



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl
Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss
Stadträtin Sabine Bär
Stadtrat Sebastian Schall
Stadtrat Hans Hammer
Stadträtin Ulrike Grimm

ANTRAG

05.06.2020

Förderprogramm zum Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität sofort in Anspruch nehmen

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Stadtwerke München (SWM) werden aufgefordert, die angekündigten Hilfen aus dem Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket der Bundesregierung für die Modernisierung der Fahrzeugflotte und den Ausbau moderner und sicherer Ladesäulen-Infrastruktur in Anspruch zu nehmen.

Begründung:

Die Koalitionspartner auf Bundesebene haben sich auf ein umfassendes Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket sowie ein Zukunftspaket geeinigt.

Hierbei will der Bund zusätzlich 2,5 Milliarden Euro in den Ausbau moderner und sicherer Ladesäulen-Infrastruktur investieren.

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur als notwendige Voraussetzung zum Hochlauf der E-Mobilität wird beschleunigt. Dazu soll der Masterplan Ladeinfrastruktur zügig umgesetzt werden. Insbesondere soll das einheitliche Bezahlssystem für Ladesäulen nun zügig umgesetzt werden. Durch eine Versorgungsaufgabe soll geregelt werden, dass an allen Tankstellen in Deutschland auch Ladepunkte angeboten werden. Der Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur (zum Beispiel bei Kitas, Krankenhäusern, Stadtteilzentren, Sportplätzen) wird im Rahmen des Masterplans intensiviert.

Diese Mittel müssen durch die SWM als Anbieter von Ladeinfrastruktur für E-Mobilität in München unbedingt auch für die zukünftigen Investitionen in unserer Stadt in Anspruch genommen werden.

Initiative:

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat

Sabine Bär
Stadträtin

Sebastian Schall
Stadtrat

Hans Hammer
Stadtrat

Ulrike Grimm
Stadträtin

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



06.08.2021

Klimaschutz konkret Ausbau der Ladesäulen-Infrastruktur

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Bedarf an Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge im gesamten Stadtgebiet zu sichern und damit eine wichtige Grundlage für die Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge und somit eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Dem Stadtrat ist zum aktuellen Stand und zu den weiteren Planungen bis Ende 2021 im Mobilitätsausschuss zu berichten.

Begründung

Zur klimaneutralen Mobilität der Zukunft gehört im Stadtgebiet die weitere Forcierung der Elektromobilität und der flächendeckende Ausbau der Lade-Infrastruktur. Schon jetzt ist der Bedarf nicht gedeckt und wird mit zunehmender Nutzung und Anzahl von Elektrofahrzeugen steigen. Daher ist der Ausbau von E-Ladesäulen im gesamten Stadtgebiet zügig weiterzuführen und die notwendige Infrastruktur, wie Stromnetzversorgung, zu sichern.

Manuel Pretzl (Initiative)
Fraktionsvorsitzender

Sebastian Schall
Stadtrat

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



16.08.2021

Prozessoptimierung – Standortsuche für Ladesäuleninfrastruktur

Das Mobilitätsreferat wird aufgefordert, für die Standortsuche zum Aufbau von Ladesäulen einen transparenten und vor allem sehr zügigen Verwaltungsprozess zu entwickeln, bei dem alle beteiligten Stellen Hand in Hand gehen. Dem Stadtrat werden auf Basis des aktuell bestehenden Prozesses Vorschläge zur Optimierung unterbreitet.

Begründung

Der schnelle Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur ist zum Erreichen der Mobilitätswende unabdingbar. Aktuell existieren im Stadtgebiet München 1.140 Ladepunkte, die durch die Stadtwerke München GmbH im Auftrag der Landeshauptstadt errichtet wurden. Wenn der Verkehr auf emissionsfreie Fahrzeuge zur Erreichung der Klimaneutralität umgestellt werden soll, dann müssen im öffentlichen Raum ca. 10.000 Ladepunkte errichtet werden. Die Prozesse dafür geraten jedoch immer wieder ins Stocken, da zahlreiche Stellen bei der Standortsuche eingebunden werden müssen und immer wieder massive Probleme auftreten, wie z.B. verlegte Leitungen, Geh- und Radwegbreiten, die nach Aufstellung der Ladesäulen nicht mehr den Mindestmaßen entsprechen würden etc. Im Einzelfall alles nachvollziehbar, aber für die Mobilitätswende ein Hemmschuh. Deshalb sind dem Stadtrat die Anforderungen an den Prozess zur Definition von Standorten für Ladesäuleninfrastruktur darzustellen sowie Vorschläge zur Effizienzsteigerung und Transparenz zu unterbreiten.

Manuel Pretzl

Fraktionsvorsitzender



Dieser Kriterienkatalog für die Detailplanung der Standorte für Ladeeinrichtungen findet ausschließlich auf vom Straßenbaulastträger öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen, welche sich im Eigentum der Landeshauptstadt München befinden, Anwendung. Tatsächlich öffentliche Verkehrsflächen, Beschränkt öffentliche Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen in nichtstädtisches Eigentum finden keine Berücksichtigung.

Teil 1: Standorteignungskriterien für die Detailplanung von Ladeeinrichtungen

Bei den Standorteignungskriterien handelt es sich um Mindestanforderungen aus straßenverkehrlichen und straßenrechtlichen Kriterien, welche zwingend ohne Ausnahme auf den Standort für die Errichtung von Ladeeinrichtungen inkl. entsprechenden Stellplätzen mit Antragseinreichung zutreffen müssen.

