

Vorlagen-Nummer:

2026/201

Dienststelle: D 1 Bürgermeister

Bad Vilbel, 30.09.2026

Sachbearbeiter / in: Bürgermeister Wysocki

Vorlage für:	
Magistrat	19.10.2026
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	27.10.2026
Stadtverordnetenversammlung	03.11.2026

Betreff
Richtlinie für die Errichtung von E-Ladesäulen im öffentlichen Raum

Sachverhalt / Begründung

Die Elektromobilität gewinnt zunehmend an Bedeutung. Damit verbunden ist ein wachsender Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Neben Ladeangeboten auf privaten Grundstücken und halböffentlichen Flächen kommt dabei auch dem öffentlichen Straßenraum eine Bedeutung zu.

Die Stadt Bad Vilbel möchte den bedarfsgerechten Ausbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur unterstützen. Gleichzeitig ist der öffentliche Straßenraum eine begrenzte Ressource und dient einer Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen. Neben dem fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr sind insbesondere die Belange des Fuß- und Radverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs, der Barrierefreiheit, der Verkehrssicherheit, der Straßenunterhaltung sowie städtebauliche und gestalterische Anforderungen zu berücksichtigen.

Die Errichtung und der Betrieb von Ladeeinrichtungen im öffentlichen Straßenraum stellen, soweit die öffentliche Straße über den Gemeingebrauch hinaus in Anspruch genommen wird, eine Sondernutzung im Sinne des Hessischen Straßengesetzes dar. Für die Errichtung entsprechender Anlagen ist daher eine Sondernutzungserlaubnis erforderlich.

Bislang fehlt ein speziell auf E-Ladesäulen zugeschnittener einheitlicher Rahmen für die Prüfung entsprechender Anträge. Mit der vorliegenden Richtlinie sollen deshalb transparente und nachvollziehbare Voraussetzungen für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden. Gleichzeitig soll eine gleichmäßige Behandlung potenzieller Betreiber gewährleistet werden.

Die Richtlinie begründet keinen Anspruch auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis. Die Entscheidung erfolgt weiterhin auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen, der Sondernutzungssatzung sowie nach pflichtgemäßem Ermessen unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse.

Wesentliche Inhalte der Richtlinie

Die Richtlinie definiert zunächst die grundsätzlichen Anforderungen an mögliche Standorte. Ladeeinrichtungen dürfen insbesondere die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigen. Fuß- und Radverkehr, bestehende Sonderparkplätze, Zufahrten, Haltestellen, Kreuzungsbereiche, Grünflächen, Baumstandorte sowie Anlagen der Straßenentwässerung und sonstigen Infrastruktur sind entsprechend zu berücksichtigen.

Standorte auf Gehwegen sollen nur ausnahmsweise zugelassen werden. Voraussetzung ist insbesondere, dass dauerhaft eine Restgehwegbreite von mindestens 1,50 Metern gewährleistet werden kann. Abhängig von den örtlichen Verhältnissen kann auch eine größere Restbreite erforderlich sein.

Um Betreibern frühzeitig Planungssicherheit zu ermöglichen, sieht die Richtlinie die Möglichkeit einer Voranfrage zur Standortprüfung vor. Dabei wird zunächst geprüft, ob ein vorgeschlagener Standort grundsätzlich geeignet erscheint. Eine positive Vorprüfung ersetzt nicht die förmliche Sondernutzungserlaubnis.

Für den anschließenden Antrag werden einheitliche Anforderungen an die einzureichenden Unterlagen sowie an den späteren Betrieb festgelegt. Dazu gehören unter anderem der Nachweis der Netzanschlussmöglichkeit, ein Betriebskonzept, die Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs und einer entsprechenden Störungsbearbeitung sowie technische Mindestanforderungen.

