

13. Fragestunde der Stadtverordnetenversammlung am 22.09.2022

Frage Nr.: 1031

=====

Elektromobilität

Stadtv. Steinhardt - CDU –

Eine Mehrheit der Menschen in Deutschland möchte auf Elektromobilität umsteigen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in unserer Stadt sehr deutlich Mietwohnungen überwiegen. Seit geraumer Zeit geht es jedoch leider aber in Frankfurt nicht richtig mit der für die Elektromobilität wichtigen Infrastruktur weiter.

Ich frage den Magistrat, was er für Ladesäulen und insbesondere auch für das Aufladen an Straßenlampen in Frankfurt unternimmt.

Antwort:

Gemäß Beschluss der städtischen Gremien (Vortrag des Magistrats M 140 vom 20.09.2019 und Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 4835 vom 07.11.2019) verfolgt die Stadt Frankfurt am Main derzeit das Konzept, dass Ladestationen im öffentlichen Straßenraum von privatwirtschaftlichen Betreibern bzw. Investoren zu errichten sind. Die Stadt selbst tritt nicht als Betreiber oder Anbieter von Ladeinfrastruktur (LIS) auf. Interessierte LIS-Investoren ermitteln geeignete attraktive Standorte für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in eigener Verantwortung und stellen einen Antrag an die Stadt zur Nutzung dieser Fläche. Im Rahmen des Open-Market-Modells werden die Anträge der gewerblichen Anbieter von Ladeinfrastruktur entgegengenommen und nach erfolgreicher Standortprüfung vertraglich gestattet.

Aktuell sind von der Bundesnetzagentur 400 öffentlich zugängliche E-Ladestationen in Frankfurt gelistet. Auf der Internetseite der Bundesnetzagentur sowie diversen E-Mobilitätsportalen können Sie die Standorte von E-Ladestationen ansehen. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet läuft aktuell durch die Betreiber auf Hochtouren.

Sowohl auf privaten als auch auf öffentlichen Flächen befinden sich derzeit bereits viele E-Ladestationen in der konkreten Planung und Umsetzung durch verschiedene gewerbliche Anbieter. Die große Anzahl an Standortanfragen von gewerblichen Investoren für Ladesäulen im öffentlichen Raum zeigt, dass das von der Stadt Frankfurt am Main gewählte Open-Market-Modell grundsätzlich funktioniert. Diese Anträge werden im Rahmen der personellen Möglichkeiten in den beteiligten Ämtern schnellstmöglich bearbeitet.

Beim Amt für Straßenbau und Erschließung wird derzeit eine große Anzahl an Anträgen zur Errichtung von Ladestationen von gewerblichen Anbietern geprüft und bearbeitet. Die Stadt Frankfurt am Main hat zahlreiche Gestattungsverträge für die Errichtung von E-Ladesäulen frei gegeben: 129 Lade-Standorte mit 237 Ladeplätzen (AC-Laden) können damit auf öffentlichen Verkehrsflächen errichtet werden. Erste Stationen wurden in den vergangenen Wochen in City West und in Bockenheim durch verschiedenen Betreiber errichtet. Weitere werden kurzfristig folgen. Bis zum Jahresende werden zudem 6 DC-Ladestationen durch einen Betreiber im Stadtgebiet errichtet.

Die Mainova AG wird in 2022/ 2023 insgesamt sieben Schnellladehubs (DC-Laden) mit einer Leistung von 4 x 150 kW aufbauen, davon fünf auf öffentlichen Flächen. Darüber hinaus ist ein Ausbau der Ladeinfrastruktur in den Innenstadt-Parkhäusern der Parkhausbetriebsgesellschaft vorgesehen. Bis Ende 2023 werden dort 300 Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen. Weitere Parkhausbetreiber planen ebenfalls einen Ausbau der Lademöglichkeiten.

Die Ausschreibung der Bundesregierung zum Aufbau von Schnellladeinfrastruktur an den Bundesautobahnen und Schnellstraßen läuft ebenfalls. Seitens zahlreicher Gewerbetreibender aus Handel und Wirtschaft sind Investitionen in Ladeinfrastruktur auf deren Flächen angekündigt oder bereits in der Umsetzung. Der Magistrat wird zudem auf Gewerbe und Wohnungsbaugesellschaften zugehen und für einen schnelleren Ausbau der Ladeinfrastruktur auf deren Liegenschaften werben.