- (1) **Parkmöglichkeit (Verkehrsflächen des ruhenden KfZ-Verkehrs), welche nicht unter mindestens eines der folgenden strikten Ausschlusskriterien fällt:**
- a. gesetzliches Parkverbot (vgl. § 12 Abs. 3 StVO)
 - b. absolutes Haltverbot nach Zeichen 283 StVO (unabhängig einer zeitlichen Beschränkung)
 - c. eingeschränktes Haltverbot nach Zeichen 286 StVO (unabhängig einer zeitlichen Beschränkung); ausgenommen sind Bereichen mit Bewohnerparkvorrechten
 - d. amtliche Beschilderung einer Feuerwehrezufahrt
 - e. Stellflächen mit einer Kurzzeitparkregelung bis max. 2 Stunden (mit Parkscheibe / mit Parkschein); ausgenommen sind Parkraumbewirtschaftungszonen innerhalb von Zeichen 314.1 und 314.2 StVO
 - f. zulässiges Parken auf Gehwegen mit Zeichen 315 StVO
 - g. Parkbevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen gemäß Zeichen 314 zzgl. Zusatzzeichen 1010-70 StVO.
 - h. Parkbevorrechtigung von Krafträdern gemäß Zeichen 314 zzgl. Zusatzzeichen 1010-62 StVO.
 - i. Parkbevorrechtigung von Fahrzeugarten der Mikromobilität wie z.B. Krafträder (Zusatzzeichen 1010-62 StVO), Radverkehr (Zusatzzeichen 1010-52 StVO), Lastenfahrräder (Zusatzzeichen 1010-69 StVO), Elektrokleinstfahrzeuge (Zusatzzeichen 1010-68 StVO) und / oder Kleinkrafträder (Zusatzzeichen 1010-63 StVO).
 - j. Verkehrsflächen zur Bevorrechtigung des ÖPNV gemäß Zeichen 224 StVO (Haltestelle) und Zeichen 229 StVO (Taxenstand).
 - k. personalisierte Parkbevorrechtigung für schwerbehinderte Menschen nach § 45 Abs. 1b Ziffer 2 StVO mit entsprechender Beschilderung mit Zeichen 314 StVO inkl. Zusatzzeichen „(Rollstuhlfahrersymbol) mit Parkausweis Nr. (...)“ (vgl. Zusatzzeichen 1044-11 StVO).

(2) Gewährleistung der Verkehrssicherheit

- a. Zwischen einer Stellfläche für elektrisch betriebene Fahrzeuge und einer Ladeeinrichtung dürfen sich keine Radverkehrsanlagen oder für den Radverkehr freigegebenen Verkehrsflächen befinden. Ebenso sind die

genannten Verkehrsflächen als Aufstellort der Ladeeinrichtung unzulässig. Insbesondere handelt es sich hierbei um folgende Verkehrsflächen:

- ein baulicher Radweg ohne Benutzungspflicht
- ein benutzungspflichtiger Radweg (Zeichen 237 StVO)
- ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
- ein Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn
- ein gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO)
- ein getrennter Gehweg und Radweg (Zeichen 241 StVO)
- ein Gehweg (Zeichen 239 StVO) mit dem Zusatzzeichen "Radverkehr frei" (Zusatzzeichen 1022-10 StVO).

Sollten die genannten örtlichen Gegebenheiten keinen Aufstellort einer Ladeeinrichtung zulassen, kann die Errichtung einer Ladeeinrichtung innerhalb einer baulichen Parkbucht oder eines Seitenstreifens geprüft werden.

Die hierfür notwendigen baulichen Anpassungen (u.a. hinsichtlich Entwässerung, Verkehrssicherheit, Führung der Bordsteine, Notwendigkeit eines Anprallschutzes, Sicherstellung der Sichtbarkeit der Ladeinfrastruktur für die Verkehrsteilnehmer) müssen durch den Antragenden, auf Kosten des Antragenden und in Abstimmung mit dem zuständigen Straßenunterhaltsbezirk (strassenunterhalt.bau@muenchen.de) durchgeführt werden. Die anerkannten Regeln der Technik sind zu beachten.

- b. Die Errichtung von Ladeeinrichtungen in Fahrradstraßen (Zeichen 244.1 StVO) und Fahrradzonen (Zeichen 244.3 StVO) ist nur zulässig, wenn die jeweilige Straße für den allgemeinen Kfz-Verkehr freigegeben ist.
- c. Eine Verengung der für den fließenden Verkehr zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite durch die Errichtung von Ladeeinrichtungen ist unzulässig.
- d. Der Standort einer Ladeeinrichtung bei Aufstellung auf dem Gehweg hat unter Berücksichtigung einer Überhanglänge (Senkrecht-/Schrägaufstellung) oder eines Bewegungszuschlages (Längsaufstellung) zu erfolgen. Die Ladeeinrichtung muss bei Aufstellung auf dem Gehweg entlang von Stellflächen in Senkrecht-/Schrägaufstellung einen Abstand von mindestens 0,70 m und entlang von Stellflächen in Längsaufstellung von mindestens 0,30 m zur Fahrbahnabgrenzung (gemessen i.d.R. von der Bordsteinkante) einhalten.
- e. Unter Berücksichtigung der unter Buchstaben d. aufgeführten Abstandsmaße eines Standortes für Ladeeinrichtungen ist eine lichte Restgehwegbreite von mindestens 1,80 m zwischen Ladeeinrichtung und Gehweginnenkante einzuhalten. Sollten die örtlichen Gegebenheiten keine lichte Restgehwegbreite von mindestens 1,80 m zulassen, kann die Errichtung einer Ladeeinrichtung innerhalb einer baulichen Parkbucht oder einem Seitenstreifen geprüft werden.
Die hierfür notwendigen baulichen Anpassungen (u.a. hinsichtlich Entwässerung, Verkehrssicherheit, Führung der Bordsteine, Notwendigkeit eines Anprallschutzes, Sicherstellung der Sichtbarkeit der Ladeinfrastruktur für die Verkehrsteilnehmer) müssen durch den Antragenden, auf Kosten des Antragenden und in Abstimmung mit dem zuständigen

Straßenunterhaltsbezirk (strassenunterhalt.bau@muenchen.de) durchgeführt werden. Die anerkannten Regeln der Technik sind zu beachten.

