

Telefon: 089 233-26135

Telefon: 089 233-39966

Telefon: 089 233-37925

## **Mobilitätsreferat**

Verkehrsraummanagement  
(MOR-GB1.23)  
Grundsatzaufgaben  
(MOR GB2.22)

## **Referat für Klima- und Umweltschutz**

SG Klimaneutrale Antriebe  
(RKU-II-2)

## **Hinweis/Ergänzung vom 15.04.2024**

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

#### **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728**

Anlagen:

13. Stellungnahme des Behindertenbeirats
14. Mitzeichnung des Kommunalreferats
15. Mitzeichnung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung
16. Ergänzung zur Mitzeichnung des Referats für Arbeit und Wirtschaft

#### **Hinweis/Ergänzung zum gemeinsamen Beschluss des Mobilitätsausschusses mit dem Ausschuss für Klima- und Umweltschutz vom 17.04.2024 (VB)**

Öffentliche Sitzung

#### **I. Ergänzungen zum Vortrag und Antrag der Referentin und des Referenten**

Die städtischen Referate und verschiedene Beiräte wurden zur Mitzeichnung eingebunden. Zum Zeitpunkt der Drucklegung der Beschlussvorlage lagen vorgenannte Mitzeichnungen und Stellungnahmen noch nicht vor.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu inhaltlich wie folgt Stellung:

#### **Anlage 13. Stellungnahme des Behindertenbeirats**

Das Mobilitätsreferat nimmt zu den einzelnen Punkten wie folgt Stellung:

„Zu 1.1: Bei den Rahmenbedingungen fehlt, dass es mittlerweile auch Empfehlungen für barrierefreie E-Ladeinfrastruktur gibt, die aufgrund der UN-Behindertenrechtskonvention

umgesetzt werden müssen.“

Das Mobilitätsreferat setzt sich wiederkehrend und ausdrücklich für ein Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum ein. Im DIN SPEC 91504 Verfahren hat sich das Mobilitätsreferat aktiv beteiligt. Bis zum 05.06.2024 können Stellungnahmen verfasst werden (dazu: <https://www.din.de/de/forschung-und-innovation/din-spec/entwuerfe-zur-stellungnahme/wdc-beuth:din21:379049554>).

„Zu 2.2 Punkt 3: Bei mehreren Bewerbern entscheidet das Los. Welchen Stellenwert nimmt die Barrierefreiheit ein?“

Da bei den Bewerbungen noch keine Standorte konkret auf Barrierefreiheit geprüft werden, ist die Barrierefreiheit bei den Auswahlkriterien kein K.O.-Kriterium. Gleichwohl nimmt das Thema Barrierefreiheit einen wichtigen Stellenwert ein und wird bei der konkreten Standortprüfung in jedem Fall mitgedacht.

Allerdings muss klar sein, dass bei konsequenter Beachtung der einschlägigen Regelwerke zur Barrierefreiheit nur sehr wenige Standorte tatsächlich realisiert werden könnten, hauptsächlich deshalb, da die Parkbuchten nur in den allerseltensten Fällen über die Mindestmaße verfügen. Im Weiteren akzeptiert der Behindertenbeirat auch bei Behindertenparkplätzen in der Regel eine Unterschreitung der Maße und eine fehlende Bordsteinabsenkung, da hier oftmals die Quantität und das bloße Vorhandensein eines Behindertenparkplatz als wichtiger angesehen wird als die Qualität.

„Zu 2.2 Punkt 5: Die Standortzuteilung erfolgt durch das Mobilitäts- und das Baureferat. Wer beurteilt die Barrierefreiheit des Standorts?“

Dies entscheidet das MOR zusammen mit dem BAU anhand der einschlägigen Richtlinien in der jeweilig gültigen Fassung.

