobilität wünschen Sie sich? (Mehrfachnennung möglich)

- Technische Beratung zur Infrastruktur
- Rechtliche Beratung zur Infrastruktur
- Beratung zur Fuhrparkelektrifizierung
- Beratung zu innovativen Mobilitätskonzepten wie Carsharing
- Fördermittelberatung
- Sonstiges

12. Wünschen Sie sich eine persönliche Beratung?

- Ja
- Nein, aber gerne Informationen in Form von Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Internetseiten
- Nein, eine Beratung ist nicht erforderlich

13. Wie viele Mitarbeiter beschäftigen Sie in Ihrem Betrieb?

14. Zu welcher Subbranche zählen Sie sich?

- Übernachtungen (Hotel, Pension, Gasthäuser)
- Reisebüro
- Gastronomie
- Unterhaltung
- Sonstiges

15. Wie hoch ist die Anzahl der jährlichen Gäste? (Schätzungen sind ausreichend)

16. Wie lautet die Postleitzahl Ihres Betriebes?

Anhang B: Ausgewählte weitere Analysekarten

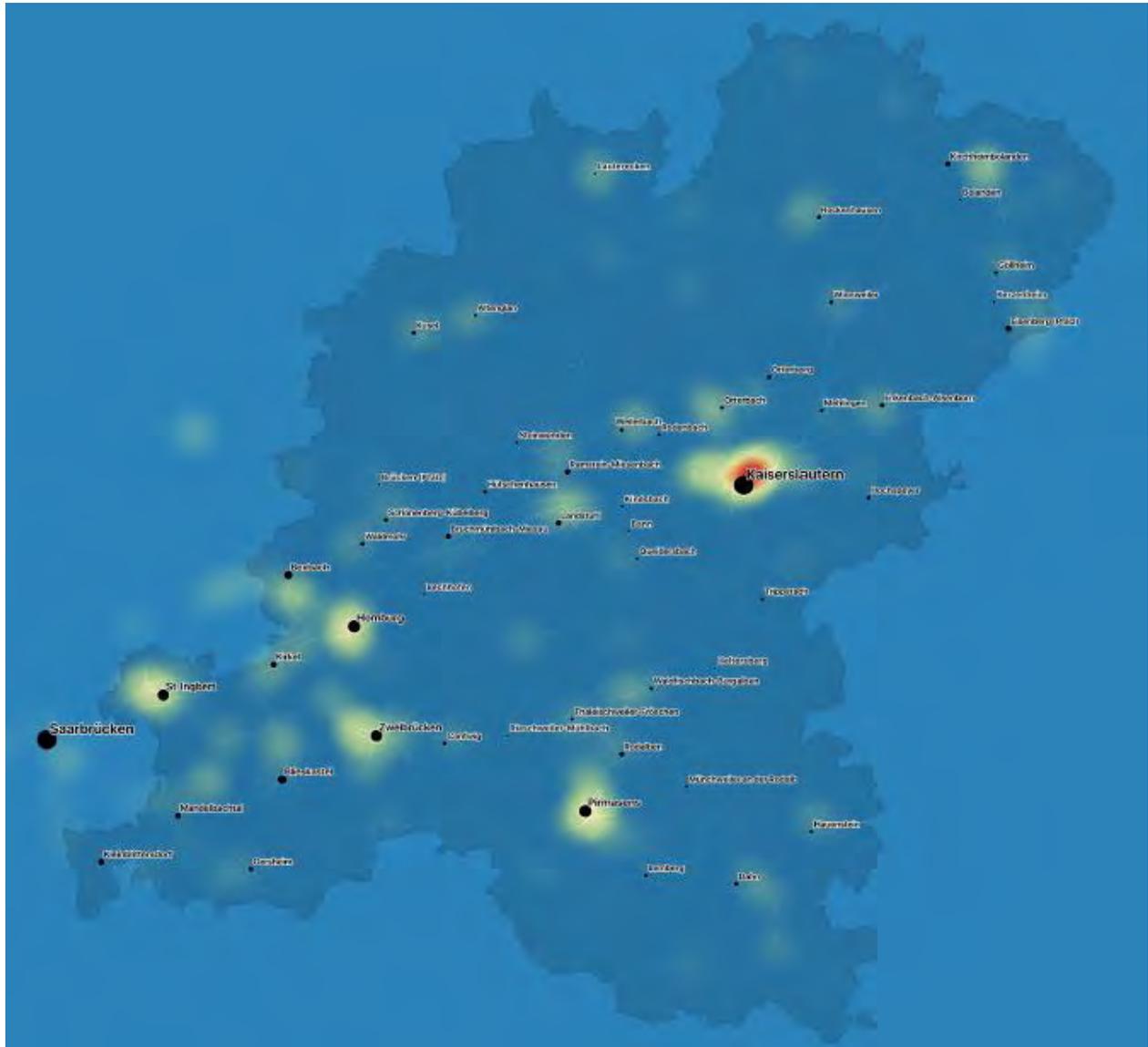


Abbildung 116: HeatMap-Darstellung zur lokalen Dichte an großflächigem Einzelhandel in der Region Saar-Westpfalz (gewählte Einzelhandelstypologien: Discounter, Baumärkte und Möbelhäuser)

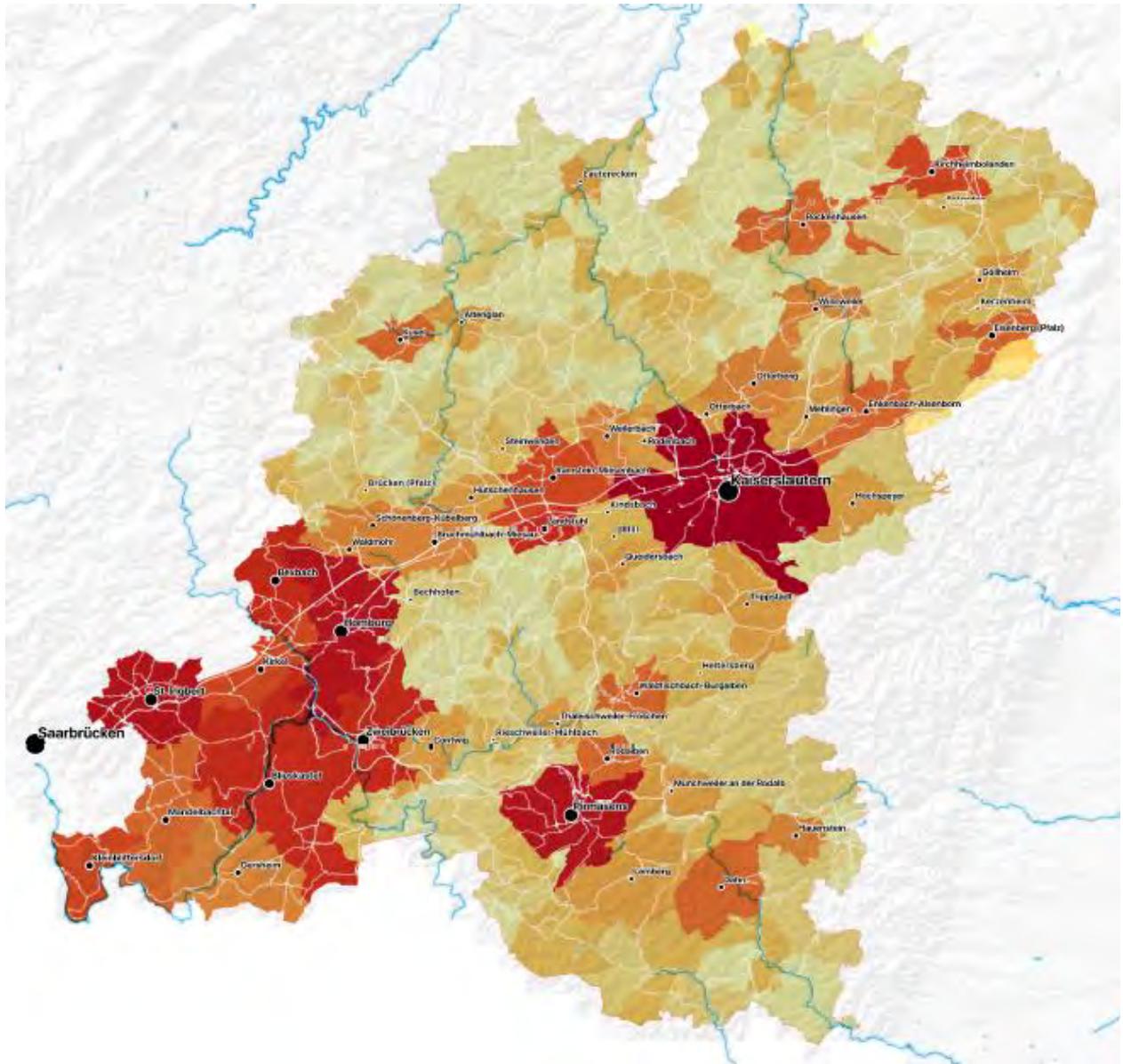


Abbildung 117: Unternehmenszahlen in den Kommunen der Region Saar-Westpfalz laut Bundesagentur für Arbeit

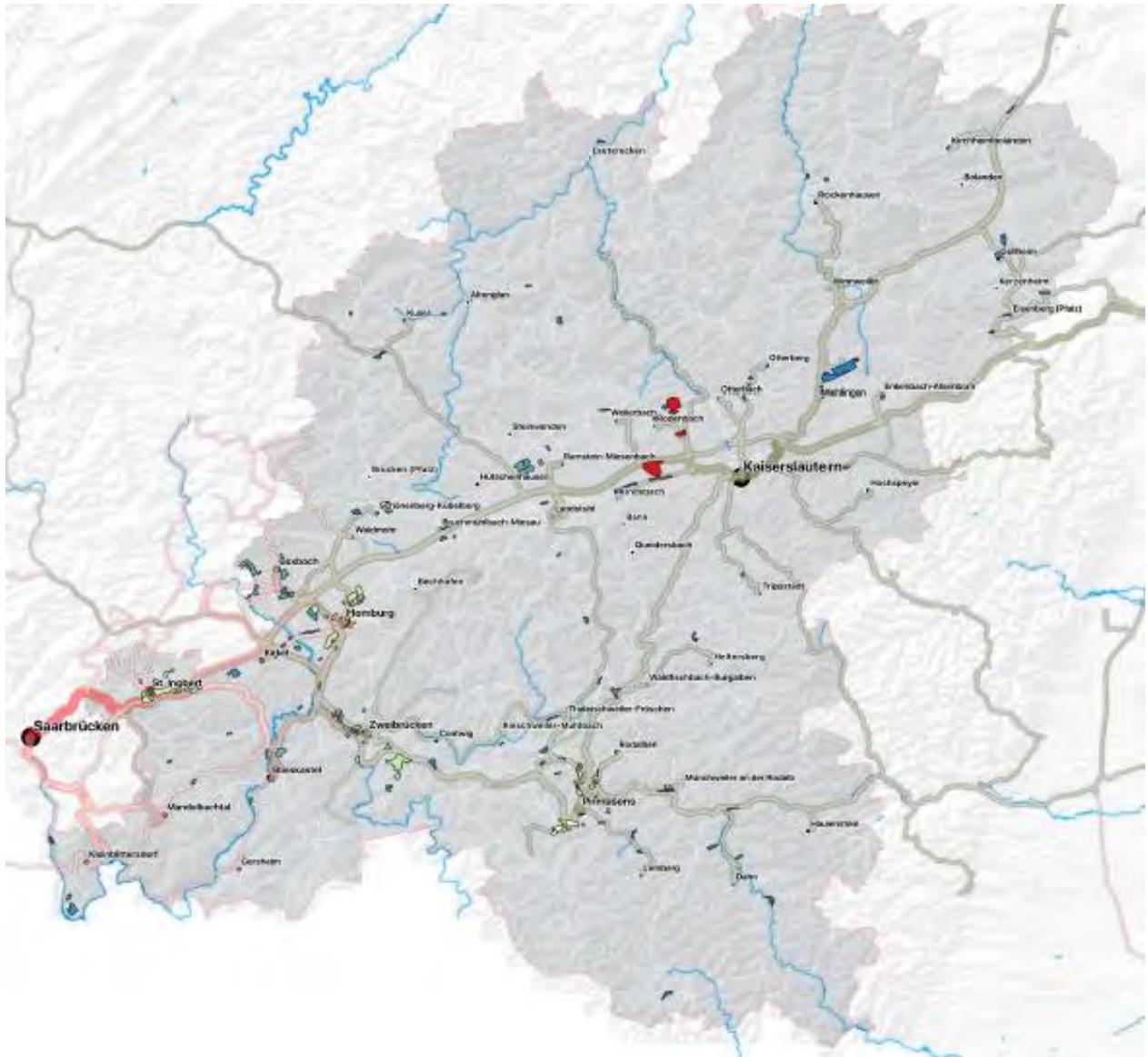


Abbildung 118: Lokalisierbare Gewerbeflächen entlang der wichtigsten Pendlerrouten mit Gewichtung nach Unternehmenszahlen der Region Saar-Westpfalz laut Bundesagentur für Arbeit