- f. Die Sichtbeziehungen auf Querungsanlagen für den Fußverkehr sowie auf Einmündungen und Ein-/Ausfahrten dürfen durch Ladeeinrichtung und weiteren erforderlichen Nebeneinrichtungen (z.B. Wandlermessschrank, Transformator) nicht eingeschränkt sein.
- (3) Eine Stellfläche in Längsaufstellung an dem jeweiligen Ladepunkt hat eine Länge von 5,80 m aufzuweisen. Sollten die Platzverhältnisse im Einzelfall dies nicht zulassen, kann die Länge auf ein Minimum von 5,50 m je Stellfläche reduziert werden. Im Ausnahmefall kann die Stellflächenlänge für den Zweck der Vermeidung von Restflächen (vgl. Ziffer 5) auf das minimal Erforderliche Maß (z.B. innerhalb einer baulichen Parkbucht oder zwischen zwei Grundstückszufahrten) verlängert werden.
- (4) Eine Stellfläche in Senkrecht- sowie Schrägaufstellung an dem jeweiligen Ladepunkt hat eine Parkstandsweite von 2,65 m aufzuweisen.
- (5) Restflächen von < 5,50 m, welche das zulässige Parken von Kraftfahrzeugen in Längsaufstellung ermöglichen, dürfen nicht verbleiben.
- (6) Restflächen von < 2,65 m der Breite des Parkstandes, welche das zulässige Parken von Kraftfahrzeugen in Senkrecht-/Schrägaufstellung ermöglichen, dürfen nicht verbleiben.
- (7) Der ungehinderte Zugang zu Einrichtungen des Brandschutzes (z.B. Feuerwehrezufahrten, Notausgänge, Notausstiege von U-/S-Bahn und unterirdischen Verkehrsanlagen) und das ungehinderte Benutzen von Einrichtungen des Brandschutzes (z.B. Löschwassereinspeisungen, Bedienvorrichtungen von Brandmeldeanlagen, Feuerwehrschränke etc.) nicht beeinträchtigt werden. Von einer Beeinträchtigung ist auszugehen, wenn der Abstand zwischen Ladeeinrichtung und Einrichtung des Brandschutzes 1,00 m unterschreitet.
- (8) Flucht- und Rettungswege sowie ausgewiesene Sammelstellen bei Evakuierung und Rettungsausstiege (z.B. U-/S-Bahn und andere Tunnelanlagen) sind freizuhalten. Insbesondere ist ein Abstand von mindestens 5,00 m zu einem ausgewiesenen Not-/Rettungsausstieg einzuhalten.
- (9) Bewegungsflächen sowie Gehflächen (nutzbare Gehwegbreite) für die Nutzbarkeit der Ladeeinrichtung müssen für eine verkehrssichere Nutzung geeignet sein. Eine verkehrssichere Nutzung ist insbesondere gegeben, wenn die Verkehrsfläche fest, eben sowie rutschhemmend sind. Dagegen sind beispielsweise Grünflächen (z.B. Straßenbegleitgrün) nicht geeignet.

Teil 2: weitere Standortkriterien für die Detailplanung für Ladeeinrichtungen

Bei dem folgenden Standortkriterium handelt es sich um eine Mindestanforderung, welche auf den Standort für Ladeeinrichtungen bei Antragseinreichung zutreffen muss.

- (10) **Stromversorgung:** Nachweis straßenseitiger Zugang zum Stromnetz durch Online-Planauskunft der Stadtwerke München (<https://www.swm-infrastruktur.de/planauskunft>)

Die folgenden Standortkriterien sind erst in der 2. Stufe des Antragsverfahrens (Standortzuschlag durch das Mobilitätsreferat) zu erfüllen:

- (11) **Durchführung eines Erinnerungsverfahrens nach städtischer Aufgrabungsordnung (AufgrO)**

Der Einbau und die Belassung von privaten Einbauten im öffentlichen Verkehrsraum erfordert [laut § 6 der städtischen Aufgrabungsordnung](#) ein Erinnerungsverfahren zur technischen Abstimmung mit einer Rückäußerungsfrist von einem Monat. Hierzu ist mit der LHM Baureferat Tiefbau - Aufgrabungen im Straßenraum (TZ 5) Friedenstr. 40, 81671 München, tz5.bau@muenchen.de, Kontakt aufzunehmen.

- **Das Erinnerungsverfahren ist positiv und ohne Einwände abzuschließen.**

- (12) **Ggf. eine denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 6 Abs. 1 Satz 2 BayDschG**

Der Erlaubnis bedarf, wer in der Nähe von Baudenkmalern Anlagen errichten, verändern oder beseitigen will, wenn sich dies auf Bestand oder Erscheinungsbild eines der Baudenkmalere auswirken kann.

Der [Bayerische Denkmal-Atlas](#) ist die Online-Version der Bayerischen Denkmalliste – stets aktuell und für jeden zugänglich. Auf der Grundlage von amtlichen Karten und Luftbildern der bayerischen Vermessungsverwaltung informiert der Atlas über den aktuellen Stand der Bau- und Bodendenkmäler sowie Ensembles in ganz Bayern.

Informationen zum Denkmalschutz sowie Antragsunterlagen der Unteren Denkmalschutzbehörde können unter <https://stadt.muenchen.de/service/info/untere-denkmalschutzbehoerde> abgerufen werden.

Teil 3: Standortprüfung der beantragten Standorte für Ladeeinrichtungen durch das Mobilitätsreferat

- (13) öffentlich gewidmete Verkehrsfläche**
- (14) Verkehrsfläche im Eigentum der Landeshauptstadt München**
- (15) Abschließende Prüfung der Vereinbarkeit eines Standortes auf Eignung, Verhältnismäßigkeit und Umsetzbarkeit durch das Mobilitätsreferat.**

Insbesondere sollen unlösbare Konflikte mit folgenden Nutzungen und Planungen vermieden werden:

- Ingenieurbauwerke (z.B. Brücken, Unterführungen)
- Tiefbaumaßnahmen (z.B. Gleis- und U-Bahnbau, Fernwärmeleitungen, Kanalbaumaßnahmen, Tunnel- und Brückenbauten und Straßenumgestaltungen)
- Koordination Großbaustellen
- Planungen des ÖPNV
- Baum-/Wurzelbereich und Baumbestand
- Baumpflanzungen im öffentlichen Raum
- Verkehrseinrichtungen (z.B. Parkscheinautomat)
- Straßenverkehrsleit- und Sicherheitseinrichtungen (Schildertafeln, Lichtsignalanlagen, Leitplanken etc.)
- Stadtmöblierung (z.B. Sitzgelegenheiten, Papierkörbe etc.)
- Weitere Einrichtungen der Straßenausstattung (z.B. Straßenbeleuchtung, Fahrradabstellanlagen)
- bestehende und geplante Sondernutzungen nach den Sondernutzungsrichtlinien der Landeshauptstadt München (z. B. Freischankflächen, Schanigarten, Parklets, Hochbeete, Warenstellagen, Wertstoffinseln, offene Bücherschränke)
- temporär wiederkehrende Sonderregelungen (z.B. im Zuge von Veranstaltungen und Versammlungen und Märkte sowie Feste)
- Verhältnismäßigkeitsprüfung unter Würdigung insbesondere folgender öffentliche Belange:
 - Stellflächenentfall in Bereichen von Bewohnerparkbevorrechtigungen
 - Beeinträchtigung der Fußverkehrssicherheit durch Errichtung einer Ladeeinrichtung für einen vulnerablen Personenkreis (z.B. Einrichtungen für Schulkinder oder mobilitätseingeschränkte Personen)