„Zu 2.2.1 Sicherstellung von Verfügbarkeit barriere-reduzierter und barrierefreier Ladeinfrastruktur

Die Kriterien des Leitfadens „Einfach Laden ohne Hindernisse“ sind keine Wunschindikatoren, sondern unabdingbare Anforderungen. Was im Einzelnen erforderlich ist, kann nicht das Mobilitätsreferat beurteilen, sondern nur die Vertreter\*innen des Behindertenbeirats.

Wir fordern hier eine Beteiligung des Behindertenbeirats bei der Standortfindung und der Festlegung. Der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat hat in mehreren Arbeitssitzungen mit dem Mobilitätsreferat auf unsere unabdingbare Forderung der Schaffung barrierefreier Ladeinfrastruktur hingewiesen. Seit 15 Jahren haben wir die UN-Behindertenrechtskonvention; es kann daher nicht sein, dass bei einem zukunftsweisenden Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur elementar dagegen verstoßen wird. Wir haben bei den vorgenannten Gesprächen deutlich gemacht, dass andernfalls eine Mitzeichnung der Beschlussvorlage seitens des Behindertenbeirats nicht möglich ist.“

Auch wenn wir das Thema Barrierefreiheit nicht als hartes K.O.-Kriterium aufnehmen können, so ist es in jedem Fall ein Anliegen des MOR, die Ladeinfrastruktur möglichst barrierefrei zu gestalten.

Das Mobilitätsreferat prüft, wie der Behindertenbeirat angemessen im Verfahren beteiligt werden kann.

„Zu 2.2.1 Aufbau guter Kommunikationsstrukturen: Die Kommunikation mit den Bürger\*innen muss barrierefrei erfolgen.“

Die Kommunikation mit den Bürger\*innen wird entsprechend der DA Inklusion sowie der Beschlussvorlage „Barrieren im Parteiverkehr abbauen“ (20-26 / V 07438 vom 17.05.2023) barrierefrei erfolgen.

„Zu 2.2.2 Bedarfsermittlung: Wurde auch der Bedarf an barrierefreien Lademöglichkeiten ermittelt?“

Hierauf musste mangels einer kohärenten Datengrundlage verzichtet werden. Dem Behindertenbeirat wurde in einem Termin im Februar 2024 angeboten Standorte mit erhöhtem Bedarf vorzuschlagen. Dies kann weiterhin durch den Behindertenbeirat erfolgen.

„Zu 2.5.1 Richtlinie (Aufnahme in die städtischen Sondernutzungsrichtlinie)

Da die SoNuRI geändert werden, müssen sie auch die Verpflichtung enthalten, Standorte zu bevorzugen, die barrierefreie Standplätze ermöglichen, und die barrierefreiesten E-Ladesäulen aufzustellen, die jeweils auf dem Markt verfügbar sind.“

Die Barrierefreiheit ist bereits in § 1 Abs. 1 und 3 der SoNuRL enthalten.

„Zu 2.5.3 Verkehrsrechtliche Anordnung

Problematisch sehen wir die Erhöhung der Verwaltungsgebühr für zusätzliche verkehrsrechtliche Maßnahmen, beispielsweise für anzuordnende Poller oder Sperrflächen. Sie sollten nicht erhoben werden, soweit der Aufwand wegen der Einrichtung eines barrierefreien Ladeplatzes erforderlich ist. Ansonsten ist zu befürchten, dass die Bereitschaft hierzu sehr gering ist.“

Verwaltungsgebühren werden aufgrund gesetzlicher Vorgaben festgelegt, dies ist aber unabhängig von der Barrierefreiheit.

„In der Stellplatzsatzung könnten barrierefrei zugängliche und ausgestattete Lade-Stellplätze gefordert werden.“

Die Zuständigkeit für die Stellplatzsatzung liegt im Referat für Stadtplanung und Bauordnung.

#### Anlage 14. Mitzeichnung des Kommunalreferats

Die Klarstellung zum öffentlichen Grund ist in den Standorteignungskriterien (Anlage 4) enthalten und wird deshalb nicht in die Sitzungsvorlage übernommen.

