



Antwort

zur Anfrage Nr. AF/0025/2025

Vorlage: AW/0032/2025		Datum: 30.04.2025	
Dezernat 4			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.10	
Betreff:			
Ladeinfrastruktur in Koblenz			
Gremienweg:			
08.05.2025	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP	öffentlich	

Antwort

In den vergangenen Jahren wurden von den politischen Fraktionen bereits mehrere Anfragen zur Ladeinfrastruktur in Koblenz gestellt und von der Verwaltung auch entsprechend beantwortet, zuletzt mit der ST/0025/2025 zum Antrag der FREIE WÄHLER-Fraktion (weiterer Ausbau der eLadesäulen-Infrastruktur mit Augenmaß), siehe Anlage. Alle folgenden Ausführungen beziehen sich ausschließlich auf den öffentlichen Straßenraum.

Im Einzelnen beantwortet die Verwaltung die Fragen wie folgt:

1. Planungsprozess:

- a. Bei der Genehmigung werden straßenverkehrsrechtliche und verkehrsplanerische Belange, aber auch städtische Satzungen wie z.B. die Baumschutzsatzung berücksichtigt. Weiterhin ist es ein Anliegen der Verwaltung, dass nicht zu viel Verkehr in die Innenstadt geführt wird, die Ladeinfrastruktur möglichst gleichmäßig und nach Bedarf über das Stadtgebiet verteilt wird, kein zusätzlicher Flächenverbrauch stattfindet und letztlich auch das Angebot von Carsharing gefördert wird.
- b. Da die Stadt selber keine Ladesäulen im öffentlichen Raum betreiben darf (freiwillige Leistung, keine gesetzliche Verpflichtung) ist der Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur nur durch private Anbieter sicherzustellen. Diese investieren eigenständig und tragen auch das unternehmerische Risiko für die zum Teil erheblichen Investitionen in die entsprechende Ladeinfrastruktur. In dem Kontext kann davon ausgegangen werden, dass die Anbieter eine Wirtschaftlichkeitsprüfung für jeden einzelnen Standort durchführen. Wie bereits in der oben erwähnten ST/0025/2025 ausgeführt, gibt es die im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehrs entwickelte Bestands- und Bedarfskarte (<https://standorttool.de/>), welche hier hilfreiche Rückschlüsse für Anbieter, aber auch die Verwaltung sicherstellt.
- c. In 2021 hatte sich die Verwaltung dagegen entschieden, dass ein Standortkonzept für eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur öffentlich ausgeschrieben wird. Viel mehr wird der Ansatz verfolgt, dass jeder interessierte Anbieter entsprechende Anträge einreichen kann. Diesbezüglich hat sich eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe gebildet, um eine schnelle und unbürokratische Genehmigung sicherzustellen. In der Arbeitsgruppe sind das Umweltamt (technischer Umweltschutz, untere Naturschutzbehörde), das Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung (konzeptionelle Verkehrsplanung, Bebauungsplanfestsetzungen) und das Tiefbauamt (Straßenplanung und Straßenverkehrsbehörde) vertreten.
- d. Letztlich entscheidet die Verwaltung über die eingegangenen Anträge zur Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum. Die beantragenden Anbieter haben keinen Anspruch auf eine entsprechende Genehmigung. Nach entsprechender

Genehmigung entscheiden die Anbieter eigenständig, ob eine Blockiergebühr festgesetzt wird. Dies erfolgt allerdings unter dem Blickwinkel, dass eine Fluktuation an der Ladesäule stattfindet und diese nicht übermäßig lange belegt wird. Auch die entsprechend angeordnete StVO-Beschilderung sieht eine zeitliche Befristung des Ladevorgangs deshalb vor.