Anlage 5: Ladebedarfsberechnung für die 25 Stadtbezirke

Nr.	Stadtbezirk	Kontingent	Ladeleistung im öffentlichen Raum 2023	Öffentlich zugängliche Ladeleistung auf Privatgrund 2023	Privat zugelassene BEV zum 31.12.2023	Privat zugelassene PHEV zum 30.09.2023	Mittelfristiger Zubau im öffentlichen Raum *
1	Altstadt-Lehel	G	1.364 kW	66 kW	253	188	387 kW
2	Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt	E	1.144 kW	93 kW	293	226	1.090 kW
3	Maxvorstadt	C	1.722 kW	0 kW	338	228	1.198 kW
4	Schwabing-West	G	1.452 kW	0 kW	424	286	927 kW
5	Au-Haidhausen	F	1.260 kW	622 kW	376	228	529 kW
6	Sendling	E	704 kW	0 kW	162	138	300 kW
7	Sendling-Westpark	I	836 kW	600 kW	399	266	651 kW
8	Schwanthalerhöhe	A	512 kW	300 kW	140	74	125 kW
9	Neuhausen-Nymphenburg	F	2.332 kW	966 kW	631	451	1.078 kW
10	Moosach	D	616 kW	1.100 kW	321	232	224 kW
11	Milbertshofen-Am Hart	B	616 kW	1.367 kW	288	205	135 kW
12	Schwabing-Freimann	C	2.460 kW	2.002 kW	583	336	218 kW
13	Bogenhausen	I	1.149 kW	2.626 kW	849	539	1.053 kW
14	Berg am Laim	F	556 kW	682 kW	245	159	362 kW
15	Trudering-Riem	E	952 kW	454 kW	917	578	993 kW
16	Ramersdorf-Perlach	A	1.332 kW	444 kW	691	512	1.393 kW
17	Obergiesing-Fasangarten	D	776 kW	44 kW	264	175	436 kW
18	Untergiesing-Harlaching	D	1.084 kW	44 kW	418	277	465 kW
19	Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln	D	1.392 kW	2.480 kW	855	536	1.120 kW
20	Hadern	A	616 kW	344 kW	359	241	479 kW
21	Pasing-Obermenzing	C	1.573 kW	2.506 kW	823	482	826 kW
22	Aubing-Lochhausen-Langwied	B	616 kW	252 kW	437	285	1.305 kW
23	Allach-Untermenzing	B	176 kW	1.800 kW	391	256	640 kW
24	Feldmoching-Hasenberg	G	336 kW	244 kW	454	290	1.018 kW
25	Laim	I	1.232 kW	122 kW	273	159	369 kW
Summe			26.808 kW	19.158 kW	11.184 BEV	7.347 PHEV	17.321 kW
<p>* Die Anschlussleistung darf durch das Ladepunktbetreibende Unternehmen im Stadtbezirk um die letzte eine Ladeeinrichtung überschritten werden. Eine Überschreitung bis zu 21 kW je Stadtbezirk ist damit denkbar.</p>							



Kriterien für das Auswahlverfahren bei Normalladepunkten

Das Auswahlverfahren für potenzielle Betreiber*innen von Ladeeinrichtungen knüpft an den stadtbezirksweise für die nächsten Jahre ermittelte Ladebedarf an. Der städtische Ladebedarf ist in acht räumlich definierte Kontingente aufgeteilt, auf die sich die Betreiber*innen bewerben können. Sollten mehrere Betreiber*innen Interesse an einem Kontingent haben und sich gemäß den folgenden Auswahlkriterien qualifizieren, entscheidet das Los.

Um den Grundsätzen Transparenz, Chancengleichheit und Wettbewerbsneutralität Rechnung zu tragen, ist eine Veröffentlichung des Verfahrensablaufs mit den einschlägigen Rahmenbedingungen auf einem allgemein zugänglichen Medium notwendig. Neben einer Meldung in der Rathaus Umschau sollen alle notwendigen Informationen auf www.muenchenunterwegs.de zur Verfügung gestellt werden.

Nach Ablauf einer angemessenen Frist zur Einreichung der vollständigen Unterlagen erfolgt eine inhaltliche Vorprüfung der eingegangenen Unterlagen. Dabei geht es um die Einhaltung der Auswahlkriterien sowie der Standortkriterien hinsichtlich der in der Veröffentlichung geforderten konkreten Standortvorschläge.

Auswahlkriterien

1. fristgerechte Einreichung von mindestens zehn Standortvorschlägen pro Kontingent - wovon mindestens zwei Standorte je Stadtbezirk vorgesehen sind - die zwingend die Standorteignungskriterien Teil 1 ausnahmslos einhalten.
2. fristgerechte Einreichung eines ausgefüllten Antragsformulars je Standortvorschlag. Der Antrag gilt als vollständig, wenn dem Antragsformular folgende Unterlagen beigefügt sind:
 - a. Planungsskizze im Maßstab 1:250 des genauen Standortes unter Angabe von Abstandsmaßen und Bemaßung der Ladeeinrichtung sowie der erforderlichen KfZ-Stellflächen
 - b. Bilddokumentation der Örtlichkeit
 - c. Nachweis straßenseitiger Zugang zum Stromnetz durch Planauskunft der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG (abrufbar unter <https://www.swm-infrastruktur.de/planauskunft>)
 - d. Technisches Produktdatenblatt der zu errichtenden Ladeeinrichtung
3. Bestätigung über die Einhaltung der technischen Mindestanforderungen nach der Ladesäulenverordnung (LSV) und EU-Verordnung *über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe* (AFIR)
4. Bestätigung über die Einhaltung der Technischen Mindestanforderungen für den Netzanschluss von Letztverbrauchern am Elektrizitätsverteilernetz der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG und der Verordnung über Allgemeine Bedingungen für den Netzanschluss und dessen Nutzung für die Elektrizitätsversorgung in Niederspannung (NAV)
5. Bestätigung eines Betriebskonzeptes, das durchgehende Erreichbarkeit (telefonisch oder per Mail) im Störfall und Zugriff aus der Ferne (Remotefähigkeit) gewährleistet.