Anhang C: Potenzialstandort-Rückmeldungen der Kommunen und Netzbetreibern

Kreis	Gemeinde	Eignungs-wert	Geokoordinaten Standort/Parkplatz	Bestehen planungs-fach-/bauordnungsrechtliche Vorgaben bzw. Einschränkungen (z.B. bzgl. B-Plan; Art der baulichen Nutzung, BauNVO, Gestaltungsrechtliche) hinsichtlich der Errichtung von Ladeinfrastruktur? Wenn ja, welche?	In wessen Eigentum befindet sich das Grundstück (der Parkplatz und Zugang)? Kommune bzw. kommunales Unternehmen, privates Unternehmen, Privatperson etc.	Ist das Grundstück (der Parkplatz) öffentlich zugänglich? Wenn ja, ganztägig und in welchem Zeitraum? Ist der Zugang bzw. die Nutzung kostenpflichtig?	Wie schätzen Sie aus kommunaler Perspektive die kurzfristige Realisierungsmöglichkeit von Ladeinfrastruktur an diesem Grundstück (Parkplatz) ein (möglich/bedingt möglich/nicht möglich)?
Donnersbergkreis	Rockenhausen	1,5	49.6180402, 7.9262507				
Donnersbergkreis	Rockenhausen	1,5	49.6156587, 7.9227162				
Donnersbergkreis	Rockenhausen	0,5	49.6181764, 7.9258600				
Donnersbergkreis	Alsenz	1,5	49.7224586, 7.81123402	nein			
Donnersbergkreis	Alsenz	1,5	49.7242206, 7.81151219	nein	Ortsgemeinde Alsenz	Öffentlich zugänglich, ganztägig und kostenfrei nutzbar	möglich
Donnersbergkreis	Alsenz	1	49.7265094, 7.81308435	nein	Ortsgemeinde Alsenz	Öffentlich zugänglich, ganztägig und kostenfrei nutzbar	möglich
Donnersbergkreis	Alsenz	1	49.7258904, 7.81133131	nein	Verbandsgemeinde Alsenz-Oberrhein	Öffentlich zugänglich (Liniendruck Parkplatz), ganztägig und kostenfrei nutzbar	möglich, (Parkplatz jedoch während Schulzeiten durch Lehrpersonal oft vollständig belegt)
Donnersbergkreis	Alsenz	1	49.7216216, 7.81452048	nein	Ortsgemeinde Alsenz	Öffentlich zugänglich, ganztägig und kostenfrei nutzbar	möglich, in einem Teilbereich zeitweilig Container für Kinderantriebsgeräte aufgestellt
Donnersbergkreis	Mannweiler-Cölln	1	49.8952298, 7.80370860	nein	Volksbank Kassenratzen-Nordwestpfalz, Kanalstraße 4, 67656 Kassenratzen	Öffentlich zugänglich, Grundstück befindet sich aber in Privatbesitz der Volksbank	müssen man mit dem Grundstückseigentümer besprechen
Donnersbergkreis	Rockenhausen	3,6	49.6298131, 7.81843721		Ortsgemeinde Mannweiler-Cölln	Öffentlich zugänglich, ganztägig und kostenfrei nutzbar	möglich
Donnersbergkreis	Rockenhausen	3,6	49.6292269, 7.81906091				
Donnersbergkreis	Rockenhausen	3	49.6301907, 7.80105686				
Donnersbergkreis	Rockenhausen	3	49.6298274, 7.81890702				
Donnersbergkreis	Gerbach	1	49.6735910, 7.81484499				
Donnersbergkreis	Gerbach	1	49.6732895, 7.81781515				
Donnersbergkreis	Gerbach	0,5	49.6724200, 7.86881899				
Donnersbergkreis	Winnweiler	1,5	49.9532038, 8.03319036	Außenbereich vom Flächennutzungsplan	n.V. und Kommune Erbsbauucht	Öffentlich zugänglich, nicht kostenpflichtig	möglich
Donnersbergkreis	Winnweiler	0,5	49.9589157, 8.07777792		Kommune	Öffentlich zugänglich, nicht kostenpflichtig	möglich
Donnersbergkreis	Lohnsdorf	0,25	49.5563008, 7.86951400	Mehrfahrtenparkplatz	Bund	Öffentlich zugänglich, nicht kostenpflichtig	möglich
Donnersbergkreis	Winnweiler	0,25	49.9589181, 7.86916220		Privates Unternehmen	nicht öffentlich zugänglich	bedingt möglich
Donnersbergkreis	Minsterappel	1	49.7370361, 7.87626316	nein	Ortsgemeinde Minsterappel	Öffentlich zugänglich	möglich
Donnersbergkreis	Imbach	1	49.5837772, 7.86386629	Barthel Schule und Spielplatz (Schulhof)	Kommune	nicht öffentlich zugänglich, nicht kostenpflichtig	nicht möglich
Donnersbergkreis	Winnweiler	0,25	49.9718959, 7.89938669	Bebauung	Privates Unternehmen	nicht öffentlich zugänglich	nicht möglich
Donnersbergkreis	Winnweiler	0,25	49.9720979, 7.89987403	Bebauung	Privates Unternehmen	nicht öffentlich zugänglich	nicht möglich
Donnersbergkreis	Winnweiler	0,25	49.9708998, 7.89922508	Bebauung	Privates Unternehmen	nicht öffentlich zugänglich	nicht möglich
Donnersbergkreis	Winnweiler	0,25	49.9713366, 7.89639161		Privates Unternehmen	nicht öffentlich zugänglich	möglich
Donnersbergkreis	Winnweiler	0,25	49.9707071, 7.89471030		Privates Unternehmen	nicht öffentlich zugänglich	möglich
Donnersbergkreis	Münchweiler an der Alsenz	1,5	49.5507076, 7.89771915		Kommune	Öffentlich zugänglich, nicht kostenpflichtig	bereits realisiert
Donnersbergkreis	Münchweiler an der Alsenz	1,5	49.5517526, 7.88815790		Kommune	Öffentlich zugänglich, nicht kostenpflichtig	möglich
Donnersbergkreis	Münchweiler an der Alsenz	1,5	49.5513124, 7.89787084		Kommune	Öffentlich zugänglich, nicht kostenpflichtig	möglich
Donnersbergkreis	Münchweiler an der Alsenz	1,5	49.5510095, 7.89789865		Kommune	Öffentlich zugänglich, nicht kostenpflichtig	möglich
Donnersbergkreis	Münchweiler an der Alsenz	0,25	49.5497038, 7.88815121		Privatperson	nicht öffentlich zugänglich	bedingt möglich
Donnersbergkreis	Münchweiler an der Alsenz	0,25	49.5496876, 7.88817162		Privatperson	nicht öffentlich zugänglich	bedingt möglich
Donnersbergkreis	Kirchheimbalden	2	49.6630868, 8.01315677		Privates Unternehmen	Öffentlich zugänglich	Einrichtung nicht möglich
Donnersbergkreis	Kirchheimbalden	1,75	49.6642010, 8.0104702	Denkmalzone und Gestaltungsatzung	Parkhaus- und Stadthallen GmbH	Öffentlich zugänglich, nicht kostenpflichtig (Tiefgarage?)	bedingt möglich
Donnersbergkreis	Kirchheimbalden	1,5	49.6643368, 8.01056349	Denkmalzone und Gestaltungsatzung	Stadt Kirchheimbalden	Rennplatz nur für Anbieter (Veranstaltungen, Wochenmarkt, ...) befahrbar, kein ruhender Verkehr (in Fußgängerzone)	nicht möglich
Donnersbergkreis	Kirchheimbalden	1,5	49.6629792, 8.0100294		Stadt Kirchheimbalden	Öffentlich zugänglich, nicht kostenpflichtig	möglich
Donnersbergkreis	Kirchheimbalden	1,5	49.6644039, 8.0121336		Parkhaus- und Stadthallen GmbH	zeitlich unbegrenzt Parken auf den beiden unteren Ebenen, öffentlich zugänglich, keine Gebühren	möglich
Donnersbergkreis	Kirchheimbalden	0,75	49.6650974, 8.00927963	Denkmalzone und Gestaltungsatzung und Sanierungsgebiet	Stadt Kirchheimbalden	Öffentlich zugänglich, keine Einschränkungen für Parken, nur über schmale Einbahnstraße erreichbar	bedingt möglich
Donnersbergkreis	Kirchheimbalden	2	49.6621772, 8.01183992		Privates Unternehmen	nicht öffentlich zugänglich, nur für Besucher Seniorenheim	Einrichtung nicht möglich
Donnersbergkreis	Kirchheimbalden	1,75	49.6618795, 8.01373563		Privates Unternehmen	nur für Kunden der Bäckerei; nur für Kurzzeitparken ausgelegt	nicht möglich
Donnersbergkreis	Kirchheimbalden	1	49.6615577, 8.01138823		Stadt Kirchheimbalden	Öffentlich zugänglich, nicht eingeschränkt, zeitweise starke Frequentierung wegen benachbarten Schulen	möglich
Donnersbergkreis	Kirchheimbalden	1	49.6609930, 8.01293408		Stadt Kirchheimbalden (Grundschule, Träger Verbandsgeme. Kirchheimbalden)	nicht abgesperrt, jedoch eigentlich nur für Lehrer der Grundschule und Eltern zur An- und Abfahrt für Schülerbeförderung	bedingt möglich
Donnersbergkreis	Kirchheimbalden	1	49.6608437, 8.01203568		Verbandsgemeinde Kirchheimbalden (Förderkirche, Träger Donnersbergkreis)	nicht abgesperrt, jedoch eigentlich nur für Lehrer der Schule und Eltern zur An- und Abfahrt für Schülerbeförderung	Einrichtung nicht möglich
Donnersbergkreis	Kirchheimbalden	1	49.6643500, 8.01565441		Privates Unternehmen (Arzthaus, Apotheke)	nur Kurzzeitparken Patienten und Praxispersonal, Besucher der Apotheke	Einrichtung nicht möglich
Donnersbergkreis	Kirchheimbalden	1	49.6647198, 8.01459997		Privates Unternehmen (Arzthaus)	nur Kurzzeitparken Patienten und Praxispersonal	Einrichtung nicht möglich
Donnersbergkreis	Kirchheimbalden	1,5	49.6644645, 8.01461228		Privates Unternehmen (Arzthaus)	nur Kurzzeitparken Patienten und Praxispersonal	Einrichtung nicht möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	2,25	49.5815740, 8.07031826	Keine Einschränkungen	Stadt Eisenberg, Parkplatz der Grundschule	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	2	49.5565664, 8.07493919	Keine Einschränkungen	Stadt Eisenberg, Marktplatz	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich, Es sind bereits zwei E-Ladestationen vorhanden
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	2	49.5585851, 8.07217360	Keine Einschränkungen	Stadt Eisenberg, Parkplatz vor kath. Kirche	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	2	49.5565201, 8.07404895	Keine Einschränkungen	Privater Parkplatz	nicht öffentlich zugänglich	Realisierung nur in Abstimmung mit Eigentümer möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	2	49.5563007, 8.07115215	Keine Einschränkungen	Stadt Eisenberg, Parkreihe vor Geschäften	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	2	49.5594161, 8.06864446	Keine Einschränkungen	Stadt Eisenberg, Parkhaus am ev. Gemeindehaus	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1	49.5571158, 8.07424617	Keine Einschränkungen	Prima WEVE, Privater Parkplatz	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung nur in Abstimmung mit dem Eigentümer möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1	49.5571968, 8.07153457	Keine Einschränkungen	Privater Parkplatz vor Arztpraxis	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung nur in Abstimmung mit dem Eigentümer möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1	49.5571630, 8.07198720	Keine Einschränkungen	Stadt Eisenberg, Parkplatz Einmündung Bahnhofstraße	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1	49.5533492, 8.07033973	Keine Einschränkungen	Stadt Eisenberg, Parkplatz Siedle Am Gassenberg	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1	49.5588314, 8.06062245	Keine Einschränkungen	Donnersbergkreis, Parkplatz vor IGS-Turnhalle	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung nur in Abstimmung mit Eigentümer möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1	49.5582978, 8.05975863	Keine Einschränkungen	Stadt Eisenberg, Parkplatz vor DPB-Musikfeld	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1	49.5571900, 8.06993717	Keine Einschränkungen	Donnersbergkreis, Parkplatz vor IGS-Turnhalle	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung nur in Abstimmung mit Eigentümer möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1	49.5566913, 8.0587819	Keine Einschränkungen	Stadt Eisenberg, Parkplatz Einmündung Martin-Luther-Str.	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1	49.554106, 8.05926043	Keine Einschränkungen	Verbandsgemeinde Eisenberg, Schotterparkplatz Volkshalle	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1	49.5554915, 8.06842268	Keine Einschränkungen	Kein Parkplatz	nicht öffentlich zugänglich	nicht möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1	49.5551383, 8.05868482	Keine Einschränkungen	Verbandsgemeinde Eisenberg, Parkplatz vor Stadion	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1	49.5549497, 8.06002991	Keine Einschränkungen	Verbandsgemeinde Eisenberg, Parkplatz vor Stadion	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1	49.5544942, 8.05600898	Keine Einschränkungen	Verbandsgemeinde Eisenberg, Parkplatz vor Stadion	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Rüssingen	1,5	49.6173912, 8.0834	B-Plan; Nebenablagen gem. § 14 BauNVO nur innerhalb überbaubarer Grundstücke, zulässig bis max. 15 m T. ab Straßenbegrenzungslinie	Ortsgemeinde Rüssingen	Öffentlich zugänglich, ganztägig, nicht kostenpflichtig	Einzelfallentscheidung der Ortsgemeinde
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	2,5	49.5564248, 8.07521688	Keine Einschränkungen	Stadt Eisenberg, Parkplatz gegenüber ev. Kirche	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1,75	49.5618098, 8.07372381	Keine Einschränkungen	Stadt Eisenberg, Parkplatz Gullenbergstraße	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1,75	49.5596304, 8.07446060	Keine Einschränkungen	Stadt Eisenberg, Parkhaus	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	1,75	49.5591194, 8.07495065	Keine Einschränkungen	Stadt Eisenberg, Parkhaus	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	0,75	49.5624228, 8.07527979	Kein Parkplatz - private Gartenfläche	Stadt Eisenberg, Parkhaus Jakob-Schäfer-Str. (Notizen)	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	0,75	49.5627513, 8.07510864	Privater Parkplatz für Mehrfamilienwohnbau	Stadt Eisenberg, Parkhaus Jakob-Schäfer-Str.	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	0,75	49.5621641, 8.07434174	Privater Parkplatz für Mehrfamilienwohnbau	Privater Parkplatz	nicht öffentlich zugänglich	nicht möglich
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)	0,75	49.5614730, 8.07892099	Privater Parkplatz	Privater Parkplatz	nicht öffentlich zugänglich	nicht möglich
Donnersbergkreis	Erselthum	2,5	49.051850, 8.12315376	Nein	Ortsgemeinde Erselthum	Öffentlich zugänglich, ganztägig, nicht kostenpflichtig	Einzelfallentscheidung der Ortsgemeinde
Donnersbergkreis	Biedesham	1,5	49.6082057, 8.10936595	Nein	Ortsgemeinde Biedesham	Öffentlich zugänglich, ganztägig, nicht kostenpflichtig	Einzelfallentscheidung der Ortsgemeinde
Donnersbergkreis	Biedesham	1	49.6078193, 8.12920201	Nein	Ortsgemeinde Biedesham	Öffentlich zugänglich, ganztägig, nicht kostenpflichtig	Einzelfallentscheidung der Ortsgemeinde
Donnersbergkreis	Erselthum	1	49.051944, 8.1287994	Nein	Ortsgemeinde Erselthum	Öffentlich zugänglich, ganztägig, nicht kostenpflichtig	Einzelfallentscheidung der Ortsgemeinde
Ergänzung VG Eisenberg							
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)		49.562909, 8.070452	Verbandsgemeinde, Parkplatz Werke	Verbandsgemeinde, Schulstraße	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich, Es sind bereits zwei E-Ladestationen vorhanden
Donnersbergkreis	Eisenberg (Platz)		49.553971, 8.069448	Stadt Eisenberg, Parkhaus am Bahnhof	Stadt Eisenberg, Park + Rote Parkplatz	Ganztägig öffentlich zugänglich	Realisierung möglich, Es sind bereits zwei E-Ladestationen vorhanden