Nach der Genehmigung der ersten Pilotstandorte arbeitet der Magistrat aktuell daran, die Erfahrungen und Ergebnisse in eine Verschlinkung der notwendigen Gestattungsverfahren einfließen zu lassen. Ziel ist, dass Ladeinfrastrukturbetreiber ein einfaches und schnelles Verfahren zur Gestattung ihrer Ladesäulen durchlaufen können.

Dabei prüft der Magistrat auch, an zentraler Stelle einen Ladesäulenkoordinator einzusetzen. Die Bedeutung der Elektromobilität nimmt massiv zu und die Nachfrage nach Lademöglichkeiten steigt kontinuierlich. Der damit verbundene Verwaltungsaufwand macht es dringend notwendig, dass zusätzliche städtische Personalressourcen im Rahmen des Gestattungsverfahrens für Ladesäulen im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden. Das im Jahr 2020 verabschiedete Elektromobilitätskonzept hat bereits die Schaffung eines Ladesäulenkoordinators innerhalb der Stadtverwaltung vorgeschlagen.

Fachinstitutionen gehen davon aus, dass die erforderliche Ladeinfrastruktur in Deutschland zukünftig zu 15 Prozent auf öffentlichen und zu 85 Prozent auf privaten Flächen errichtet werden muss. Seitens zahlreicher Gewerbetreibender aus Handel und Wirtschaft werden bereits Investitionen in Ladeinfrastruktur getätigt zur Kundenbindung und als Marketinginstrument.

Das Aufladen an Straßenlaternen wird vom Magistrat derzeit nicht priorisiert.

Hintergrund: Für die bestehende Straßenbeleuchtung in Frankfurt am Main ist ein separates Beleuchtungskabel im Boden verlegt. Die Leuchten sind nicht direkt an das allgemeine Stromnetz angebunden. Daher ist die Leistungsfähigkeit des Kabels auch nur für die angeschlossenen Leuchten ausgelegt. Zusätzliche Anschlüsse von elektrischen Verbrauchern sind in diesem Beleuchtungsnetz nicht vorgesehen und

würden dieses überlasten. Hinzu kommt, dass die Straßenbeleuchtungskabel im derzeitigen Betrieb am Tag spannungsfrei sind. Die Ertüchtigung des nicht dafür ausgelegten Netzes würde zusätzliche Speisepunkte erforderlich machen. Auch der Gesetzgeber erlaubt in der Regel keine Stromversorgung aus Beleuchtungsnetzen. Für die Einrichtung von Ladepunkten müssten die elektrischen Anschlüsse der jeweiligen Anlage verändert und jede Leuchte zusätzlich mit einem Rundsteuerempfänger ausgestattet werden, um die individuelle Steuerung zu ermöglichen. Dies würde umfangreiche Investitionen und zusätzliche Betriebsführungskosten verursachen.

Der Umbau des Beleuchtungsnetzes unter Berücksichtigung aller technischen und gesetzlichen Randbedingungen, gerade auch in Bezug auf den gesetzeskonformen Messstellenbetrieb, erzeugt somit nicht weniger zusätzliche Kosten und Aufwand als der Aufbau einer separaten, leistungsfähigen Ladeinfrastruktur.

Abschließend sei bemerkt, dass die meisten Masten sich von der räumlichen Anordnung nicht fürs Laden eignen werden, da nicht immer Mast und Parkplatz zusammentreffen. Viele Masten stehen hinten am Bord, sodass zwischen Mast und dem Fahrzeug noch Fuß- und Radweg mit dem Ladekabel zu überqueren wären, was aus verkehrssicherungstechnischen Gründen gar nicht möglich ist.

Daher ist eine zügige Aufrüstung der bestehenden Straßenbeleuchtungsanlagen als Ladepunkt nicht möglich und kann nur in speziell zu prüfenden Einzelfällen überbrückende Wirkung entfalten.