6. Bestätigung über Störungs-/Schadensbehebung durch Service-Mitarbeiter vor Ort
7. Bestätigung über Verwendung von weitverbreiteten Zahlungsinstrument (z.B. Zahlungskartenleser) und angemessenen, einfachen und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend Preisen (Art. 5 AFIR)
8. Bestätigung über die Bereitstellung von Daten gemäß Art. 20 AFIR

Datum: 18.03.2024
Telefon: 0 233-37925
Telefax: 0 233-47705

**Referat für Klima- und
Umweltschutz**
Sachgebiet Klimaneutrale
Antriebe
RKU-II-2

I. Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V.12728

An das Mobilitätsreferat

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit E-Mail vom 18.03.2024 bat das Mobilitätsreferat um Mitzeichnung der o. g. Sitzungsvorlage.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz zeichnet die Beschlussvorlage grundsätzlich mit, bittet jedoch um Berücksichtigung der nachfolgenden Ausführungen:

Seite 4: E-Taxi-Förderung

„Die Landeshauptstadt München hat ihre E-Taxi-Förderung im Juli 2023 novelliert und fördert bis zu 400 vollelektrische E-Taxis bis Ende 2025 mit pauschal 10.000 €.“

Gefördert werden sowohl der Kauf, als auch das Leasing von Gebrauch- und Neufahrzeugen mit einem Drittel der Nettoanschaffungskosten bis maximal – nicht pauschal - 10.000 Euro. Es gibt zudem einen Klimageschwindigkeitsbonus von 10 Prozent der Fördersumme (maximal 1.000 Euro) für die ersten 100 Fahrzeuge.

Seite 4: Bitte um Ergänzung des folgenden Passus zur Vorbereitung des Vergabeverfahrens nach dem Absatz „Im Jahre 2013 (...)“ und vor der Überschrift „Genese des Vergabeverfahrens“:

„Mit Beschluss der Vollversammlung vom 26.07.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860 „Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2018)“) wurde das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) beauftragt, die Maßnahme „Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund durch Private“ umzusetzen. Im Rahmen der Beschlussfassung wurde vom Stadtrat ein Zuschuss für eine*n Betreiber*in gewährt, die zur Umsetzung benötigten Mittel für eine externe Rechtsberatung sowie Personal im RGU gestrichen. Um den Stadtratsauftrag dennoch umzusetzen, bewarb sich das RGU um Bundesfördermittel.

Mit dem Stadtratsbeschluss zum Projekt „München elektrisiert – Me“ wurde das RGU damit beauftragt, unter dem Förderaufruf „Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im engen Zusammenhang mit dem Abbau bestehender Netzhemmnisse sowie dem Aufbau von Low Cost-Infrastruktur und Mobile Metering-Ladepunkten“ im Rahmen des „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) einen Förderantrag zu stellen und die Maßnahme „Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur

auf öffentlichem Grund durch Private“ als ein Teilprojekt des vom BMWi geförderten Projekts „München elektrisiert – Me“ umzusetzen. Durch die Bundesmittel des BMWi (seit Dezember 2021 Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz) konnten dann die notwendigen Personalressourcen gewonnen sowie eine externe Rechtsberatung mit Expertise im Vergabe- sowie Energiewirtschaftsrecht nach erfolgter Ausschreibung beauftragt werden.

Gemeinsam mit der beauftragten Rechtsanwaltskanzlei und in Zusammenarbeit mit den tangierten Referaten, damals noch dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN) sowie dem Kreisverwaltungsreferat (KVR) bzw. später dem Mobilitätsreferat (MOR), dem Baureferat (BAU), dem Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) und dem Kommunalreferat (KOM), wurde unter Federführung des damaligen RGU die vom Stadtrat beauftragte Vergabe für den Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund durch Private ausgearbeitet. Zur Ermächtigung zur Vergabe für die Errichtung und den Betrieb von Ladeeinrichtungen wurde vom RGU am 10.03.2020 aufgrund der Geheimhaltung ein nicht-öffentlicher Beschluss in den Umweltausschuss eingebracht.“

Seite 8: Kurzbeschreibung

„Ausnahmen von dem mit diesem Beschluss festgelegten Verfahren zur Errichtung von Ladeinfrastruktur soll es im Einzelfall nur für Ladeeinrichtungen mit neuartigem Charakter geben, die besondere Nutzungen ermöglichen oder Erprobungszwecken dienen.“

Das RKU empfiehlt eine konkrete Definition dessen, was unter „neuartiger Charakter“ fällt. Es steht andernfalls zu befürchten, dass Ladepunktbetreibende Unternehmen, die außerhalb des Losverfahrens einen Aufbau anstreben, sich auf diesen unkonkreten Passus berufen und ggf. Klage einreichen.

Seite 13: Schnellladeinfrastruktur

„Für den Aufbau von Schnellladeinfrastruktur wird dem Stadtrat eine weitere Beschlussvorlage zur Entscheidung vorgelegt werden.“

Das RKU empfiehlt, im Vorgriff auf eventuelle Nachfragen dem Stadtrat einen Zeithorizont für den Ausbau Schnellladeinfrastruktur zu kommunizieren.

Seite 35: Antrag der Referentin und des Referenten:

„Der Stadtrat überträgt, mit der Beendigung des Vergabeverfahrens, die Federführung vom Referat für Klima- und Umweltschutz auf das Mobilitätsreferat. Der Themenbereich Errichtung und Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum liegt damit wieder vollständig im Aufgabenbereich des Mobilitätsreferats.“

Die Federführung zum Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund der Landeshauptstadt München lag nie im RKU. Im RKU lag lediglich die zeitlich begrenzte Durchführung der Ausschreibung, während die anderen Zuständigkeiten bis Ende 2020 im KVR und PLAN angesiedelt waren. Das RKU bittet daher um folgende Anpassung:

"Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass mit der Beendigung des Vergabeverfahrens die Federführung des Vergabeverfahrens durch das Referat für Klima- und Umweltschutz beendet ist. Der Themenbereich Errichtung und Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum liegt damit wieder vollständig im Aufgabenbereich des Mobilitätsreferats."