Kreis	Gemeinde	Eignungs-wert	Geokoordinaten Standort/Parkplatz	Bestehen planungs-/fachbauordnungsrechtliche Vorgaben bzw. Einschränkungen (z.B. bzgl. B-Plan, Art der baulichen Nutzung, BauVO, Gestaltungsverordnung) hinsichtlich der Errichtung von Ladeinfrastruktur? Wenn ja, welche?	In wessen Eigentum befindet sich das Grundstück (der Parkplatz und Zugang)? Kommune bzw. kommunales Unternehmen, privates Unternehmen, Privatperson etc.	Ist das Grundstück (der Parkplatz) öffentlich zugänglich? Wenn ja, ganztägig oder in welchem Zeitraum? Ist der Zugang bzw. die Nutzung kostenpflichtig?	Wie schätzen Sie aus kommunaler Perspektive die kurzfristige Realisierungsmöglichkeit von Ladeinfrastruktur an diesem Grundstück (Parkplatz) ein (möglich/bedingt möglich/nicht möglich)?
Kaiserlautern	Katzweiler-Schwanden	1	H9 4746051, 7 5803839	nein	Kommune	a, ganztägig	möglich
Kaiserlautern	Landsuhl	1	H9 4126261, 7 4498982	nein	Privat	ja	offen
Kaiserlautern	Landsuhl	1	H9 4124425, 7 55274479	nein	Privat	ja	Nein, Ladesäule vorhanden
Kaiserlautern	Landsuhl	0,16	H9 4121088, 7 55024597	nein	DM Parkhaus BPL	nein	offen
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	1,5	H9 448553, 7 566594	nein	Kommune	a, ganztägig	möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	1,5	H9 448573, 7 564793	ja	Kommune	nein	nein
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	1,5	H9 4484821, 7 5652527	ja	Kommune	a, ganztägig	möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4491952, 7 5562452	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4487878, 7 5559713	ja	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4489228, 7 5535265	nein	Kommune	nein	möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4500798, 7 55449426	ja	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4425455, 7 5675588	ja	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4434974, 7 5691929	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4424845, 7 5634785	ja	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4485448, 7 56237141	ja	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4429641, 7 56591504	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4419439, 7 56216792	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4419511, 7 5689842	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4457207, 7 56524913	ja	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4417318, 7 5631725	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4417946, 7 5683097	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4429114, 7 56377530	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4426404, 7 5627011	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4421480, 7 5629112	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4419380, 7 56286517	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4419224, 7 56230786	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4405996, 7 5554079	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4448218, 7 5644815	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4409369, 7 5576817	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	1,25	H9 4419436, 7 56672329	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,75	H9 4424344, 7 5582625	nein	Privatperson	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4257245, 7 56110073	nein	Staat	nein	nicht möglich
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4424124, 7 5614637	nein	Privatperson	a, ganztägig	?? Ob ein Anbau auf einer Ladesäule auf seinem Gelände möchte?
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4236141, 7 56626345	nein	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4237802, 7 55987763	nein	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4236227, 7 5627068	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4238585, 7 56011987	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4237889, 7 5601876	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4236197, 7 5553407	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4241171, 7 55989287	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4243607, 7 5683097	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4238056, 7 55912624	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4240785, 7 55983205	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4235352, 7 55190788	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4237407, 7 5589960	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4240189, 7 55891045	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4237730, 7 56070520	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4244208, 7 56447059	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4235382, 7 55849317	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4232586, 7 55849317	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4252530, 7 55814512	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4248088, 7 55874827	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4244307, 7 55916625	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4246637, 7 55892785	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Ramstein-Miesbach	0,25	H9 4238368, 7 56050786	ja	Privatperson	a, ganztägig	??
Kaiserlautern	Landsuhl	3	H9 4104384, 7 56530719	Alter Markt	Stadt	ja	offen
Kaiserlautern	Landsuhl	3	H9 4120245, 7 56706911	Hr. Gest	Kirche Stadt	ja	offen
Kaiserlautern	Landsuhl	2,5	H9 4108620, 7 5604933	Alter Markt	Stadt	ja	offen
Kaiserlautern	Landsuhl	2,5	H9 4120866, 7 5678202	Barbarossa	Privat	ja	offen
Kaiserlautern	Landsuhl	2,5	H9 4087359, 7 56807098	Jacob Weber	Stadt	ja	Nein, 2 Ladesäulen vorhanden
Kaiserlautern	Landsuhl	1,75	H9 4134582, 7 5698813	Neuer Markt	Stadt	ja	Nein, 2 Ladesäulen vorhanden
Kaiserlautern	Landsuhl	1,75	H9 4138494, 7 57253680	GS in der Au	VG	ja	offen
Kaiserlautern	Landsuhl	1,75	H9 4120741, 7 57026204	Rathaus	VG	ja	offen
Kaiserlautern	Landsuhl	1,75	H9 4137521, 7 57039116	Alter Bahnhof	VG	ja	offen
Kaiserlautern	Landsuhl	1,75	H9 4126102, 7 56842431	DEDEKA	Privat	ja	offen
Kaiserlautern	Landsuhl	1,25	H9 3998955, 7 56987292	Theodor Heuss GS	VG	ja	offen
Kaiserlautern	Landsuhl	1,25	H9 3992019, 7 56877726	l.o.	VG	ja	offen
Kaiserlautern	Landsuhl	1	H9 4146202, 7 5687835	Städtische Weg	Kein Parkplatz	ja	offen
Kaiserlautern	Landsuhl	1	H9 4145195, 7 58711391	Altes Ärztehaus	ja	offen	
Kaiserlautern	Landsuhl	0,75	H9 4141635, 7 58510446	CUDO	VG	ja	offen
Kaiserlautern	Landsuhl	0,75	H9 4138413, 7 5867371	Neues Ärztehaus	Privat	ja	offen
Kaiserlautern	Landsuhl	0,75	H9 414077, 7 5826074	Anal Tankstelle	Privat	ja	offen
Kaiserlautern	Landsuhl	1	H9 3995180, 7 58499818	St. Johannis Krankenhaus	Privat	ja	offen
Kaiserlautern	Bann	0,5	H9 3909898, 7 6111642	Markplatz Bann	Gemeinde	offen	offen
Kaiserlautern	Weierbach	6	H9 481759, 7 63299657	bestehender B-Plan	Teileigentum Ortsgemeinde Weierbach/Teileigentum Verbandsgemeinde Weierbach	öffentlicher Parkplatz hinter der Verwaltung ganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	möglich (im Sep 2019, weitere Normal-Ladesäule mit 2 Zapfstellen gestellt)
Kaiserlautern	Weierbach	6	H9 4830721, 7 6328463	bestehender B-Plan	Verbandsgemeinde Weierbach	öffentlicher Parkplatz hinter der Verwaltung ganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	möglich
Kaiserlautern	Weierbach	5	H9 4829628, 7 63164586	bestehender B-Plan	Ortskommune Weierbach	öffentlicher Parkplatz ganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	bedingt möglich
Kaiserlautern	Weierbach	6	H9 4819062, 7 6319799	bestehender B-Plan	Ortskommune Weierbach	öffentlicher Parkplatz ganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	bedingt möglich
Kaiserlautern	Kindzbach	1,75	H9 4182278, 7 61461814	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Kindzbach	1,5	H9 4169825, 7 61362030	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Kindzbach	0,75	H9 4204887, 7 620073	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Quederbach	1	H9 3720002, 7 62303537	Nein	privates Unternehmen, Wasagau Einkaufsmarkt	zugänglich als Parkplatz für Wasagau Markt	möglich in Abstimmung mit Wasagau
Kaiserlautern	Quederbach	0,5	H9 3740008, 7 6299774	Nein	Privatparkplatz der Höhen-Apothek	zugänglich als Kundenparkplatz	unbekannt
Kaiserlautern	Quederbach	0,5	H9 373646, 7 63108385	Nein	Parkplatz der kath. Kirche	öffentlich zugänglich für Kirchenbesucher	evtl. möglich in Abstimmung mit kath. Kirche
Kaiserlautern	Quederbach	0,5	H9 3737274, 7 631398	Nein	Parkplatz der kath. Kirche	öffentlich zugänglich für Kirchenbesucher	evtl. möglich in Abstimmung mit kath. Kirche
Kaiserlautern	Eulenberg	1	H9 5084783, 7 64144793	keine Vorgaben ersichtlich	Ortskommune Eulenberg	öffentlicher Parkplatz am Friedhof, ganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	bedingt möglich
Kaiserlautern	Weierbach	1,5	H9 4818470, 7 63751276	keine Vorgaben ersichtlich	Ortskommune Weierbach	öffentlicher Parkplatz am Friedhof, ganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	möglich
Kaiserlautern	Weierbach	1	H9 4818913, 7 6383654	bestehender B-Plan	Privatperson	öffentlicher Parkplatz am Kirchhof, ganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	nicht möglich
Kaiserlautern	Weierbach	1	H9 4811844, 7 64268736	bestehender B-Plan	Verbandsgemeinde Weierbach	Lehrer Parkplatz an der Westplatzschulganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	bedingt möglich
Kaiserlautern	Weierbach	1	H9 4811294, 7 64327520	bestehender B-Plan	Verbandsgemeinde Weierbach	Parkplatz an der Turnhalle Westplatzschulganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	möglich
Kaiserlautern	Weierbach	0,25	H9 477881, 7 63929628	bestehender B-Plan	Ortskommune Weierbach	Parkplatz am Kik ganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	bedingt möglich
Kaiserlautern	Weierbach	0,25	H9 4781071, 7 6382172	bestehender B-Plan	privates Unternehmen	Parkplatz am Edeka ganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	nicht möglich
Kaiserlautern	Weierbach	0,25	H9 4774984, 7 64254220	bestehender B-Plan	privates Unternehmen	Parkplatz am Aldi ganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	nicht möglich
Kaiserlautern	Weierbach	0,25	H9 470284, 7 64152863	bestehender B-Plan	privates Unternehmen	Parkplatz am Kiechensstudio, Stabtag ganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	bedingt möglich
Kaiserlautern	Rodenbach	1	H9 4733225, 7 65394177	bestehender B-Plan	Ortskommune Rodenbach	Parkplatz Hauptstr. 55 ganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	möglich (im Sep 2019, weitere Normal-Ladesäule mit 2 Zapfstellen gestellt)
Kaiserlautern	Rodenbach	1	H9 4737738, 7 65409292	bestehender B-Plan	Ortskommune Rodenbach	Parkplatz am Kiechensstudio ganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	möglich
Kaiserlautern	Rodenbach	1	H9 4716332, 7 65463282	bestehender B-Plan	Ortskommune Rodenbach	Parkplatz Grundschulganztägig zugänglich, kostenfreie Nutzung	möglich
Kaiserlautern	Kaiserlautern	2,25	H9 4392463, 7 65843715	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Kaiserlautern	1,75	H9 4372781, 7 65688804	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Kaiserlautern	1,75	H9 4382793, 7 65602297	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Kaiserlautern	1,75	H9 4382132, 7 65430513	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Kaiserlautern	1,75	H9 4383343, 7 65330148	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Kaiserlautern	1,75	H9 4382984, 7 66018173	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Kaiserlautern	1,75	H9 4386780, 7 66020266	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Kaiserlautern	1,75	H9 4305646, 7 65933087	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Kaiserlautern	1,75	H9 4300076, 7 66335784	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Kaiserlautern	1,75	H9 4386473, 7 65409297	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Kaiserlautern	1,75	H9 4329405, 7 65449253	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Kaiserlautern	1,75	H9 4382877, 7 65504843	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Kaiserlautern	1,75	H9 4343718, 7 66453162	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Linden	1	H9 387160, 7 64480300	Nein	Schulhof der Grundschule Linden in kommunalem Eigentum	Schulhof, nicht betreibbar	nicht möglich, da Pausenhof der Grundschule
Kaiserlautern	Kirckebach	0,5	H9 3825433, 7 66624004	Nein	Privatperson, privates Hofanliege	Nein	nicht möglich, da Privatgrundstück
Kaiserlautern	Katzwiler	1,5	H9 5102373, 7 6838752	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Katzwiler	1,5	H9 5100590, 7 6832895	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Katzwiler	1,5	H9 5092422, 7 68519007	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Katzwiler	1,25	H9 4840184, 7 68707004	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Katzwiler	1,25	H9 4819883, 7 67878191	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Katzwiler	1,25	H9 4818956, 7 68124213	l.o.	l.o.	ja	offen
Kaiserlautern	Katzwiler	1,25	H9 4814646, 7 6810701	l.o.	l.o.	ja	offen