Die Änderung unter Ziffer 2.5.2 „Entgelte für Sondernutzungen nach Bürgerlichem Recht“ auf S. 26 findet Eingang in die Beschlussvorlage.

Text der Sitzungsvorlage	Änderung durch das Kommunalreferat
Für Leitungen mit einem Durchmesser von bis zu 30 cm Leitungsdurchmessern (dies dürfte bei zusätzlichen Leitungen im Rahmen von Ladesäulen im Regelfall ausreichen) gilt grundsätzlich pauschal ein Wert von 20 €/m Leitungslänge	Für Leitungen mit einem Durchmesser von bis zu 30 cm Leitungsdurchmessern (dies dürfte bei zusätzlichen Leitungen im Rahmen von Ladesäulen im Regelfall ausreichen) gilt <b>rein für den Verbleib der Leitung</b> ein pauschaler Wert von <b>25 €/lfm</b> Leitungslänge ( <b>Stand Rahmenliste 2023</b> ). <b>Dieser Wert soll alle 2 Jahre überprüft werden.</b>

#### Anlage 15. Mitzeichnung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Die Änderung unter Ziffer 2.5.2 „Notwendigkeit einer Baugenehmigung“ auf S. 25 findet Eingang in die Beschlussvorlage.

Text der Sitzungsvorlage	Änderung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Grundsätzlich sind Elektroladestationen bauliche Anlagen, die unter das Regime der BayBO fallen (Art. 1 Abs. 1 Bayerische Bauordnung – BayBO). Gemäß Art. 57 Abs. 1 Nr. 16 b) BayBO sind Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit einer Höhe bis zu 2,5 m, einer Breite bis zu 1 m und einer Tiefe bis zu 1 m als verfahrensfreie Bauvorhaben einzustufen. Bei Überschreiten dieser Maße ist die Durchführung eines formalen Baugenehmigungsverfahrens notwendig.	Grundsätzlich sind Elektroladestationen bauliche Anlagen, die unter das Regime der BayBO fallen (Art. 1 Abs. 1 Bayerische Bauordnung – BayBO). Gemäß Art. 57 Abs. 1 Nr. 16 b) BayBO sind Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit einer Höhe bis zu 2,5 m, einer Breite bis zu 1 m und einer Tiefe bis zu 1 m als verfahrensfreie Bauvorhaben einzustufen. Bei Überschreiten dieser Maße ist die Durchführung eines formalen Baugenehmigungsverfahrens notwendig. <b>Unabhängig von der Verfahrenspflicht, also auch bei verfahrensfreien baulichen Anlagen, müssen alle materiellen Anforderungen eingehalten werden.</b>

#### Anlage 16. Ergänzung zur Mitzeichnung des Referats für Arbeit und Wirtschaft

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat nach der Mitzeichnung und Drucklegung noch eine Ergänzung zur ihrer Mitzeichnung übersandt. Die Ergänzung betrifft die Passage unter Ziffer 4 „Umgang mit der SWM Ladeinfrastruktur“ auf S. 33, welche vor Druckfreigabe teilweise bereits angepasst wurde. Weiter findet Eingang in die Beschlussvorlage:

Text der Sitzungsvorlage	Änderung durch die Ergänzungen zur Mitzeichnung durch das Referat für Arbeit
--------------------------	--

