

41. Fragestunde in der Plenarsitzung am 04.06.2020

Frage Nr.: 2570

=====

Stadtverordneter Robert Lange – CDU -

Gerade Frankfurt könnte wohl wie kaum eine andere Stadt sehr gut von mehr E-Mobilität profitieren. Aktuell kritisieren Firmen, die in Frankfurt im öffentlichen Raum Ladesäulen aufstellen wollen, dass die dazu notwendigen Baugenehmigungen häufig nicht erteilt werden. Damit in Frankfurt endlich mehr Ladesäulen zur Verfügung stehen, ist es notwendig, dass der Magistrat an einem Strang zieht.

Ich frage den Magistrat:

Aus welchen Gründen und wie viele aller bis Ende des ersten Quartals 2020 beantragten Baugenehmigungen für E-Lademöglichkeiten wurden abgelehnt?

Antwort:

Für die Errichtung einer Ladesäule im öffentlichen Raum müssen privatwirtschaftliche Investoren eine Sondernutzung bei der Stadt Frankfurt am Main beantragen. Dazu wird ein Gestattungsvertrag zwischen der Stadt und dem Investor abgeschlossen.

Um die zügige Umsetzung von Investitionen in Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet zu ermöglichen, wurde im Herbst 2019 der „Leitfaden zum Errichten von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in Frankfurt am Main“ (MB 00971 vom 20.09.2019, STV-Beschluss § 4859 vom 07.11.2019) durch die Wirtschaftsförderung in enger Abstimmung mit den zu beteiligenden Ämtern erarbeitet. Der Leitfaden (für Investoren) ermöglicht das Aufstellen von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum im Rahmen eines „Open Market“-Modells und soll den Ausbau von Ladeinfrastruktur in Frankfurt am Main fördern.

Mit der Vorlage des Elektromobilitätskonzeptes durch den Magistrat wurde eine Bedarfsanalyse an öffentlicher Ladeinfrastruktur auf Stadtteilebene vorgelegt, die für potentielle Ladeinfrastrukturinvestoren eine sehr gute Basis für Standortentscheidungen bildet.

Im Zuge aktueller Antragsverfahren von Ladeinfrastrukturbetreibern hat sich allerdings gezeigt, dass trotz des Beschlusses des Leitfadens sowie des Elektromobilitätskonzeptes weiterhin konkurrierende planerische Vorgaben die Errichtung von Ladesäulen im öffentlichen Raum erschweren. So werden immer wieder Argumente entgegengebracht, ob Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum oder im halböffentlichen Bereich/in Parkhäusern erfolgen sollte. Außerdem bestehen Bedenken, dass die Ladeinfrastruktur das Stadtbild negativ beeinflussen könnte und der motorisierte Individualverkehr (MIV/elektrisch) durch die Errichtung der Ladesäulen gefördert würde.

Um Genehmigungs- und Abstimmungsprozesse in der Verwaltung zu beschleunigen, bedarf es analog anderer deutscher Großstädte eines zentralen städtischen Ladeinfrastruktur-Beauftragten, der die ämterübergreifende Abstimmung der Gestattungsverträge koordiniert.

Für die Antragsbearbeitung von Ladestandorten im öffentlichen Raum (Gestattungsverträge, Trassen- und Aufbruchsgenehmigungen) fehlt es derzeit auch an freien Personalkapazitäten.

Die Firma Allego hatte ursprünglich geplant, ab 2019 bis zu 280 Normalladesäulen (geringe Ladeleistung/Dauer 6-8h) und 80 Schnelladesäulen (hohe Ladeleistung/Dauer 0.5h bis 80% der Batteriekapazität) in Frankfurt am Main zu errichten. Nachdem bis Anfang 2020 keine der zehn angefragten Standorte für Schnelladesäulen im Rahmen des E-Taxiprojektes realisiert werden konnte, informierte Allego im März 2020 über seine strategische Neuausrichtung und seinen Rückzug aus dem E-Taxi-Projekt bzw. dem Ladeinfrastruktur-Aufbau im öffentlichen Raum.

Die Mainova plant ebenfalls die weitere Errichtung von Schnelladesäulen im Stadtgebiet. Die Standorte wurden im Herbst 2019 beantragt. Bisher ist auch hier keine Gestattung eines Standortes erfolgt.