Kreis	Gemeinde	Eignungs-wert	Geokoordinaten Standort/Parkplatz	Bestehen planungs-/fachbauordnungsrechtliche Vorgaben bzw. Einschränkungen (z.B. bzgl. B-Plan; Art der baulichen Nutzung; BauNVO, Gestaltungsverordnung) hinsichtlich der Errichtung von Ladeinfrastruktur? Wenn ja, welche?	In wessen Eigentum befindet sich das Grundstück (der Parkplatz und Zugang)? Kommune bzw. kommunales Unternehmen, privates Unternehmen, Privatperson etc.	In wessen Eigentum befindet sich das Grundstück (der Parkplatz und Zugang)? Kommune bzw. kommunales Unternehmen, privates Unternehmen, Privatperson etc.	Ist das Grundstück (der Parkplatz) öffentlich zugänglich? Wenn ja, ganztägig oder in welchem Zeitraum? Ist der Zugang bzw. die Nutzung kostenpflichtig?	Wie schätzen Sie aus kommunaler Perspektive die kurzfristige Realisierungsmöglichkeit von Ladeinfrastruktur an diesem Grundstück (Parkplatz) ein (möglich/bedingt möglich/nicht möglich)?
Kusel	Körbom	1,0	49.556996, 7.36786096		Kommune	Landkreis Kusel	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Kusel	1	49.5460910, 7.38045289	festgesetztes Überschwemmungsgebiet	Kommune	Stadtgemeinde Kusel	keine Kenntnisse vorhanden	
Kusel	Rufweiler	1	49.5463716, 7.37849090		kommunales Unternehmen	Firma Wenzel-Klinikum GmbH	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Kusel	1,0	49.5423992, 7.39917242		privates Unternehmen	Firma Gemeinschaftswerk für Menschen mit Behinderungen GmbH	keine Kenntnisse vorhanden	
Kusel	Kusel	49.5436334, 7.39609998		Kommune	Kommune	Gemeindestraße	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Blaubach	0,5	49.5552780, 7.39489412		Privatperson	Privatperson	nicht öffentlich zugänglich	
Kusel	Kusel	0,5	49.5447623, 7.39974999		Privatperson	Privatperson	nicht öffentlich zugänglich	
Kusel	Kusel	0,5	49.5447678, 7.39775873		Privatperson	Privatperson	nicht öffentlich zugänglich	
Kusel	Kusel	0,5	49.5427985, 7.39244297	festgesetztes Überschwemmungsgebiet	Kommune	Landkreis Kusel	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Kusel	3	49.5373242, 7.40007784		privates Unternehmen	Protestantische Kirchengemeinschaft Kusel	keine Kenntnisse vorhanden	
Kusel	Kusel	2,5	49.5380754, 7.39995213		Kommune	Stadtgemeinde Kusel	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Kusel	2,5	49.5383872, 7.40011067	festgesetztes Überschwemmungsgebiet	privates Unternehmen	Firma Kreisparkkasse Kusel	keine Kenntnisse vorhanden	
Kusel	Kusel	2,5	49.5383031, 7.40014441	festgesetztes Überschwemmungsgebiet	Kommune	Stadtgemeinde Kusel	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Kusel	2,5	49.5383890, 7.39854106	festgesetztes Überschwemmungsgebiet	Kommune	Stadtgemeinde Kusel	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Kusel	2,5	49.5384703, 7.40224221		Land RLP	Land Rheinland-Pfalz, Landesbetrieb Mobilität	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Glan-Münchweiler	1	49.4994086, 7.43846027		Bundesrepublik Deutschland	Bundesrepublik Deutschland Bundesstraßenverwaltung	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Aberglan	1	49.5508211, 7.480714	festgesetztes Überschwemmungsgebiet	Kommune	Ortsgemeinde Aberglan	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Aberglan	1	49.5504280, 7.48265991	festgesetztes Überschwemmungsgebiet	privates Unternehmen	Firma Kreisparkkasse Kusel	keine Kenntnisse vorhanden	
Kusel	Aberglan	1	49.5519988, 7.48113864	festgesetztes Überschwemmungsgebiet	Kommune	Ortsgemeinde Aberglan	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Aberglan	1	49.5508792, 7.48047558	festgesetztes Überschwemmungsgebiet	Kommune	Ortsgemeinde Aberglan	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Aberglan	1	49.5490088, 7.48068738		privates Unternehmen	Orsen Prosekt GmbH (Eckhard Eckstein)	öffentlich zugänglich, kostenfrei	
Kusel	Aberglan	1	49.5513288, 7.45915969	festgesetztes Überschwemmungsgebiet	Kommune	Verbandsgemeinde Kusel-Aberglan	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Glan-Münchweiler	1	49.471397, 7.443203		Privatperson	Privatperson	nicht öffentlich zugänglich	
Kusel	Glan-Münchweiler	1	49.4710992, 7.44448708		Kommune	Gemeinde Glan-Münchweiler	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Glan-Münchweiler	0,8	49.4719633, 7.44409811		privates Unternehmen	Kreisparkkasse Kusel	keine Kenntnisse vorhanden	
Kusel	Glan-Münchweiler	1,5	49.4893854, 7.44391306		privates Unternehmen	Firma MGR Grundstücksgesellschaft Glan-Münchweiler GmbH & Co KG (Norma)	öffentlich zugänglich, kostenfrei	
Kusel	Glan-Münchweiler	0,75	49.4893872, 7.44393315		privates Unternehmen	Firma MGR Grundstücksgesellschaft Glan-Münchweiler GmbH & Co KG (Norma)	öffentlich zugänglich, kostenfrei	
Kusel	Glan-Münchweiler	0,75	49.4701418, 7.44432664		Kommune	Gemeinde Glan-Münchweiler	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Glan-Münchweiler	0,75	49.4703921, 7.44426833		Kommune	Gemeinde Glan-Münchweiler	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Aberglan	1	49.5533890, 7.47459992		Kommune	Gemeinde Aberglan	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Aberglan	1	49.5531630, 7.47414992		Kommune	Gemeinde Aberglan	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Aberglan	1	49.5521922, 7.4744646		Kommune	Verbandsgemeinde Kusel-Aberglan	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Hoppstädten	1	49.6881726, 7.53531450		Kommune	Gemeinde Hoppstädten	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Bosenbach	2,6	49.5427871, 7.5277847		Kommune	Gemeinde Bosenbach	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Bosenbach	2,8	49.5427497, 7.52759493		Kommune	Gemeinde Bosenbach	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Jettenbach	1,5	49.5264199, 7.5647706		Kommune	Ortsgemeinde Jettenbach Tennisclub 1978 Jettenbach eV	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Jettenbach	0,25	49.5394437, 7.56289444		Kommune	Ortsgemeinde Jettenbach	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Lauterneck	1	49.6508908, 7.59251964		Kommune	Verbandsgemeinde Lauterneck	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Lauterneck	1	49.6508408, 7.5925277		Kommune	Verbandsgemeinde Lauterneck	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Lauterneck	1	49.6503956, 7.5926041		Privatperson	Privatperson	nicht öffentlich zugänglich	
Kusel	Lauterneck	1	49.6503651, 7.59260856		Privatperson	Privatperson	nicht öffentlich zugänglich	
Kusel	Wolfsain	1,6	49.5834940, 7.68879716		privates Unternehmen	Cojo Jugendstift Wolfsain	keine Kenntnisse vorhanden	
Kusel	Wolfsain	1	49.5844666, 7.69138106		Kommune	Stadtgemeinde Wolfsain	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Wolfsain	1	49.5859712, 7.61473938		Bundesrepublik Deutschland	Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Wolfsain	0,25	49.5722056, 7.62381074	festgesetztes Überschwemmungsgebiet	privates Unternehmen	DB Netz AG	keine Kenntnisse vorhanden	
Kusel	Respitzkirchen	1	49.6148716, 7.66406152	festgesetztes Überschwemmungsgebiet	Kommune	Gemeinde Respitzkirchen	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	
Kusel	Nußbach	1,5	49.6269746, 7.69969883	festgesetztes Überschwemmungsgebiet	Kommune	Ortsgemeinde Nußbach	öffentlich zugänglich, ganztägig, ganztägig, kostenfrei	

Kreis	Gemeinde	Eignungs- wert	Geokoordinaten Standort/Parkplatz	Bestehen planungs-/fach-/bauordnungsrechtliche Vorgaben bzw. Einschränkungen (z.B. tegl. B-Plan; Art der baulichen Nutzung; BauNVO, Gestaltungsverordnung) hinsichtlich der Errichtung von Ladeinfrastruktur? Wenn ja, welche?	In wessen Eigentum befindet sich das Grundstück (der Parkplatz und Zugang)? Kommune bzw. kommunales Unternehmen, privates Unternehmen, Privatperson etc.	Ist das Grundstück (der Parkplatz) öffentlich zugänglich? Wenn ja, ganztätig oder in welchem Zeitraum? Ist der Zugang bzw. die Nutzung kostenpflichtig?	Wie schätzen Sie aus kommunaler Perspektive die kurzfristige Realisierungsmöglichkeit von Ladeinfrastruktur an diesem Grundstück (Parkplatz) ein (möglich/ bedingt möglich/ nicht möglich)?
Permasens	Permasens	1	48.1887062, 7.56450673				
Permasens	Permasens	0,75	48.1914830, 7.56547368				
Permasens	Permasens	0,5	48.1878725, 7.56454337				
Permasens	Permasens	0,9	48.1877807, 7.56515161				
Permasens	Permasens	1,5	48.1933381, 7.5904336				
Permasens	Permasens	1,25	48.1931604, 7.59088811				
Permasens	Permasens	1,25	48.1981405, 7.59289728				
Permasens	Permasens	0,25	48.1906657, 7.59299714				
Permasens	Permasens	0,25	48.1904818, 7.59270494				
Permasens	Permasens	0,25	48.1882230, 7.57059222				
Permasens	Permasens	0,25	48.1888197, 7.57360742				
Permasens	Permasens	2,25	48.2050244, 7.60161635				
Permasens	Permasens	2	48.2056164, 7.61395271				
Permasens	Permasens	1,75	48.2053051, 7.60287883				
Permasens	Permasens	1,75	48.2052063, 7.6030219				
Permasens	Permasens	1,75	48.2057294, 7.60070551				
Permasens	Permasens	1	48.2054878, 7.60382138				
Permasens	Permasens	1	48.2063862, 7.60595664				
Permasens	Permasens	1	48.2052425, 7.60496906				
Permasens	Permasens	1	48.2053887, 7.60505306				
Permasens	Permasens	1	48.2055123, 7.60520498				
Permasens	Permasens	1	48.205987, 7.60885015				
Permasens	Permasens	1	48.2144969, 7.61204178				
Permasens	Permasens	1	48.2083805, 7.61063724				
Permasens	Permasens	1	48.2060217, 7.58848848				
Permasens	Permasens	5,75	48.2010400, 7.60557381				
Permasens	Permasens	5,25	48.2001723, 7.60664310				
Permasens	Permasens	5,25	48.2000168, 7.60571541				
Permasens	Permasens	5,25	48.2072800, 7.60848773				
Permasens	Permasens	1,5	48.1757153, 7.6063131				
Permasens	Permasens	1,5	48.1751068, 7.59593722				
Permasens	Permasens	0,75	48.1865911, 7.60916889				
Permasens	Permasens	0,25	48.1859564, 7.60889603				
Permasens	Permasens	0,25	48.1856095, 7.60866235				
Permasens	Permasens	0,25	48.1881348, 7.60877609				
Permasens	Permasens	0,25	48.1855148, 7.60965153				
Permasens	Permasens	1	48.2151031, 7.62729572				
Permasens	Permasens	0,5	48.2050660, 7.62712287				
Permasens	Permasens	0,5	48.2069091, 7.62340248				
Permasens	Permasens	1	48.1975880, 7.62749859				
Permasens	Permasens	1	48.1961538, 7.62876576				
Permasens	Permasens	0,75	48.1874017, 7.62275797				
Permasens	Permasens	0,75	48.1875604, 7.62321873				
Permasens	Permasens	0,75	48.1852452, 7.6229777				
Permasens	Permasens	1	48.1823281, 7.63148730				
Permasens	Permasens	1	48.1822817, 7.63164805				
Permasens	Permasens	1	48.1824820, 7.63187262				
Permasens	Permasens	1	48.1825355, 7.63198186				