	und Wirtschaft
Für die bereits aufgebauten rund 1.200 in Betrieb befindlichen Ladepunkte ist im Einklang mit den rechtlichen Vorgaben und in möglicher Übereinstimmung mit dem neuen Verfahren eine Nachfolgeregelung zu finden.	Für die bereits aufgebauten rund 1200 in Betrieb befindlichen Ladepunkte ist im Einklang mit den rechtlichen Vorgaben <b>und den bisher dazu ergangenen Betrauungen an die SWM</b> möglichst in Übereinstimmung mit dem neuen Verfahren eine Nachfolgeregelung zu finden. <b>Das Mobilitätsreferat bindet dabei die SWM in Hinblick auf die sich aus den Betrauungen ergebenden rechtlichen Folgen mit ein.</b>
Hier stellen sich u.a. infolge der in Abschnitt 2.2.1 genannten neuen Rahmenbedingungen zahlreiche rechtliche Fragen in Bezug auf Vergabe- und Wettbewerbsrecht sowie aus dem Straßenverkehrsrecht. Zur Umsetzung sind grundsätzlich verschiedene Szenarien für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb denkbar. Ziel der Landeshauptstadt München ist es, auch in Einklang mit dem neuen Verfahren die oben dargestellte Abdeckung im Stadtgebiet bei Erhalt der schon vorhandenen Infrastruktur zu ermöglichen.	Hier stellen sich u.a. infolge der in Abschnitt 2.2.1 genannten neuen Rahmenbedingungen zahlreiche rechtliche Fragen in Bezug auf Vergabe- und Wettbewerbs <b>recht</b> sowie aus dem Straßenverkehrsrecht. Zur Umsetzung sind grundsätzlich verschiedene Szenarien für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb denkbar. Ziel der Landeshauptstadt München ist es, auch in Einklang mit dem neuen Verfahren die oben dargestellte Abdeckung im Stadtgebiet bei Erhalt der schon vorhandenen Infrastruktur zu ermöglichen.
Aufgrund der geschilderten Rahmenbedingungen bedarf es einer rechtlichen Unterstützung bei der Entwicklung einer Handlungsempfehlung.	Aufgrund der <del>komplexen und neuartigen Konstellation einer Übernahme bestehende Ladepunkte und den</del> geschilderten Rahmenbedingungen bedarf es einer rechtlichen Unterstützung bei der Entwicklung einer Handlungsempfehlung <del>und entsprechender Vergabeunterlagen.</del>

Zur Umsetzung der anstehenden Aufgaben werden, wie in der Beschlussvorlage beschrieben, 2 VZÄ als notwendig erachtet. Aufgrund der angespannten Haushaltslage wurde nur die allerdringlichste Stelle im Eckdatenbeschluss 2024 angemeldet.

Die mit zu behandelnden Stadtratsanträge werden nicht gemäß Art. 60 Abs. 4 der Gemeindeordnung behandelt, da diese Vorschrift lediglich für Empfehlungen und Anträge der Bezirksausschüsse zutreffend ist.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag des Referenten wie aus nachstehender Ziffer II. ersichtlich.

Die Änderungen im Antrag des Referenten sind im **Fettdruck** dargestellt.

## II. Antrag der Referentin und des Referenten

Wir beantragen Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zum Ergebnis des Vergabeverfahrens mit der Entscheidung der Vergabekammer Südbayern zur Kenntnis.

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 vollständig im Aufgabenbereich des Mobilitätsreferats.

2. Das Mobilitätsreferat wird einen städtischen Beauftragten für Elektromobilität und Ladeinfrastruktur benennen.
3. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München beauftragt das Mobilitätsreferat mit dem beschriebenen Verwaltungsverfahren insgesamt 8 gleichwertige Kontingente am Markt für Ladepunktbetreibende Unternehmen anzubieten.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum nur gemäß dem beschriebenen Verfahren nach den Kontingenten zu genehmigen.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt mit dem neuen Verfahren eine möglichst schnelle Verdopplung der Anschlussleistung auf rund 55 MW im öffentlichen Raum durch verschiedene Ladepunktbetreibende Unternehmen zu erreichen, um die Antriebswende in angemessenem Umfang zu unterstützen.
6. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt die Bewerbungsphase zeitnah zu starten und auf [www.muenchenunterwegs.de](http://www.muenchenunterwegs.de) transparent und diskriminierungsfrei bekanntzugeben.
7. Das Mobilitätsreferat wendet transparente und diskriminierungsfreie Standortkriterien an. Die funktionalen und stadtplanerischen Wünsche des Mobilitätsreferats an die Ladepunktbetreibenden Unternehmen sind dabei als ‚ergänzende Kriterien‘ festgelegt. Betroffen hiervon sind insbesondere Aspekte bei der barrierefreien/barrierereduzierten Nutzung von öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur.
8. Das Mobilitätsreferat erstattet dem Stadtrat nach den ersten Genehmigungen und Errichtungen innerhalb von 1 Jahr Bericht über die Erfahrungen mit dem neuen Verfahren.