Die Sondernutzungserlaubnis soll grundsätzlich auf zehn Jahre befristet werden. Nach Ablauf ist bei gewünschter Fortsetzung ein erneuter Antrag erforderlich. Nach Beendigung der Sondernutzung sind die Ladeeinrichtung und die im öffentlichen Straßenraum befindlichen Zuleitungen grundsätzlich auf Kosten des Betreibers zurückzubauen und der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen.

Standortkonzept

Im Vorfeld der Erstellung der Richtlinie wurde das Stadtgebiet auf potenziell geeignete Standorte für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur untersucht. Die hierbei identifizierten Standorte sind in einer Standortübersicht zusammengefasst, die Bestandteil der Richtlinie wird.

Dabei wurden Standorte in Dortelweil, Gronau, Massenheim, auf dem Heilsberg sowie in der Kernstadt berücksichtigt. Neben straßenbegleitenden Parkmöglichkeiten wurden insbesondere bestehende öffentliche Parkplatzflächen betrachtet.

Mit der Festlegung potenzieller Standorte soll der Ausbau der Ladeinfrastruktur räumlich gesteuert und gleichzeitig Planungssicherheit für potenzielle Betreiber geschaffen werden. Grundsätzlich sollen Sondernutzungserlaubnisse daher nur für die in der Standortübersicht dargestellten Bereiche in Aussicht genommen werden.

Nicht berücksichtigt wurden unter anderem die Frankfurter Straße zwischen dem Kreisverkehrsplatz Südbahnhof und dem Marktplatz sowie die Schmiedsgasse und der Grüne Weg. In diesen Bereichen sollen die vorhandenen Kurzzeitparkplätze weiterhin in ausreichender Zahl dem örtlichen Handel und der Gastronomie zur Verfügung stehen.

Räumliche Verteilung der Ladeinfrastruktur

Ein weiteres Ziel der Richtlinie ist eine möglichst ausgewogene und flächendeckende Verteilung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur.

Aus diesem Grund kann ein Antrag insbesondere abgelehnt werden, wenn sich im unmittelbaren räumlichen Umfeld von 300 Metern des beantragten Standortes bereits E-Ladesäulen befinden.

Der Mindestabstand von 300 Metern soll einer übermäßigen Konzentration von Ladeangeboten an einzelnen, wirtschaftlich besonders interessanten Standorten entgegenwirken und dazu beitragen, dass neue Ladeangebote auch in bislang weniger versorgten Bereichen entstehen.

Der öffentliche Straßenraum steht nur begrenzt zur Verfügung und muss unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht werden. Durch eine räumliche Verteilung der Ladeinfrastruktur sollen möglichst viele Wohnquartiere und Bereiche des Stadtgebietes von zusätzlichen Lademöglichkeiten profitieren. Zugleich stellt eine Entfernung von 300 Metern weiterhin eine zumutbare fußläufige Entfernung dar. Der gewählte Radius orientiert sich insoweit auch an typischen Abständen von Haltestellen im öffentlichen Personennahverkehr.

Die Regelung ist dabei als Entscheidungskriterium im Rahmen der Einzelfallprüfung ausgestaltet und nicht als absoluter Ausschlusstatbestand.

Begrenzung und Auswahlverfahren

Um eine möglichst breite Beteiligung unterschiedlicher Betreiber zu ermöglichen und eine übermäßige Konzentration von Standorten bei einzelnen Anbietern zu vermeiden, können zunächst höchstens fünf Standorte gleichzeitig beantragt werden. Sobald bereits genehmigte Ladeeinrichtungen tatsächlich in Betrieb genommen wurden, können weitere Anträge in entsprechender Anzahl gestellt werden.

Je Standort soll zunächst eine Sondernutzungserlaubnis für maximal vier E-Ladesäulen mit jeweils maximal zwei Ladepunkten erteilt werden.

Bei konkurrierenden Anträgen genießt grundsätzlich der zuerst vollständig eingegangene Antrag Vorrang. Bei gleicher Eignung und gleichen Voraussetzungen ist ein Losverfahren vorgesehen.