Kreis	Gemeinde	Eignungs-wert	Geokoordinaten Standort/Parkplatz	Bestehen planungs-/fach-/bauordnungsrechtliche Vorgaben bzw. Einschränkungen (z.B. bzgl. B-Plan; Art der baulichen Nutzung, BauNVO, Gestaltungsvorordnung) hinsichtlich der Errichtung von Ladeinfrastruktur? Wenn ja, welche?	In wessen Eigentum befindet sich das Grundstück (der Parkplatz und Zugang)? Kommune bzw. kommunales Unternehmen, privates Unternehmen, Privatperson etc.	Ist das Grundstück (der Parkplatz) öffentlich zugänglich? Wenn ja, ganzjährig oder in welchem Zeitraum? Ist der Zugang bzw. die Nutzung kostenpflichtig?	Wie schätzen Sie aus kommunaler Perspektive die kurzfristige Realisierungsmöglichkeit von Ladeinfrastruktur an diesem Grundstück (Parkplatz) ein (möglich/ bedingt möglich/ nicht möglich)?	
Südwestpfalz	Hornbach	1,5	49.187601; 7.367833					
Südwestpfalz	Hornbach	1,5	49.1866262; 7.3696433					
Südwestpfalz	Hornbach	1,5	49.1869754; 7.36878767					
Südwestpfalz	Hornbach	1,5	49.1870262; 7.3686413					
Südwestpfalz	Hornbach	1,5	49.1860093; 7.3620717					
Südwestpfalz	Althornbach	0,25	49.2096783; 7.3902901					
Südwestpfalz	Vinningen	1,5	49.1566262; 7.553298	Bebauungsplan im Bruch - Festsetzung als öffentlicher Parkplatz nicht überplant; - Allgemein Wohngebiet nach § 34 BauGB	Ortsgemeinde Vinningen	ja, als öffentlicher Parkplatz ohne Einschränkung, zur Zeit nicht kostenpflichtig	möglich	
Südwestpfalz	Vinningen	1,5	49.1575272; 7.5571416	Bebauungsplan im Bruch - Festsetzung als öffentliche Fläche, sondern Besucherparkplatz der Leichenhalle	Ortsgemeinde Vinningen	nein	bedingt möglich (Der Ausbau der Schulstraße ist 2020 geplant)	
Südwestpfalz	Vinningen	1,5	49.1575299; 7.55937273	Bebauungsplan im Bruch - Festsetzung als Dorfplatz mit Parkplätzen	Ortsgemeinde Vinningen	zur bedingt, da die Parkplätze der Freizeithalle dienen und auch gemeindl. Veranstaltungen durchgeführt werden	bedingt möglich	
Südwestpfalz	Vinningen	1,5	49.157238; 7.5582824	Bebauungsplan im Bruch - Festsetzung als Schulgelände - Parkplatz der Leichenhalle	Landkreis Südwestpfalz	nein, da Privatstraße	nicht möglich	
Südwestpfalz	Vinningen	1,5	49.1584212; 7.55405089	nicht überplant; - Allgemein Wohngebiet nach § 34 BauGB - kleiner öffentlich gewidmeter Parkplatz für Besucher der Arztpraxis und des Gemeindehauses	Ortsgemeinde Vinningen	ja, als öffentlicher Parkplatz ohne Einschränkung, zur Zeit nicht kostenpflichtig	möglich	
Südwestpfalz	Hermersberg	1	49.226138; 7.632975	JA, Bebauungsplan, Sondergebiet Sport-/Freizeitalände Art d. baul. Nutzung: Sondergebiet Ausweisung als Parkplatz; keine Einschränkung durch gestalt. Vorgaben	Privatigentümer (Parkplatz für Sportverein)	Es handelt sich um den Parkplatz des Sportvereins. Einzelheiten müssen mit dem Eigentümer abgestimmt werden	bedingt möglich, muss mit dem Privatigentümer abgestimmt werden	
Südwestpfalz	Hermersberg	0,5	49.220760; 7.63143610	Nein, Grundstück liegt im Innenbereich gemäß § 34 BauGB	Privatigentümer (Parkplatz für Supermarkt)	Es handelt sich um einen Supermarkt (Privatgrundstück), welcher Werktag von 8.00 - 20 Uhr geöffnet hat	bedingt möglich, muss mit dem Privatigentümer abgestimmt werden	
Südwestpfalz	Hermersberg	0,5	49.328532; 7.62782116	Nein, Grundstück liegt im Innenbereich gemäß § 34 BauGB	Im Eigentum der Gemeinde Hermersberg (Parkplatz vor Rathaus)	JA ganzjährig, Zugang ist kostenfrei	Möglich (Ortsmittepunkt-Neugestaltung, FS Nr. 6777 - 4 PKW-Parkflächen, Ladestation-Empfehlung)	
Südwestpfalz	Waldfishbach-Burgaben	1	49.279808; 7.6448864	Bebauungsplan „Ober der Kapelle“ Art der baulichen Nutzung, Sondergebiet Alten- und PflegeheimEinschränkungen ergeben sich unserer Auffassung keine.	Privatigentümer (Parkplatz Alten- und Pflegeheim)	Muss mit dem Privatigentümer abgestimmt werden.	bedingt möglich, muss mit dem Privatigentümer abgestimmt werden.	
Südwestpfalz	Waldfishbach-Burgaben	1	49.2765376; 7.64391981	Nein, Grundstück liegt im Innenbereich oder Außenbereich (Parkplatz Rosenberg)	Privatigentümer (Parkplatz Maria Rosenberg)	Muss mit dem Privatigentümer abgestimmt werden.	bedingt möglich, muss mit dem Privatigentümer abgestimmt werden.	
Südwestpfalz	Waldfishbach-Burgaben	0,25	49.2753472; 7.63254059	Das Grundstück liegt u.E. im Außenbereich (Kläranlage)	Im Eigentum der Gemeinde Waldfishbach-Burgaben (Gelände der Kläranlage)	Es handelt sich um das Gelände der Kläranlage. Das Gelände ist nicht öffentlich zugänglich.	Nicht möglich, da es sich um das Gelände der Kläranlage handelt und der Zugang nicht gesichert ist	
Südwestpfalz	Waldfishbach-Burgaben	0,25	49.2707143; 7.6337238	Das Grundstück liegt u.E. im Innenbereich (Getränkemarkt)	Privatigentümer (Parkplatz Getränkemarkt)	Muss mit dem Privatigentümer abgestimmt werden.	bedingt möglich, muss mit dem Privatigentümer abgestimmt werden.	
Südwestpfalz	Waldfishbach-Burgaben	1,5	49.2795899; 7.64493993	Nein, Grundstück liegt im Innenbereich gemäß § 34 BauGB	Eigentum des Landkreises	Muss mit dem Landkreis abgestimmt werden	bedingt möglich, muss mit dem Landkreis abgestimmt werden.	
Südwestpfalz	Waldfishbach-Burgaben	1,5	49.2825024; 7.64804444	Nein, Grundstück liegt im Innenbereich gemäß § 34 BauGB	Privatigentümer (private Hoffliche)	Muss mit dem Privatigentümer abgestimmt werden.	bedingt möglich, muss mit dem Privatigentümer abgestimmt werden.	
Südwestpfalz	Waldfishbach-Burgaben	1,5	49.2822069; 7.64839370	Bebauungsplan "Alte Bruchweiser"; 1. Erbauungsplan-Act der baulichen Nutzung: Mischgebiet	S0111 - Privatigentümer / 208/03 - Eigentum der Gemeinde (Straßenbegleitzug)	Bei Privat - nicht zugänglich / Bei Gemeinde - ganzjährig zugänglich	Auf Privatgrundstück = nicht möglich / auf Gemeindegrundstück = möglich	
Südwestpfalz	Waldfishbach-Burgaben	1,5	49.281107; 7.64797596	Bebauungsplan "Alte Bruchweiser" (Einfacher B-Plan) Art der baul. Nutzung: Sondergebiet Freizeitalände Einschränkungen ergeben sich unserer Auffassung keine.	Im Eigentum der Gemeinde Waldfishbach-Burgaben (Straßenbegleitzug)	JA ganzjährig, Zugang ist kostenfrei	Möglich	
Südwestpfalz	Waldfishbach-Burgaben	1,5	49.2816606; 7.64807933	Bebauungsplan "Alte Bruchweiser" (Einfacher B-Plan) Art der baul. Nutzung: Sondergebiet Freizeitalände Einschränkungen ergeben sich unserer Auffassung keine.	Im Eigentum der Gemeinde Waldfishbach-Burgaben (Straßenbegleitzug)	JA ganzjährig, Zugang ist kostenfrei	Möglich	
Südwestpfalz	Waldfishbach-Burgaben	1,5	49.2827221; 7.64846769	Bebauungsplan "Alte Bruchweiser" (Einfacher B-Plan) Art der baul. Nutzung: Sondergebiet Freizeitalände Einschränkungen ergeben sich unserer Auffassung keine.	Im Eigentum der Gemeinde Waldfishbach-Burgaben (Straßenbegleitzug)	JA ganzjährig, Zugang ist kostenfrei	Möglich	
Südwestpfalz	Waldfishbach-Burgaben	1,5	49.2819263; 7.64759195	Bebauungsplan "Alte Bruchweiser" (Einfacher B-Plan) Art der baul. Nutzung: Sondergebiet Freizeitalände Einschränkungen ergeben sich unserer Auffassung keine.	Im Eigentum der Gemeinde Waldfishbach-Burgaben (Verkehrszugsplatz)	JA ganzjährig, Zugang ist kostenfrei	Nicht möglich, da es sich um einen Verkehrszugsplatz handelt.	
Südwestpfalz	Waldfishbach-Burgaben	1,5	49.2820587; 7.64929920	Nein, Grundstück liegt im Innenbereich gemäß § 34 BauGB	Im Eigentum der Gemeinde Waldfishbach-Burgaben (Feuerwehralände)	Es handelt sich um ein Feuerwehralände. Dadurch fällt dieser Standort aus Platz- und Sicherheitsgründen weg.	Nicht möglich, da es sich um das Gelände der Feuerwehr handelt.	
Südwestpfalz	Lemberg	1	49.1709253; 7.65369787	Bebauungsplan Krumme Acker, Auf der Sang, Sangarten - Festsetzung als Schulgelände - Parkplatz der Lehrkräfte	Verbandsgemeinde Pirmasens-Land	nein, da Schulgelände	nicht möglich	
Südwestpfalz	Lemberg	1	49.1701809; 7.65475413	Bebauungsplan Krumme Acker, Auf der Sang, Sangarten - Festsetzung als öffentlicher Festplatz - z. T. mit schulischer Nutzung (Schubstverkehr)	Ortsgemeinde Lemberg	ja, als öffentlicher Parkplatz (Freibereich mit Einschränkungen), zur Zeit nicht kostenpflichtig	bedingt möglich	
Südwestpfalz	Lemberg	0,5	49.1711681; 7.65149881	nicht überplant, Mi. zulässig nach § 34 BauGB	Ortsgemeinde Lemberg	ja, als öffentlicher Parkplatz zur Zeit nicht kostenpflichtig	möglich	
Südwestpfalz	Heltersberg	1,5	49.319400; 7.73982150	Nein, Grundstück liegt im Innenbereich gemäß § 34 BauGB	Im Eigentum der Gemeinde Heltersberg (Parkplatz Linderspark)	JA ganzjährig, Zugang ist kostenfrei	Möglich	
Südwestpfalz	Schmalenberg	1	49.3336897; 7.7297632	Nein, Grundstück liegt im Innenbereich gemäß § 34 BauGB	Im Eigentum der Gemeinde Schmalenberg (Parkplatz Dorfplatz)	JA ganzjährig, Zugang ist kostenfrei	Möglich	
Südwestpfalz	Schmalenberg	1,5	49.3368570; 7.73144310	Nein, Grundstück liegt im Innenbereich gemäß § 34 BauGB	Ein Eigentum der Gemeinde Schmalenberg (Parkplatz Dorfgemeinschaftshaus)	JA ganzjährig, Zugang ist kostenfrei	Möglich	
Südwestpfalz	Lernen	1	49.274524; 7.77013862	Ein B-Plan, öffentliche Parkfläche	Im Eigentum der Ortsgemeinde Lernen	ja, ganzjährig, der Zugang und die Nutzung sind kostenfrei	möglich	
Südwestpfalz	Dahn	2,5	49.1438283; 7.77023235					
Südwestpfalz	Dahn	2,5	49.1433370; 7.76992801					
Südwestpfalz	Dahn	2,5	49.1430777; 7.77065294					
Südwestpfalz	Erweiler	2,5	49.1590115; 7.81222688					
Südwestpfalz	Erweiler	2,5	49.1592987; 7.81199813					
Südwestpfalz	Erweiler	2,5	49.1576408; 7.81309114					
Südwestpfalz	Dahn	1	49.1534629; 7.78839478					
Südwestpfalz	Dahn	1	49.1542324; 7.78977180					
Südwestpfalz	Dahn	1	49.1539804; 7.78918420					
Südwestpfalz	Dahn	1	49.1501250; 7.80016046					
Südwestpfalz	Nothweiler	1,5	49.090446; 7.79113212					
Südwestpfalz	Nothweiler	1,5	49.0893352; 7.78953381					
Südwestpfalz	Nothweiler	1,5	49.0898964; 7.7890768					
Südwestpfalz	Nothweiler	1,5	49.0888129; 7.78962074					
Südwestpfalz	Nothweiler	1,5	49.0898403; 7.78935315					
Südwestpfalz	Nothweiler	1,5	49.0895964; 7.78904466					
Südwestpfalz	Hauerstetten	1,5	49.1928919; 7.8596296	nein	Ortsgemeinde Hauerstetten (Erbbaurecht für Privatigentümer)	ja, ganzjährig	bedingt möglich, muss mit Eigentümer geklärt werden	
Südwestpfalz	Hauerstetten	1,5	49.1920683; 7.8592725	nein	Ortsgemeinde Hauerstetten	nein, kein Parkplatz sondern Verkehrszugsplatz/Schulhof der Grundschule	nicht möglich	
Südwestpfalz	Hauerstetten	0,5	49.1922933; 7.8595173	nein	Ortsgemeinde Hauerstetten	ja, ganzjährig	möglich	
Südwestpfalz	Hauerstetten	0,5	49.1921580; 7.85921375	nein	Ortsgemeinde Hauerstetten und 2 Privatigentümer	ja, ganzjährig	nicht möglich	
Südwestpfalz	Hauerstetten	0,5	49.1938503; 7.8431321	nein	Privatigentümer	ja, ganzjährig	bedingt möglich, muss mit Eigentümer geklärt werden	
Südwestpfalz	Walgamstetten	0,25	49.1988870; 7.8494232	nein	Ortsgemeinde Hauerstetten	ja, ganzjährig	möglich	
Südwestpfalz	Hauerstetten	2	49.1832796; 7.85004995	nein	Ortsgemeinde Hauerstetten	ja, ganzjährig	bedingt möglich	
Südwestpfalz	Hauerstetten	1,5	49.1895331; 7.8595672	nein	Privatigentümer	ja, ganzjährig	bedingt möglich, muss mit Eigentümer geklärt werden	
Südwestpfalz	Hauerstetten	1,25	49.1895845; 7.85970023	nein	Ortsgemeinde Hauerstetten	ja, ganzjährig	möglich	
Südwestpfalz	Hauerstetten	1,25	49.1814855; 7.85903874	nein	Ortsgemeinde Hauerstetten	ja, ganzjährig	möglich, allerdings bereits 2 Ladeplätze n mlt Platzecke geplant	
Südwestpfalz	Hauerstetten	0,75	49.1816430; 7.85615312	nein	Ortsgemeinde Hauerstetten	ja, ganzjährig	nicht möglich	