Allgemein: Strom aus erneuerbarer Energie

Das RKU empfiehlt, ebenfalls im Vorgriff auf erwartbare Nachfragen durch den Stadtrat oder die Öffentlichkeit, darzulegen, warum eine Verpflichtung der Ladepunktbetreibenden Unternehmen auf die Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energien aufgrund gesetzlicher Vorgaben in Bayern nicht möglich ist.

Dem Ergebnis der Klimaprüfung, dass eine positive Klimaschutzrelevanz gegeben ist, wird zugestimmt.

Die Stellungnahme des Referates für Klima- und Umweltschutz ist in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 8

WG: ++Eilt! TERMIN: 21.03.2024++ - Bitte um Mitzeichnung I BV
Ladeinfrastruktur für Pkw in München, 20 - 26/ V 12728

leitungha3-sts.kvr@muenchen.de

Mo 25.03.2024 09:02

An Mitzeichnung Mobilitätsreferat <mitzeichnung.mor@muenchen.de>;

1 Anlagen (438 KB)

20240318_BV_Ladeinfrastruktur_v25_(2).docx;

Sehr geehrte [REDACTED]

wir haben Ihre Beschlussvorlage Ladeinfrastruktur für Pkw in München, Sitzungsvorlagen Nr. 20 – 26 / V 12728 erhalten. Wir zeichnen die Beschlussvorlage mit den untenstehenden Änderungen und Ergänzungen seitens der Branddirektion und der Hauptabteilung III mit. Die **Branddirektion** nimmt hierbei wie folgt Stellung:

„Aus brandschutztechnischer Sicht bitten wir um Anpassung folgender Textpassage:

Auf Seite 20 werden im Kapitel Vorprüfung der eingereichten Unterlagen im 3. Absatz, 4. Zeile „Feuerwehruzufahrten“ erwähnt. Da diese Formulierung nicht allumfassend ist bitten wir das Wort „Feuerwehruzufahrten“ wie folgt (Textpassagen in kursiv) zu ersetzen:

(...) wie z.B. Restgehwegbreiten, *Einrichtungen des Brandschutzes (Feuerwehruzufahrten, Notausgänge, Notausstiege von U-/S-Bahn und unterirdischen Verkehrsanlagen, Löschwassereinspeisungen, Bedienvorrichtungen von Brandmeldeanlagen, Feuerwehrschränke etc.)* oder konkurrierende Nutzungen (...)

Seitens der **Hauptabteilung III**, bitten wir Sie folgende Stellungnahmen zu berücksichtigen:

1. Die bisherige Formulierung auf Seite 9 **Privatgrund vor Öffentlichem Grund** wird bei Absatz 1 nach Satz 1 ergänzt um:

„Dies entspricht auch der Vorgabe des § 8 Abs. 2 Nr. 1 SoNuRL der besagt, dass eine Erlaubnis versagt werden kann, wenn der mit der Sondernutzung verfolgte Zweck ebenso durch die Inanspruchnahme privater Grundstücke erreicht werden kann.“

2. Die bisherige Formulierung auf Seite 22 Richtlinie (Aufnahme **Inhalt der Veröffentlichung für interessierte Ladepunktbetreibende Unternehmen** beim letzten Aufzählungspunkt:

„ anfallende Gebühren und zumindest Hinweis/Verlinkung auf Grundlagen der Veröffentlichung (Stadtratsbeschlüsse, Sondernutzungsgebührensatzung, Sondernutzungsrichtlinie)“

ändern in

„ anfallende Gebühren und zumindest Hinweis/Verlinkung auf Grundlagen der Veröffentlichung (Stadtratsbeschlüsse)“

Begründung:

Nachdem das Mobilitätsreferat gem. der BV beauftragt wird, die Bewerbungsphase zeitnah zu starten und auf www.muenchenunterwegs.de transparent und diskriminierungsfrei bekanntzugeben, erscheint es fraglich ob zu diesem Veröffentlichungszeitpunkt die vorgesehenen Ergänzungen zur Ladeinfrastruktur für die SoNuRL sowie die

SoNuGebS bereits vom Stadtrat beschlossen worden sind bzw. auch schon zum digitalen Abruf zur Verfügung stehen. Nachdem diese Zeitpunkte aus Sicht des KVR noch nicht gesichert feststehen, wäre eine Verlinkung auf noch nicht angepasstes Stadtrecht von der Außenwirkung her nicht vorteilhaft.

3. Die bisherige Formulierung auf Seite 23 Richtlinie Aufnahme in die städtischen Sondernutzungsrichtlinie Absatz 4:

„Die konkrete Änderung wird zeitnah durch das für die SoNuRL zuständige Kreisverwaltungsreferat (KVR) in den Stadtrat eingebracht.“

ändern in

„Die durch das Mobilitätsreferat erarbeitete konkrete Änderung wird zeitnah durch das für die SoNuRL zuständige Kreisverwaltungsreferat (KVR) in den Stadtrat eingebracht.“

4. Die bisherige Formulierung auf Seite 23 Öffentlich-rechtliche Sondernutzungsgebühr für Ladesäule Absatz 3:

„Das KVR wird mit diesem Beschluss beauftragt, schnellstmöglich eine Beschlussvorlage zur Änderung der SoNuGebS in den Stadtrat einzubringen“

ändern in

„Das KVR wird mit diesem Beschluss beauftragt, zeitnah eine Beschlussvorlage zur Änderung der SoNuGebS in den Stadtrat einzubringen“

5. Die bisherige Formulierung auf Seite 37 II. Antrag der Referentin und des Referenten bei der Nr. 9 und Nr. 10:

„9. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten die Sondernutzungsrichtlinien mit einem gesonderten Paragraphen für Ladeinfrastruktur entsprechend Abschnitt 2.5.1 schnellstmöglich zu erweitern.

10. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten die Sondernutzungsgebührensatzung entsprechend Abschnitt 2.5.2 schnellstmöglich anzupassen“


ändern in

„9. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten die Sondernutzungsrichtlinien mit einem gesonderten Paragraphen für Ladeinfrastruktur entsprechend Abschnitt 2.5.1 zeitnah zu erweitern.

10. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten die Sondernutzungsgebührensatzung entsprechend Abschnitt 2.5.2 zeitnah anzupassen“

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Landeshauptstadt München
Kreisverwaltungsreferat (KVR)
Hauptabteilung III Gewerbeangelegenheiten und Verbraucherschutz
Assistentin der Hauptabteilungsleitung

Ruppertstraße 19 (Postanschrift)
80337 München
Implerstraße 11 (Büroanschrift)
81371 München



Von: Mitzeichnung Mobilitätsreferat <mitzeichnung.mor@muenchen.de>

Gesendet: Montag, 18. März 2024 07:55

An: mailbox-beschluss-und-berichtswesen.bau <beschluss-und-berichtswesen.bau@muenchen.de>; mailbox-plan.sg3 <plan.sg3@muenchen.de>; beschlusswesens.rku@muenchen.de; Beschlusswesen Kom <beschlusswesens.kom@muenchen.de>; KVR Beschlusswesen StR <beschlusswesens.kvr@muenchen.de>; E-Mail Beschlusswesen RAW <beschlusswesens.raw@muenchen.de>

Betreff: Eilt - Bitte um Mitzeichnung I BV Ladeinfrastruktur für Pkw in München, 20 - 26/ V 12728 I Termin 22.03.2024

Sehr geehrte Kolleg*innen,

wir bitten um Ihre Mitzeichnung zur Beschlussvorlage Ladeinfrastruktur für Pkw in München, Sitzungsvorlagen Nr. 20 – 26 / V 12619 bis zum 22.03.2024.

Die Anlagen finden Sie im Anhang.

Wir entschuldigen uns für die knappe Fristsetzung. Für eine fristgerechte Rückmeldung bedanken wir uns bereits im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen



Mitzeichnung der Beschlussvorlage

Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund

Förderprogramm zum Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität sofort in Anspruch nehmen, Antrag Nr. 20-26 / A 00105 von Herr StR Manuel Pretzl, Herr StR Prof. Dr. Hans Theiss, Frau StRin Sabine Bär, Herr StR Sebastian Schall, Herr StR Hans Hammer, Frau StRin Ulrike Grimm vom 05.06.2020, eingegangen am 05.06.2020

Klimaschutz konkret Ausbau der Ladesäulen-Infrastruktur, Antrag Nr. 20-26 / A 01803 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall vom 06.08.2021, eingegangen am 06.08.2021

Prozessoptimierung – Standortsuche für Ladesäuleninfrastruktur, Antrag Nr. 20-26 / A 01830 von Herrn StR Manuel Pretzl vom 16.08.2021, eingegangen am 16.08.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728

Gemeinsamer Beschluss des Mobilitätsausschusses mit dem Ausschuss für Klima- und Umweltschutz vom 17.04.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

An das Mobilitätsreferat, Beschluss- und Berichtswesen

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft nimmt die o.g. Beschlussvorlage zur Kenntnis und nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet die Beschlussvorlage unter der Voraussetzung mit, dass den Ausführungen der Stadtwerke München Infrastruktur GmbH & Co. KG und den eigenen Anmerkungen Rechnung getragen wird.

Die Stadtwerke München Infrastruktur GmbH & Co. KG hat am 27.03.2024 zur o.g. Beschlussvorlage wie folgt Stellung genommen:

Der vorgelegte Beschlussentwurf stellt einen sehr ambitionierten Zeitplan zur Realisierung von „Normal“-Laden im öffentlichen Raum auf.

Es sollen Lademöglichkeiten mit einer Leistung von mind. 11 bis max. 22 kW mit einer Gesamtleistung von 17.321 kW errichtet werden, d.h. zwischen 787 und 1.575 Lademöglichkeiten, die mehrere hundert neu zu errichtende Netzanschlüsse an das Niederspannungsnetz zur Folge haben.

Die Ladepunktbetreibenden Unternehmen dürfen bis Ende 2026 exklusiv Anträge für eine Genehmigung stellen. Ab dem Zeitpunkt der Genehmigung hat das Unternehmen 6 Monate Zeit, die Ladeeinrichtung in Betrieb zu nehmen. Der Zeitplan und die kurze Vorlaufzeit sind sehr

kritisch zu bewerten.

Da im Beschluss – anders als es von der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG letztes Jahr vorgeschlagen wurde – keine Mengensteuerung, keine Kontingente, keine Zuteilungsschlüssel etc. vorgesehen sind und enge Fristen für die Anbieter vorgegeben werden, besteht ein erhebliches Risiko, dass alle Anbieter sofort und gleichzeitig berücksichtigt werden wollen. Die SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG als Netzbetreiber hat die Reihenfolge des Antragseingangs in der Abwicklung zu beachten (Windhundprinzip), was zu Wartezeiten und Unzufriedenheit bei den einzelnen Anbietern und zu einer ungleichen Realisierungsgeschwindigkeit über das Stadtgebiet führen kann. Zudem sind Implikationen auf parallele Anträge aus Wohnungswirtschaft (inkl. privater Ladeinfrastruktur), Handel und Gewerbe (inkl. gewerblicher Ladeinfrastruktur) sowie weitere wichtige Vorhaben der Landeshauptstadt München sehr wahrscheinlich. Zu letztgenannten zählt insbesondere die Anpassung der Stromnetze für die Umsetzung der Wärmewende (u.a. Wärmepumpenhochlauf).

Mit den bestehenden internen und externen Kapazitäten (u.a. Rahmenverträge mit Tiefbaufirmen) können derzeit ca. 3.000 Netzanschlüsse pro Jahr realisiert werden. Eine Erhöhung der Kapazität erfordert in jedem Fall europaweite Ausschreibungen.

Neben den internen und vertraglich gebundenen Kapazitäten des Netzbetreibers können auch begrenzte Kapazitäten bei bauausführenden Firmen und zertifizierten Installationsbetrieben und witterungsbedingte Bauzeitfenster zu weiteren Verzögerungen führen.

Wie dem MOR bereits letztes Jahr dargelegt, ist daher eine Mengen- und Zuteilungssteuerung, insbesondere für die Anfangsphase, zu ergänzen.

Darüber hinaus weist die SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG auf folgende Punkte hin:

Anbieterauswahl

Im Beschluss ist nicht zu erkennen, dass eine ladetechnische Expertise und Erfahrung Zulassungsvoraussetzung ist. Sollten Unternehmen ohne dies einen Zuschlag erhalten, ist mit erhöhtem Aufwand und in Folge mit erheblich längeren Abwicklungsdauern bei Realisierung zu rechnen.