Pflichten der Betreiber

Sämtliche mit Errichtung, Betrieb, Unterhaltung und Rückbau der Ladeinfrastruktur verbundenen Kosten sind durch den jeweiligen Betreiber zu tragen.

Der Betreiber hat insbesondere einen sicheren und technisch ordnungsgemäßen Betrieb sicherzustellen. Die Verkehrssicherungspflicht für die von der Sondernutzung erfassten und tatsächlich genutzten Flächen sowie die Ladeeinrichtungen und Zuleitungen liegt während der Geltungsdauer der Erlaubnis beim Betreiber.

Zur Evaluierung der Ladeinfrastruktur ist vorgesehen, dass die Betreiber jährlich Angaben zur abgegebenen Strommenge und zur Anzahl der Ladevorgänge übermitteln. Auf dieser Grundlage kann die Stadt die tatsächliche Nutzung der Standorte bewerten und die Richtlinie bei Bedarf weiterentwickeln.

Ergänzung der Sondernutzungssatzung

Parallel zur Richtlinie soll die bestehende Sondernutzungssatzung um eine spezielle Regelung für Ladestationen für Elektrofahrzeuge ergänzt werden.

Der neue § 11 stellt klar, dass die Errichtung, das Aufstellen und der Betrieb von Ladestationen einschließlich technischer Nebenanlagen im öffentlichen Straßenraum einer Sondernutzungserlaubnis bedürfen. Die Erlaubnis soll ausschließlich für öffentlich zugängliche Ladepunkte erteilt werden, die diskriminierungsfreies Laden ermöglichen.

Zugleich werden wesentliche Versagungsgründe, Betreiberpflichten, Anforderungen an den Rückbau und die Haftung geregelt. Ergänzend verweist die Satzung auf die beschlossene Richtlinie.

Gebühren

Mit der Inanspruchnahme öffentlichen Straßenraums für privatwirtschaftlich betriebene Ladeinfrastruktur ist eine besondere Nutzung öffentlicher Flächen verbunden. Daher soll das Gebührenverzeichnis der Sondernutzungssatzung entsprechend ergänzt werden.

Vorgesehen ist eine jährliche Sondernutzungsgebühr in Höhe von 120 Euro je E-Ladesäule mit bis zu zwei Ladepunkten. Hinzu kommt eine einmalige Verwaltungsgebühr von 150 Euro je Standort.

Zielsetzung

Mit der Richtlinie und der korrespondierenden Ergänzung der Sondernutzungssatzung schafft die Stadt Bad Vilbel erstmals einen einheitlichen Rahmen für die Errichtung privat betriebener, öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum.

Damit sollen einerseits zusätzliche Investitionen in die Ladeinfrastruktur ermöglicht und andererseits die kommunalen Interessen an einer geordneten Nutzung des öffentlichen Straßenraums gewahrt werden. Durch das Standortkonzept wird der Ausbau räumlich gesteuert, während transparente Anforderungen und Auswahlkriterien für eine nachvollziehbare und gleichheitsgerechte Bearbeitung der Anträge sorgen.

Die Richtlinie soll nach ihrem Inkrafttreten anhand der praktischen Erfahrungen sowie der weiteren rechtlichen, technischen und tatsächlichen Entwicklung der Elektromobilität regelmäßig überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben werden.

Finanzielle Auswirkungen

Durch die Richtlinie entstehen der Stadt grundsätzlich keine Investitionskosten für die Errichtung der von privaten Betreibern beantragten Ladeinfrastruktur. Die Kosten für Errichtung, Netzanschluss, Betrieb, Unterhaltung und gegebenenfalls erforderlichen Rückbau sind vom jeweiligen Betreiber zu tragen.

Auf der Einnahmeseite entstehen Erträge aus den vorgesehenen Sondernutzungs- und Verwaltungsgebühren. Deren Höhe hängt von der Anzahl der künftig genehmigten Standorte und E-Ladesäulen ab.