Kreis	Gemeinde	Eignungs-wert	Geokoordinaten Standort/Parkplatz	Bestehen planungs-/fach-/bauordnungsrechtliche Vorgaben bzw. Einschränkungen (z.B. legl. B-Plan; Art der baulichen Nutzung; BauNVO, Gestattungsverordnung) hinsichtlich der Errichtung von Ladeinfrastruktur? Wenn ja, welche?	In wessen Eigentum befindet sich das Grundstück (der Parkplatz und Zugang)? Kommune bzw. kommunales Unternehmen, privates Unternehmen, Privatperson etc.	Ist das Grundstück (der Parkplatz) öffentlich zugänglich? Wenn ja, ganztägig oder in welchem Zeitraum? Ist der Zugang bzw. die Nutzung kostenpflichtig?	Wie schätzen Sie aus kommunaler Perspektive die kurzfristige Realisierungsmöglichkeit von Ladeinfrastruktur an diesem Grundstück (Parkplatz) ein (möglich/bedingt möglich/nicht möglich)?
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2611532, 7.3269144	nein	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2565426, 7.3404994	nein	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2566786, 7.34036729	nein	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	2,0	49.2551166, 7.34288466	nein	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	2	49.2512537, 7.34173515	nein	nein	nein	nicht möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	2	49.2508848, 7.34288844	nein	nein	nein	nicht möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,75	49.2540385, 7.36683203	ja, SO Einzelhandel	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1	49.2544087, 7.34741334	ja	Stadt	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,75	49.2604173, 7.35790795	ja	Land (HS)	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,75	49.2550429, 7.36840056	ja	Privatperson	nein	nicht möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,75	49.2559436, 7.36508848	ja, WA	Privatperson	nein	nicht möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,75	49.2633982, 7.3619832	?	Stadt	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,75	49.2624489, 7.35971168	?	Land (HS)	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,75	49.2628796, 7.36113869	?	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,75	49.2621029, 7.36241240	?	Land (HS)	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2629263, 7.36097216	?	Land (HS)	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2613516, 7.36033788	?	Land (HS)	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2647639, 7.34441388	?	Stadt	ja, 24h	nicht möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2558877, 7.34820725	ja, da Friedhofsgelände	Stadt	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2556828, 7.37060470	?	Stadt	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2623276, 7.36162617	?	Land (HS)	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2630244, 7.36166960	?	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2624813, 7.36081352	?	Land (HS)	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2617483, 7.36153847	?	Land (HS)	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2622108, 7.36010640	?	Land (HS)	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	3,25	49.2468865, 7.3657227	?	Stadt	nein, kostenpflichtig	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	2,75	49.2464899, 7.36561917	nein	Stadt	nein, kostenpflichtig	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	2,75	49.2487427, 7.36597170	nein	Stadt	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	2,75	49.2475280, 7.36684792	ja	Privatperson	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	2,75	49.2468000, 7.36617096	nein	Stadt	nein	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	2,75	49.2463551, 7.36681056	nein	Stadt	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	2	49.2503797, 7.36946889	nein	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,5	49.2464946, 7.37115513	?	Privatperson	nein	nicht möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,75	49.2439301, 7.38488763	?	Stadt	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,75	49.2436818, 7.38123408	?	Stadt	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,75	49.2437202, 7.38195262	?	Stadt	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,75	49.2424752, 7.38231392	?	Stadt	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,75	49.2431084, 7.38388804	?	Stadt	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,75	49.2423780, 7.38375034	?	Stadt	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,75	49.2413785, 7.38545711	?	Stadt	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,75	49.2537401, 7.38802955	?	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,25	49.2289188, 7.38790340	?	Essensverwalter	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,25	49.2286100, 7.39708319	?	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,25	49.2234881, 7.39621795	?	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,25	49.2231607, 7.39597548	?	Privatperson	nein	nicht möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,25	49.2244454, 7.3983482	?	Priv. Unternehmen	nein	nicht möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,25	49.2271396, 7.39960705	?	Priv. Unternehmen	nein	nicht möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,25	49.2188826, 7.40009874	?	Priv. Unternehmen	nein	nicht möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,25	49.2205686, 7.39964753	?	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,25	49.2159116, 7.39773986	?	Privatperson	nein	nicht möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,25	49.2150843, 7.39847725	?	Priv. Unternehmen	nein	nicht möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,25	49.2167205, 7.39934019	?	Priv. Unternehmen	nein	nicht möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,75	49.2308182, 7.40656508	?	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,75	49.2308494, 7.40168166	?	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,75	49.2310703, 7.40735661	?	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,75	49.2285766, 7.40746681	?	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2321274, 7.40321096	?	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2312805, 7.40466763	?	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2298294, 7.4033563	?	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2295367, 7.4039184	?	Priv. Unternehmen	nein	nicht möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2293377, 7.40384370	?	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	0,5	49.2295933, 7.40164281	?	Priv. Unternehmen	ja, 24h	bedingt möglich
Zweibrücken	Zweibrücken	1,25	49.2180173, 7.40062666	?	Priv. Unternehmen	nein	nicht möglich