Regelwerk

Da der Netzbetreiber lediglich die Anlagen des Kunden mit dem Stromnetz verbindet (Netzanschluss), und nicht wie im Beschluss fälschlicherweise beschrieben, „einen Hausanschluss errichtet“, müssen die Anbieter im Auswahlverfahren auf die technischen Mindestanforderungen des Netzbetreibers (TAB/TAR) inkl. der Ergänzenden Bedingungen zu den technischen Anschlussbedingungen in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen werden. Ebenso hinzuweisen ist auf ein normenkonformes Messkonzept für die Sicherstellung einer korrekten Abrechnung zum Netzbetreiber als zentraler Bestandteil der Ladeinfrastruktur.

Rückbau

Dem Beschluss ist zu entnehmen, dass aufgrund der Sondernutzungskonstellation die aufzubauende Ladeinfrastruktur längstens neun Jahre Bestand haben darf und dann zurückgebaut werden muss. Im Vergleich zu anderen bedeutenden Vorhaben der Landeshauptstadt München und Projekten der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG (z.B. Wärmewende, Mobilitätswende, Wohnraumoffensive) erscheint der ökonomische und ökologische Aufwand für eine „temporäre“ Ladeinfrastruktur zu hoch.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft weist darauf hin, dass bei diesem Vorgehen noch zu regeln ist, wie mit einem vorzeitigen Rückbau oder der zeitweiligen Außerbetriebsetzung von Ladeinfrastruktur umgegangen wird – vor allem wer in unterschiedlichen Fällen hierfür die Kosten zu tragen hat. Hier sind unterschiedliche Auslöser zu betrachten, z.B. temporäre Baustelleneinrichtungen von Immobilieneigentümern, Straßenumbauten oder das Verlegen von Fernwärmeleitungen.

Es wird darum gebeten, diese Stellungnahme der Beschlussvorlage als Anlage beizufügen.



An das
Mobilitätsreferat



Beschlussvorlage Ladeinfrastruktur für Pkw in München

Sitzungsvorlagen Nr. 20 – 26 / V 12619

Sehr geehrte Frau [REDACTED],

der Seniorenbeirat der LH München zeichnet mit dieser Stellungnahme o.g. Beschlussvorlage mit.

Stellungnahme des Seniorenbeirats (SB) der LH München

1. Privatgrund vor Öffentlichem Grund

Der SB begrüßt im Prinzip den Aufbau von Ladesäulen auf Privatgrund. Wie in der Vorlage ausgeführt, ist der öffentliche Raum durch die diversen in der Vorlage aufgeführten Nutzungen bereits stark belastet. Problematisch dürfte dies jedoch im Hinblick auf die Barrierefreiheit sein (s.a. 2.).

Insbesondere fordert der SB, dass Ladesäulen nicht auf Gehwegen errichtet werden. Gehwege werden regelmäßig durch abgestellte Fahrzeuge, Schilder, Verkehrszeichen, Parkscheinautomaten etc. blockiert und sind von mobilitätseingeschränkten Personen kaum passierbar. Die vorgegebene Gehwegbreite wird häufig nicht eingehalten. Daher ist eine weitere Belastung durch Ladesäulen nicht vertretbar.

2. Sicherstellung von Verfügbarkeit barrierereduzierter und barrierefreier Ladeinfrastruktur

Der SB weist eindringlich auf die generelle Pflicht zur Gewährleistung der Barrierefreiheit hin. Der SB erwartet daher die optimale Förderung der technischen Entwicklung und des Ausbaus eines barrierefreien Ladesäulennetzes seitens der LH München. Bei einem Aufbau von Ladesäulen auf Privatgrund muss gefordert werden, dass diese barrierefrei aufgestellt und anfahrbar sind.

Datum: 21.03.2024

■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■
■■■■■■■■
■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■

Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728

Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen

Die Gleichstellungsstelle für Frauen bedankt sich für die Einbindung und gibt folgende Stellungnahme ab, mit der Bitte, ihre Perspektive in den Vorlagentext einzubringen und die Stellungnahme der Sitzungsvorlage als Anlage hinzuzufügen.

Die Gleichstellungsstelle für Frauen befürwortet den Ausbau von Ladeinfrastruktur für E-Pkw unter Berücksichtigung von nichtdiskriminierendem Zugang und Barrierefreiheit. Sie spricht sich deutlich aus für das Ziel des Mobilitätsreferats, den Ausbau maßgeblich auf Privatgrund statt auf öffentlichem Grund voranzutreiben und weist in diesem Zusammenhang darauf hin, neben den aufgezählten Nutzungs- und Anspruchskonflikten im Sinne einer geschlechter- und altersgerechten Ausrichtung u.a. die folgenden Perspektiven in die Aufzählung auf S.9 aufzunehmen und in der Umsetzung zu berücksichtigen:

- Gewährleistung der Einsichtigkeit von Verkehrsflächen sowie der Einsichtigkeit von Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum bei der Platzierung von Ladeinfrastruktur
- Verkehrssicherheit von Personen, die ein- und aussteigen (z.B. auch von Kindern und pflegebedürftige Menschen)
- Persönliche Sicherheitsaspekte bei der Nutzung von Lademöglichkeiten (z.B. Beleuchtung, Wegungen des Fußverkehrs)
- Keine Einschränkung der vor Ort notwendig zu erhaltenden Bewegungsmuster im Fußverkehr
- Kein Abbau von Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum.

Beim vorgeschlagenen wettbewerbsähnlichen Verfahren zur Losauswahl der Ladepunkt-betreibenden Unternehmen sind ebenfalls konkrete Kriterien zu Genderkompetenz und zur Berücksichtigung geschlechterbezogener Belange der Ladepunktbetreibenden zu veröffentlichen und in die Vorprüfung, ins Genehmigungs- und ins Losverfahren zentral einzubringen. Auch in der Bereitstellung der Informationen sollte auf die städtischen sozialen Kriterien und auf die Perspektive München hingewiesen werden.

Die Berücksichtigung von antidiskriminierenden, gleichstellungsorientierten und barrierefreien Kriterien macht es nötig, dass im Geoportal Fußverkehrsmuster, Sicherheitsaspekte, Querungen usw. dargestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen

■■■■■■■■■■

Gleichstellungsstelle für Frauen