Beschlussvorschlag

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt:

1. die „Richtlinie Ladeinfrastruktur für die Erteilung von straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnissen / Gestattungen zur Errichtung von E-Ladesäulen im öffentlichen Raum des Stadtgebietes (Richtlinie E-Ladesäulen)“ in der als Anlage 1 beigefügten Fassung,
2. die als Anlage 2 beigefügte Standortübersicht als Bestandteil der Richtlinie,
3. die Ergänzung der Satzung der Stadt Bad Vilbel über Sondernutzungen an öffentlichen Straßen und über Sondernutzungsgebühren um einen neuen § 11 „Errichtung und Betrieb von Ladestationen für Elektrofahrzeuge“ sowie
4. die Ergänzung des Gebührenverzeichnisses zur Sondernutzungssatzung unter Ziffer 4.00 „Sonstige Sondernutzungen“ um die Ziffer 4.07 „E-Ladesäulen“. Die jährliche Sondernutzungsgebühr beträgt 120 Euro je E-Ladesäule mit bis zu zwei Ladepunkten. Zusätzlich wird eine einmalige Verwaltungsgebühr in Höhe von 150 Euro je Standort erhoben.

Die Richtlinie wird am Tag nach ihrer Veröffentlichung wirksam.

Beschlussgrundlage

☐	Beschluss der / des	vom:	☒	Freiwillige Leistung
☐	(sonstige Beschlussgrundlage, z. B. Richtlinie)		☐	Gesetzliche / vertragl. Leistung

Haushaltsplan

HB	TB	UB	Haushaltsstelle	Haushaltsjahr	Kostenstelle
				Kostenart	Kostenträger

Finanzielle Auswirkungen:

☒	Keine finanziellen Auswirkungen	☐	Antrag auf Ausgabe nach § 100 HGO
☐	Maßnahme wurde bei der Haushaltsplanung berücksichtigt	☐	Antrag auf Deckung durch Nachtrag
☐	Deckung durch Budget	☐	Folgekosten für zukünftige Jahre

Ökologische und klimatische Auswirkungen:

Durch die Beschlussfassung über die Richtlinie entstehen zunächst keine unmittelbaren Umweltauswirkungen. Die Richtlinie schafft vielmehr den rechtlichen und organisatorischen Rahmen für die Errichtung und den Betrieb öffentlich zugänglicher E-Ladesäulen durch Dritte im öffentlichen Straßenraum.

Der bedarfsgerechte Ausbau der Ladeinfrastruktur unterstützt grundsätzlich die zunehmende Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge und damit die weitere Elektrifizierung des Straßenverkehrs. Die konkreten Umweltwirkungen hängen dabei insbesondere von der tatsächlichen Nutzung der Ladeinfrastruktur, der Entwicklung des Fahrzeugbestandes sowie der Herkunft des eingesetzten Stroms ab.

Mit der Festlegung geeigneter Standorte sollen zugleich nachteilige Auswirkungen auf den öffentlichen Raum möglichst geringgehalten werden. Die Richtlinie berücksichtigt ausdrücklich den Schutz von Grünflächen und Baumstandorten. Die Verlegung von Leitungen sowie die Aufstellung von Schaltschränken in Baumstreifen und Baumbeeten ist nicht zulässig; die Inanspruchnahme von Grünflächen soll grundsätzlich vermieden und nur in begründeten Ausnahmefällen zugelassen werden.

Durch die Nutzung bereits vorhandener öffentlicher Stellplätze und Parkstreifen wird zudem eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme weitgehend vermieden. Soweit im Einzelfall bauliche Eingriffe für Fundamente oder Leitungsverlegungen erforderlich werden, sind diese auf das notwendige Maß zu beschränken.

(Sachbearbeiter / Fachbereichsleiter)

Gesehen und einverstanden: _____
(Dezernent)