Kreis	Gemeinde	Eignungs-wert	Geokoordinaten/Standort/Parkplatz	Straße bzw. Standort	Bestehen planungs-/fach-/baurechtliche Vorgaben bzw. Einschränkungen (z.B. bzgl. B-Plan; Art der baulichen Nutzung; BauNVO, Gestaltungsverordnung) hinsichtlich der Errichtung von Ladeflächenstruktur? Wenn ja, welche?	In wessen Eigentum befindet sich das Grundstück (der Parkplatz und Zugang)? Kommune bzw. kommunales Unternehmen, privates Unternehmen, Privatperson etc.	Ist das Grundstück (der Parkplatz) öffentlich zugänglich? Wenn ja, ganztägig oder in welchem Zeitraum? Ist der Zugang bzw. die Nutzung kostenpflichtig?	Wie schätzen Sie aus kommunaler Perspektive die kurzfristige Realisierungsmöglichkeit von Ladeflächenstruktur an diesem Grundstück (Parkplatz) ein (möglichst bedingt/möglichst nicht möglich)?
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49,2641016, 7,0888529	Reinrich: Parkplatz Heustraße, zum Straßengiebel Teil	nein	kommunal	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,5	49,2613163, 7,083037	Reinrich: Waldstraße, Parkplatz Heilige Familie Reinrich	nein	privat	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	Bieskastel	2	49,2897003, 7,1132857	49,2897003, 7,1132857	Mitte: Gesundheitspark, Parkplatz an Elvenberger Straße	nein	Saarplatz-Kreis	ja (bedingt möglich; aber Parkhaus wird demnächst gebaut)
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,2	49,289215, 7,11388	Mitte: Parkplatz AVIG Seniorenzentrum Mathienmatt Eisenbergpark	nein	kommunal	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49,2910372, 7,1154974	Mitte: Gesundheitspark, Ecke Dr. Erhard-Straße	nein	Saarplatz-Kreis	ja, nicht kostenpflichtig	bedingt möglich; aber Parkhaus wird demnächst gebaut
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49,2911732, 7,1145795	Mitte: Gesundheitspark, nördliches Ende	nein	Saarplatz-Kreis	ja, nicht kostenpflichtig	bedingt möglich; aber Parkhaus wird demnächst gebaut
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49,2884728, 7,109858	Mitte: Parkplatz Ecke Riese Flammstraße/Pfeilmühlstraße	nein	Saarplatz-Kreis	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49,2911698, 7,1131054	Mitte: Gesundheitspark, Parkplatz an Elvenberger Straße	nein	Saarplatz-Kreis	ja	bedingt möglich; aber Parkhaus wird demnächst gebaut
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49,2884922, 7,11498713	Mitte: Gesundheitspark, Parkplatz an Klaus-Tuning-Straße	nein	Saarplatz-Kreis	ja	bedingt möglich; aber Parkhaus wird demnächst gebaut
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2913668, 7,11698273	Mitte: Parkplatz in den Schwemmen	nein	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2916290, 7,11705241	Mitte: Parkplatz 'Am Hasenbüsch'	B-Plan, aber keine Vorgaben	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2907687, 7,12050398	Mitte: Dr. Erhard-Straße	nein	kommunal	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2958961, 7,0962159	Mitte: Parkplatz vor Fischbachschule	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2882327, 7,09835726	Mitte: Parkplatz Besucherparkplatz Rischbachhöfen	nein	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2871226, 7,0994942	Mitte: Hochhäuser Am Rischbacher Rech	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2911538, 7,09857234	Mitte: Hochhäuser Am Rischbacher Rech	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	3,6	49,2795603, 7,1108923	Mitte: Parkplatz hinter Inoberturhalle	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	3,6	49,2742687, 7,1249146	Mitte: Marktplatz	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	3	49,2759953, 7,10471716	Mitte: Parkplatz A. U. St. Ingbert	nein	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	3	49,2863458, 7,1074786	Mitte: Parkplatz Autobahn Dechen	nein	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	3	49,2797846, 7,11335330	Mitte: Parkplatz hinter Stadthalle	nein	kommunal	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	2,25	49,2750724, 7,1153847	Mitte: Schmelzer Parkplatz	nein	kommunal	ja	Normaladeküle bereits vorhanden
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	2,25	49,2802151, 7,11441925	Mitte: Parkplatz WVD-Gelände	nein	kommunal	ja	Gelände wird mittelfristig bebaut, Parkplätze entfallen
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	2,25	49,2772231, 7,1154354	Mitte: Gebäude Alte Bahnhofsallee/Alte Mess	ja	privat	nein	Standort liegt in einem Gebäude?
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,75	49,2677239, 7,10368271	Mitte: Mitfahrerparkplatz St. Ingbert-West	nein	Saarland Landesstraßenbauparkplatz	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,5	49,2631446, 7,1027986	Mitte: Parkplatz Ecke Ernsheimer Straße/Pfeilmühlstraße	nein	privat	nein	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,5	49,2622866, 7,1031455	Mitte: Parkplatz Hermes Pökelweg/Ernsheimer Straße	nein	privat	nein	Heizung
Saarplatz-Kreis	Mandelbachtal	1	49,1639158, 7,1219609	Gräfenthal: Naturbühne	nein	kommunal	ja	bedingt möglich, hoher Aufwand für Netzanschluss
Saarplatz-Kreis	Mandelbachtal	0,5	49,1602280, 7,1214335	Gräfenthal: Parkplatz vor Zufahrt Naturbühne	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	Mandelbachtal	0,5	49,1591897, 7,11952945	Gräfenthal: Hauptplatz	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	Mandelbachtal	1	49,1607874, 7,11432979	Biesmengen-Böchen: Bieselstraße vor Raiffeisenmarkt	nein	privat	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	2,5	49,2705643, 7,1381310	Mitte: Parkplatz Parallelstraße Nähe Autobahn	nein	Bund Bundesstraßenverwallung	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	2,25	49,2707931, 7,1304496	Mitte: Parkplatz Öl	nein	privat	nein	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,5	49,2663004, 7,1496446	Hassel: Parkplatz AVIA St. Ingbert/er Straße	nein	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,5	49,2593241, 7,1370880	Mitte: Parkplatz Small Fawelle Südring	nein	privat	nein	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,25	49,2683217, 7,1294575	Mitte: Parkplatz Ecke Sunsetweg Im Schiffelland	nein	privat	nein	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,25	49,2724849, 7,12912003	Mitte: Parkplatz Lof Oststraße	nein	privat	nein	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,25	49,2688173, 7,1320286	Mitte: Parkplatz Ost Außenstraße	nein	privat	nein	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,25	49,2715973, 7,13061728	Mitte: Parkplatz Kirchen Herzer Oststraße	nein	privat	nein	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,25	49,2717796, 7,12991750	Mitte: Parkplatz Firma Keller Oststraße	nein	privat	nein	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,25	49,2663396, 7,13081768	Mitte: Parkplatz Ecke Sunsetweg Im Schiffelland	nein	privat	nein	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,25	49,2688354, 7,13261612	Mitte: Parkplatz Gewerbetriebe Im Schiffelland	nein	privat	nein	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49,2432373, 7,1448737	Oberwürzbach: Parkplatz vor Oberwürzbachhalle	nein	kommunal	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49,242237, 7,1422587	Oberwürzbach: Parkplatz Stockerstraße	nein	kommunal	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49,2422515, 7,14451155	Oberwürzbach: Parkplatz an Hauptstraße	nein	privat	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	Mandelbachtal	1,75	49,1801054, 7,1438371	Ormesheim: Theo-Carlen-Platz vor Fräschmernt	nein	privat	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	Mandelbachtal	1,75	49,1844461, 7,1413399	Ormesheim: Theo-Carlen-Platz vor Feuerwehr	nein	kommunal	ja	bedingt, wegen Feuerwehrezufahrt
Saarplatz-Kreis	Mandelbachtal	1	49,1971352, 7,14329172	Ormesheim: Adenauer Straße Parkplatz vor Sparkasse	nein	privat	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	Mandelbachtal	0,5	49,1971813, 7,1476870	Ormesheim: Adenauer Straße Parkplatz Seniorenhaus	nein	privat	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	Mandelbachtal	0,5	49,1975027, 7,1483819	Ormesheim: Adenauer Straße vor Post	nein	privat	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49,2860783, 7,1672841	Rohrbach: Spangplatzstraße	nein	kommunal	ja	möglich; Gelände wird mittelfristig neu beplant
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49,2861023, 7,1638303	Rohrbach: Straße 'Böubeweg'	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,5	49,2845781, 7,16550230	Rohrbach: Parkplatz Jugendheimstraße	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,5	49,2788956, 7,1744125	Rohrbach: Obere Kaiserstraße neben Autobahnrestriem	nein	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,5	49,2788786, 7,17109912	Rohrbach: Tankstelle Ecke Kaiserstraße/Am Alten Forsthaus	nein	privat	nein	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2770147, 7,15725056	Rohrbach: Bahnhof	nein	noch DB; Stadt kauft	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2740015, 7,15527710	Rohrbach: Parkplatz "ThyssenKrupp Industrial solution"	nein	privat	nein	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2721338, 7,15629293	Mitte: Kohlenbergstraße	nein	privat	nein	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2733313, 7,15312909	Mitte: Autobahnparkplatz Kahlenberg	ja	Bundesstraßenverwallung	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2731735, 7,15222303	Mitte: Autobahnparkplatz Kahlenberg	ja	Bundesstraßenverwallung	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2731869, 7,15466117	Mitte: Autobahnparkplatz Kahlenberg	ja	Bundesstraßenverwallung	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2730447, 7,15341526	Mitte: Autobahnparkplatz Kahlenberg	ja	Bundesstraßenverwallung	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2732721, 7,15332872	Mitte: Autobahnparkplatz Kahlenberg	ja	Bundesstraßenverwallung	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2720396, 7,15192563	Mitte: Autobahnparkplatz Am Kahlenberg Süd	ja	Bundesstraßenverwallung	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2739789, 7,16022558	Hassel: Parkplatz Festo Polymer	nein	privat	nein	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2729598, 7,16022558	Mitte: Autobahnparkplatz Am Kahlenberg Süd	ja	Bundesstraßenverwallung	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,274442, 7,15834691	Mitte: Autobahnparkplatz Am Kahlenberg Süd	ja	Bundesstraßenverwallung	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2722892, 7,15904214	Mitte: Autobahnparkplatz Am Kahlenberg Süd	ja	Bundesstraßenverwallung	ja	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2738863, 7,15483113	Mitte: Parkplatz Gewerbetriebe Im Kahlenbruch	nein	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2737391, 7,16131519	Hassel: Parkplatz Festo Polymer	nein	privat	nein	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49,2686761, 7,1622092	Hassel: Rohrbachstraße Gewerbetriebe	nein	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49,2718533, 7,15339218	Hassel: Straße 'Im Gewerbegebiet' im Mäher + Pink	nein	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49,2761977, 7,17213326	Rohrbach: Festo AG & Co KG - mitten im Betriebsgelände	nein	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49,2760976, 7,16425440	Rohrbach: Betriebsgelände Theodor Jägerin Straße	nein	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49,2744673, 7,16279292	Hassel: mitten im Betriebsgelände von Festo Polymer	nein	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49,279833, 7,1739039	Rohrbach: Obere Kaiserstraße Einfahrt zu Walweg	nein	kommunal	ja	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49,2761545, 7,17091894	Rohrbach: Festo AG & Co KG	nein	privat	nein	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49,2748773, 7,17034009	Rohrbach: Festo AG & Co KG, Betriebsgelände	ja	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49,2776348, 7,17339873	Rohrbach: Festo AG & Co KG - Parkplatz Gottlieb-Böhl Straße	nein	privat	nein	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49,2628978, 7,16697334	Hassel: Parkplatz hinter Eisenbergstraße	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,5	49,2628978, 7,16314666	Hassel: Marktplatz	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	Mandelbachtal	1	49,2185781, 7,15657652	Ormesheim: Vichte Straße, gegenüber Parkplatz	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	Mandelbachtal	1	49,2172028, 7,16992959	Ormesheim: Parkplatz Gemeinshochschule	nein	privat	nein	möglich
Saarplatz-Kreis	Mandelbachtal	0,5	49,2168800, 7,15854132	Ormesheim: Ecke Saarbrücken/Kaltenbachstraße	nein	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	Bieskastel	1,25	49,2115590, 7,18038434	Axswiler: Parkplatz Netto Gewerbegebiet Langeweise	nein	privat	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	Mandelbachtal	0,75	49,2036801, 7,17884938	Erfweiler-Ehningen: Ecke Silvius Große Heide	nein	privat	abwärt	bei den Öffnungszeiten gut, wenn Edeka mitspielt
Saarplatz-Kreis	Mandelbachtal	0,75	49,2062761, 7,17853873	Erfweiler-Ehningen: Bäckerei Mohr Große Heide	nein	privat	während der Öffnungszeiten	schlecht, nur wenige Parkplätze
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	2	49,2779643, 7,18088186	Rohrbach: Gieskirchstraße	nein	privat	nein	bedingt möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,5	49,271484, 7,18115413	Rohrbach: mitten im Betriebsgelände PEA Gabelstapler	ja	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,5	49,275225, 7,17951329	Rohrbach: Festo Lenzenzentrum, mitten im Betriebsgelände	ja	privat	nein	bedingt möglich auf Parkplatz
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,5	49,274626, 7,18045838	Rohrbach: Festo Lenzenzentrum	nein	privat	nein	möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,5	49,2703751, 7,18024442	Rohrbach: Festo Lenzenzentrum	nein	privat	nein	möglich
Saarplatz-Kreis	Bieskastel	1	49,2441022, 7,19798598	Niederwürzbach: Würzbachhallenstraße Parkplatz südlich Tennisplätze	ja, hier erfolgt ein Neubau	noch kommunal, wird verkauft	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	Bieskastel	1	49,2430789, 7,19797699	Niederwürzbach: Würzbachhallenstraße Parkplatz südlich Tennisplätze	nein	noch kommunal, wird verkauft	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	Bieskastel	1	49,2432628, 7,19797674	Niederwürzbach: Beckstraße Parkplatz Wäcker-Einkaufsmarkt	nein	privat	nein	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	Bieskastel	1	49,2443738, 7,19820326	Niederwürzbach: Würzbachhallenstraße Parkplatz westlich Würzbachhalle	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	Bieskastel	1	49,244441, 7,19821681	Niederwürzbach: Würzbachhallenstraße Parkplatz westlich Würzbachhalle	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	Bieskastel	1	49,2424252, 7,19927697	Niederwürzbach: Würzbachhallenstraße Parkplatz südlich Würzbachhalle	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	Bieskastel	1	49,2441139, 7,19852062	Niederwürzbach: Würzbachhallenstraße Parkplatz südlich Würzbachhalle	nein	kommunal	ja	möglich
Saarplatz-Kreis	Kirkel	1,25	49,2863001, 7,2062862	Gemeinde: (Mitfahrerparkplatz Bahnhof Kirkel)	nein	Gemeinde	möglich	ganztägig kostenlos zugänglich
Saarplatz-Kreis	Kirkel	1,25	49,2862302, 7,20718618	Gemeinde: (Parkplatz Bahnhof Kirkel)	nein	Gemeinde	möglich	ganztägig kostenlos zugänglich
Saarplatz-Kreis	Kirkel	0,25	49,2892254, 7,23123726	Gemeinde: (Parkplatz Friedhof Kirkel)	nein	Gemeinde	möglich	ganztägig kostenlos zugänglich
Saarplatz-Kreis	Kirkel	0,25	49,2883871, 7,23230433	Privatunternehmen im Forstwesen	nein	Privatunternehmen	möglich	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	Kirkel	0,25	49,2880538, 7,24817200	Privatunternehmen Am Tannenwald	nein	Privatunternehmen	möglich	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	Kirkel	0,25	49,2871752, 7,24239996	Privatunternehmen Am Tannenwald	nein	Privatunternehmen	möglich	nicht möglich
Saarplatz-Kreis	Kirkel	0,25	49,2863939, 7,2363444	Gemeinde: (Mitfahrerparkplatz Bahnhof Kirkel)	nein	Gemeinde	möglich	ganztägig kostenlos zugänglich
Saarplatz-Kreis	Kirkel	0,25	49					

Kreis	Gemeinde	Rasterzellen-ID	Eignungswert	Geokoordinaten Standort/Parkplatz	Bestehen planungs-/fachbauordnungrechtliche Vorgaben bzw. Einschränkungen (z.B. bzgl. B-Plan; Art der baulichen Nutzung, BauNVO, Gestaltungsverordnung) hinsichtlich der Errichtung von Ladeinfrastruktur? Wenn ja, welche?	In wessen Eigentum befindet sich das Grundstück (der Parkplatz und Zugang)? Kommune bzw. kommunales Unternehmen, privates Unternehmen, Privatperson etc.	Ist das Grundstück (der Parkplatz) öffentlich zugänglich? Wenn ja, ganztägig oder in welchem Zeitraum? Ist der Zugang bzw. die Nutzung kostenpflichtig?	Wie schätzen Sie aus kommunaler Perspektive die kurzfristige Realisierungsmöglichkeit von Ladeinfrastruktur an diesem Grundstück (Parkplatz) ein (möglich/ bedingt möglich/ nicht möglich)?
Regionalverband Saarbrücken	Kleinbittersdorf	34	1,25	49.1564127, 7.03318424	nein	kommunal	ja	möglich
Regionalverband Saarbrücken	Kleinbittersdorf	34	1	49.1571486, 7.03281004	wird von einer Arztpraxis in Anspruch genommen	kommunal	ja	nicht möglich
Regionalverband Saarbrücken	Kleinbittersdorf	34	1	49.1563119, 7.0356395	nein	privat	ja	
Regionalverband Saarbrücken	Kleinbittersdorf	79	1	49.1427948, 7.06169010	nein	privat	ja	möglich
Regionalverband Saarbrücken	Kleinbittersdorf	79	1,25	49.1280122, 7.05073676	nein	privat	ja	möglich
Regionalverband Saarbrücken	Kleinbittersdorf	79	1,25	49.1282960, 7.05031685	nein	privat	ja	möglich
Regionalverband Saarbrücken	Kleinbittersdorf	79	1,25	49.1284832, 7.05042683	nein	privat	ja	möglich
Regionalverband Saarbrücken	Kleinbittersdorf	79	1,25	49.1289695, 7.05292929	nein	privat	ja	möglich