2. Genehmigungsverfahren:

- a. Vom Anbieter wird zunächst ein Netzanfrage bei der enm gestellt. Fällt diese positiv aus, wird im Nachgang der Antrag bei der Verwaltung eingereicht. Nach erfolgter Prüfung wird sodann eine straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigung sowie eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis nach § 46 Abs. 1 S. 1 Nr. 8 StVO in Verbindung mit § 41 Landesstraßengesetz RLP erteilt. Dies stellt den rechtlich sichersten Weg für die öffentlich-rechtliche Legalisierung von Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum dar. Die straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigung ist erforderlich, da die Elektroladesäulen als Verkehrshindernis im Sinne von § 32 Abs. 1 S. 1 StVO einzustufen sind. Die Sondernutzungserlaubnis ist erforderlich, da das Errichten von Ladesäulen über den Gemeingebrauch der Straße hinausgeht. In RLP gilt es hierbei die Konzentrationswirkung des § 41 Abs. 7 LStrG zu beachten. Die Ausnahmegenehmigung nach der StVO wird von der Straßenverkehrsbehörde erteilt und die Sondernutzungserlaubnis – nach erfolgter Anhörung der Straßenbaubehörde – inkludiert.
- b. Erläuterungen hierzu erfolgten bereits oben

3. Fördermittel und Finanzierung

- a. Wie bereits oben erläutert betreibt die Stadt Koblenz im öffentlichen Straßenraum selber keine Ladesäulen. Insofern ist es im eigenen Interesse der Anbieter, vorhandene Fördermöglichkeiten zu nutzen.
- b. Mit dem örtlichen Energieversorger und der Verwaltung besteht ein enger Austausch. Überregionale Anbieter treten in der Regel an die Verwaltung heran. Hier ist es der Anspruch der Verwaltung, dass die oben erwähnte Arbeitsgruppe im Sinne einer schnellen Genehmigung und baulichen Umsetzung den bürokratischen Aufwand für die Anbieter minimiert. Für die Umsetzung der angestrebten Verkehrswende, hin zu mehr Elektrofahrzeugen, stellt die Stadt Koblenz privaten E-Ladesäulenbetreibern die für sie wirtschaftlich interessanten öffentlichen Verkehrsflächen ohne Auferlegung von Sondernutzungsgebühren bereit. So bekräftigte der Haupt- und Finanzausschuss dieses Prinzip nochmals einstimmig in seiner öffentlichen Sitzung vom 08.04.2024

4. Kooperationsmöglichkeiten

Hierzu erfolgten bereits entsprechende Erläuterungen. Gerade mit dem örtlichen Energieversorger ist dies aufgrund der räumlichen Nähe sehr effizient und unkompliziert. In der Praxis hat sich herausgestellt, dass sich dies mit überregional agierenden Unternehmen oftmals etwas schwieriger darstellt. Aber es gibt keinerlei Sonderbehandlungen. Für alle anfragenden Firmen gelten die gleichen Rahmenbedingungen. In der Regel fragen die Anbieter bei uns Wunschstandorte an, die dann von der Arbeitsgruppe nach den dargelegten Kriterien geprüft werden. Die Arbeitsgruppe unterstützt bei Bedarf auch bei der Lokalisierung von geeigneten Standorten in vorher festgelegten Stadtteilen.

5. Evaluation und Fortschreibung

- a. Es gibt ein altes Standortkonzept vom Umweltamt unter Berücksichtigung aller verkehrs- und umweltpolitischen Planungen von 2019, fortgeschrieben in 2021. Dies ist mittlerweile allerdings veraltet, insbesondere in Bezug auf die Ladetechnik (damals wurden ausschließlich AC-Ladepunkte berücksichtigt). Eine Fortschreibung hält die Verwaltung nicht für notwendig, weil ein reger Ausbau im halböffentlichen Raum (z.B. Parkplätze von Einzelhändlern und Gewerbebetrieben) stattfinden, der von der Verwaltung nicht direkt abgreifbar und entsprechend nachzuhalten ist. Dieser Ausbau wirkt sich allerdings auch auf die Bedürfnisse und den Wettbewerb beim Ausbau im

öffentlichen Raum aus. Ergänzend können über das oben erwähnte Tool ausreichende Rückschlüsse ermittelt werden.

Anlage ST/0025-2025