Kreis	Gemeinde	Eignungswert	Geokoordinaten Standort/ Parkplatz	Straße	Fläche	Bitte geben Sie die Entfernung des Standortes (Parkplatzes) zum Netzanschlusspunkt in Metern an.			Wie groß ist die insgesamt potenziell verfügbare Ladeleistung in kW am Standort (Parkplatz)?	Wie hoch schätzen Sie den technischen und baulichen Realisierungsaufwand für den Netzanschluss von Ladeinfrastruktur an diesem Grundstück (Parkplatz) ein?			Gibt es aus Ihrer Sicht Gründe bzw. Einschränkungen, die gegen eine Realisierung von Ladeinfrastruktur an diesem Grundstück (Parkplatz) sprechen und wenn ja, welche?
						bei 22 kw	bei 50 kw	bei über 50 kw		bei 22 kw	bei 50 kw	bei über 50 kw	
		10							nicht alle gleichzeitig				
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	1,5	49.448353, 7.566094	Schernauer-Str.	Sportplatz Parkplatz	10	200	200	150	bis 5.000€	über 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	1,5	49.4484521, 7.5650527	Schernauer-Str.	RealS+ Parkplatz, ostl.	10	240	240	150	bis 5.000€	über 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	1,5	49.4485773, 7.5647953	Schernauer-Str.	RealS+ Pausenhof	20	270	270	150	bis 5.000€	über 10.000€	über 10.000€	Pausenhof
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	1,25	49.4199436, 7.56572329	Köhlwäldchen	Kino-Parkplatz	40?	250	250	100	bis 10.000€	über 10.000€	über 10.000€	nicht öffentlich
Kaiserslautern	Kottweiler-Schwanden	1	49.4796951, 7.53803839	Reichenb.-Str.	DGH Parkplatz	20	60	240	100	bis 5.000€	über 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,75	49.4240344, 7.5596225	In dem Watt	Rasthof Tanksäulen	20	170	170	150	bis 5.000€	über 10.000€	über 10.000€	LS zwischen PKW + LKW Tankstelle
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4236141, 7.5602345	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4236197, 7.55933407	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4236327, 7.56027065	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4237407, 7.55898660	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4237689, 7.5601876	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4237692, 7.55967763	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4237730, 7.56070520	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4238056, 7.55912624	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4238585, 7.56011987	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4239398, 7.56051076	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	LS auf LKW-Parkplatz
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4240189, 7.55891045	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4240785, 7.55983265	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4241171, 7.55999287	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4243152, 7.56016837	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	LS auf LKW-Parkplatz
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4243607, 7.55952536	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4244208, 7.56047059	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	LS auf LKW-Parkplatz
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4244307, 7.55916625	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	LS auf LKW-Parkplatz
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4246037, 7.5592785	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	LS auf LKW-Parkplatz
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4248099, 7.55874527	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	LS auf LKW-Parkplatz
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4252530, 7.55814512	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	LS auf LKW-Parkplatz
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4252538, 7.55849317	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	LS auf LKW-Parkplatz
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4253092, 7.55780768	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	LS auf LKW-Parkplatz
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4253682, 7.55887507	In dem Watt	Rasthof Parkplatz	30-190	30-190	30-190	150	bis 5.000€	bis 10.000€	über 10.000€	LS auf LKW-Parkplatz
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4257745, 7.56110073	In dem Watt	Autobahnmeisterei	90	90	360	100	bis 10.000€	bis 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4405996, 7.5555079	Landstuhler-Str. 72	Shell Tankstelle	20	200	200	100	bis 10.000€	über 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4408218, 7.5644815	Kindbacher-Str. 43	Esoo Tankstelle	100	100	100	150	über 10.000€	über 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4417316, 7.56317125	Kindbacher-Str. 39	Glascontainer	10	100	100	100	bis 5.000€	über 10.000€	über 10.000€	Glascontainerstandort
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4417946, 7.5630007	Kindbacher-Str. 39	Grillstation	10	120	120	100	bis 5.000€	über 10.000€	über 10.000€	begrenzte Parkplätze
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4419380, 7.56286517	Kindbacher-Str. 39	Lokal	10	140	140	100	bis 5.000€	über 10.000€	über 10.000€	begrenzte Parkplätze
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4421480, 7.5625112	Kindbacher-Str. 39	Parkplatz KibStr	10	180	180	100	bis 5.000€	über 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4426404, 7.5627011	Kindbacher-Str. 39	Parkplatz Weberreistr.	20	260	260	100	bis 5.000€	über 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4424845, 7.56347855	Kindbacher-Str. 39D	Parkfläche West	60	150	150	100	bis 10.000€	über 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4428114, 7.56377530	Kindbacher-Str. 39D	Parkfläche Eingang	180	200	200	100	über 10.000€	über 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4419224, 7.56230786	Kindbacher-Str. 36	Parkplatz	10	170	170	100	bis 5.000€	über 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4419439, 7.56216792	Kindbacher-Str. 36	Gebäude	30	190	190	100	bis 10.000€	über 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4419511, 7.56586427	Reichswaldstr. 1	Lokal-Parkplatz	10	150	150	100	bis 5.000€	über 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4425455, 7.56755688	Reichswaldstr. 1C	Lokal	40	330	330	100	bis 10.000€	über 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4425641, 7.56651504	Reichswaldstr. 1C	Autowerkstatt	80	350	350	100	bis 10.000€	über 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4434874, 7.56978228	Reichswaldstr. 7	Lokal	60	540	540	100	bis 10.000€	über 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4455449, 7.56237141	Flurstr. 2	Fabrik Nord	20	180	180	100	bis 5.000€	über 10.000€	über 10.000€	nicht frequentiert
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4457207, 7.56224013	Flurstr. 2	Wiese nördl. Fabrik	10	210	210	100	bis 5.000€	über 10.000€	über 10.000€	nicht frequentiert
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4469949, 7.5576617	Miesenb./Schulstr.	Nettomarkt	40	40	40	150	bis 10.000€	bis 10.000€	über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4480226, 7.55355255	Rathausring/Poststr.	Parkplatz	30			100				LS Poststr./Maxevilleplatz vorhanden
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4487678, 7.55597613	BhfStr 3	Markt-Parkplatz	40			300	bis 10.000€		über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4491992, 7.5562452	BhfStr 2	Lokal-Parkplatz	20			300	bis 5.000€		über 10.000€	
Kaiserslautern	Ramstein-Miesenbach	0,25	49.4508796, 7.55349426	Am Stutzenwald 8	Baustoffhandel	80	100	160	100	bis 10.000€		über 10.000€	nicht öffentlich

Kreis	Gemeinde	Eignungs- wert	Geokoordinaten Standort/Parkplatz	Bitte geben Sie die Entfernung des Standortes (Parkplatzes) zum Netzanschlusspunkt in Metern an.	Wie groß ist die insgesamt potenziell verfügbare Ladeleistung in kW am Standort (Parkplatz)?	Wie hoch schätzen Sie den technischen und baulichen Realisierungsaufwand für den Netzanschluss von Ladeinfrastruktur an diesem Grundstück (Parkplatz) ein?			Gibt es aus Ihrer Sicht Gründe bzw. Einschränkungen, die gegen eine Realisierung von Ladeinfrastruktur an diesem Grundstück (Parkplatz) sprechen und wenn ja, welche?
						bei 22 kw	bei 50 kw	bei über 50 kw	
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49.2641018, 7.08888029	100m	50		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,5	49.2613169, 7.0853037	150m	44		über 10.000€		große Entfernung zum nächsten NAP
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	2	49.2897003, 7.11322657	>200m	0		über 10.000€		keine Netzanbindung möglich
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,5	49.289215, 7.1113639	80m	44		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49.2910372, 7.11543074	50m	44		bis 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49.2911732, 7.11450795	>120m	0		über 10.000€		kein Netz vorhanden
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49.2884726, 7.1189558	15m	22		bis 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49.2911698, 7.11310554	90m	44		über 10.000€		Große Entfernung zum NAP, Grundstücksquerungen
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49.2886225, 7.11498713	k.A.	0		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2913668, 7.11880873	10	22		bis 5.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2916290, 7.11705241	10	22		bis 5.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2907687, 7.12050398	k.A.	0		über 10.000€		nicht genügend Leistungsreserven im NS Netz
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2858063, 7.09629159	10	22		bis 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	49.2853227, 7.09832726	k.A.	0		über 10.000€		nicht genügend Leistungsreserven im NS Netz, Grundstücksquerungen zum nächsten NAP	
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2870256, 7.09908462	k.A.	0		über 10.000€		nicht genügend Leistungsreserven im NS Netz, Grundstücksquerungen zum nächsten NAP
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2871534, 7.09857214	k.A.	0		über 10.000€		nicht genügend Leistungsreserven im NS Netz, Grundstücksquerungen zum nächsten NAP
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	3,5	49.2795603, 7.11080823	15	11		bis 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	3,5	49.2792687, 7.11249745	25	22		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	3	49.2795993, 7.10941716	70	44		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	3	49.2897458, 7.11074786	40	11		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	3	49.2797446, 7.11136330	28	11		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	2,25	49.2790724, 7.11538477	k.A.	0		über 10.000€		kein Netz vorhanden
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	2,25	49.2802151, 7.11441925	22	44		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	2,25	49.2772731, 7.1147345	k.A.	0		über 10.000€		nicht genügend Leistungsreserven im NS Netz
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,75	49.2577239, 7.10366271	>500m	0		über 10.000€		kein Netz vorhanden
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,5	49.2631446, 7.1027966	10	11		bis 5.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,5	49.2622856, 7.1031425	20	44		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	2,5	49.2705643, 7.13813970	k.A.	0		über 10.000€		kein Netz vorhanden
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	2,25	49.2707931, 7.13204696	k.A.	0		über 10.000€		kein Netz vorhanden/Kundennetz
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,5	49.2663004, 7.1496446	5	11		bis 5.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,5	49.2693245, 7.13700892	10	11		bis 5.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,25	49.2683217, 7.12944575	175	50		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,25	49.2724949, 7.12912093	85	22		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,25	49.2698173, 7.13292856	k.A.	0		über 10.000€		kein Netz vorhanden/Kundennetz
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,25	49.2715913, 7.13061728	k.A.	0		über 10.000€		kein Netz vorhanden/Kundennetz
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,25	49.2717796, 7.12981750	k.A.	0		über 10.000€		kein Netz vorhanden/Kundennetz
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,25	49.2683396, 7.13081758	148	50		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,25	49.2688354, 7.13251612	66	50		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49.2436374, 7.14483772	33	44		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49.242237, 7.1423887	5	11		bis 5.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49.2422515, 7.14451155	10	11		bis 5.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49.2860783, 7.1672841	26	44		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,5	49.2861023, 7.16356328	10	44		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,5	49.2845761, 7.16350230	47	22		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,5	49.278035, 7.1744125	8	11		bis 5.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1,5	49.2796765, 7.17150912	4	22		bis 5.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2770147, 7.15725056	21	11		bis 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2740015, 7.15527710	188	50		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2757138, 7.15632679	65	11		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2733313, 7.15312909	7	11		bis 5.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2731735, 7.15223203	38	11		bis 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2731069, 7.15340617	>312	50		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2730447, 7.15341525	>312	50		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2732751, 7.15332872	>312	50		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2720998, 7.16109563	51	11		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2739789, 7.16052558	95	11		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2722590, 7.15808055	19	11		bis 5.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2724421, 7.15834691	34	11		bis 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2722892, 7.15904214	>780m	50		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2738655, 7.15848313	45	11		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2737391, 7.16131519	182	11		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,75	49.2688766, 7.1622092	6	11		bis 2.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49.2716519, 7.16339218	35	22		bis 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49.2761977, 7.17213326	228	50		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49.2760975, 7.16425440	272	11		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49.2744676, 7.16275922	>370	11		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49.27933, 7.1739039	26	11		bis 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49.2761545, 7.17091894	160	50		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49.2749778, 7.17163409	335	50		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,25	49.2776349, 7.17339873	27	22		bis 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	1	49.2628569, 7.16667334	126	22		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,5	49.2647478, 7.16314666	65	50		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	2	49.2779643, 7.18088188	66	50		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,5	49.2781484, 7.18315419	74	50		über 10.000€		
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,5	49.2755225, 7.17951329	k.A.	0		über 10.000€		kein Netz vorhanden/Kundennetz
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,5	49.2746236, 7.18045838	k.A.	0		über 10.000€		kein Netz vorhanden/Kundennetz
Saarplatz-Kreis	St. Ingbert	0,5	49.2769755, 7.18022442	109	22		über 10.000€		