9. Das Mobilitätsreferat wird den Stadtrat mit der Fortsetzung des Aufbaus mit Ladeinfrastruktur befassen. Der Beschluss zum Schnellladen wird hierfür in Q3/24 eingebracht werden. Ein Fortsetzungsbeschluss zum weiteren Aufbau zu einem späteren, geeigneten Zeitpunkt.
10. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten die Sondernutzungsrichtlinien mit einem gesonderten Paragraphen für Ladeinfrastruktur entsprechend Abschnitt 2.5.2 zeitnah zu erweitern.
11. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten die Sondernutzungsgebührensatzung entsprechend Abschnitt 2.5.3 zeitnah anzupassen.
12. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die für die Antragsbearbeitung notwendigen zusätzlichen **eine Stelle** befristet für 3 Jahre ab Besetzung im Eckdatenverfahren für das Jahr 2025 anzumelden.
13. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, einen geeigneten Weiterbetrieb der bestehenden SWM Ladeinfrastruktur, womit die SWM aktuell betraut sind, nach dem 31.12.2024 sicherzustellen. Das beschlussmäßige Erfordernis des Rückbaus wird ausgesetzt.
14. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00105 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Ulrike Grimm vom 05.06.2020 ist damit **geschäftsordnungsgemäß** behandelt.
15. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01803 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall vom 06.08.2021 ist damit **geschäftsordnungsgemäß** behandelt.
16. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01830 von Herrn StR Manuel Pretzl vom 16.08.2021 ist damit **geschäftsordnungsgemäß** behandelt.
17. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in  
ea. Stadtrat / ea. Stadträtin

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

Christine Kugler  
Berufsmäßige Stadträtin

### IV. Abdruck von I. - III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

z.K.



**V. Wv. Mobilitätsreferat-GL5**

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
  2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
  3. An das Referat für Klima und Umwelt
  4. An das Baureferat
  5. An das PLAN
  6. An das Kommunalreferat
  7. An das Kreisverwaltungsreferat
  8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
  9. An das Direktorium – Vergabestelle 1
  10. An die Stadtkämmerei
  11. An die Stadtwerke München
  12. An den Seniorenbeirat
  13. An den Behindertenbeirat
  14. An die Gleichstellungsstelle
  15. An das MOR GB1
  16. An das MOR GB2
- z.K.

Am.....





Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München - Burgstr. 4 - 80331 München

An das  
Mobilitätsreferat  
  
und das  
Referat für Klima- und Umweltschutz

per Mail an  
[beschlusswesen.mor@muenchen.de](mailto:beschlusswesen.mor@muenchen.de)  
und  
[beschlusswesen.rku@muenchen.de](mailto:beschlusswesen.rku@muenchen.de)

## Facharbeitskreis Mobilität

**Vorsitzender:**  
Bernhard Claus  
c/o Bayerischer Blinden- und  
Sehbehindertenbund e.V. (BBSB)  
Arnulfstr. 22, 80335 München  
Tel.: 089 / 559 88 114  
E-Mail: [bernhard.claus@bbsb.org](mailto:bernhard.claus@bbsb.org)

**Geschäftsstelle:**  
Burgstraße 4, 80331 München  
Telefon 089 / 233 – 210 75  
Telefax 089 / 233 – 212 66  
[behindertenbeirat.soz@muenchen.de](mailto:behindertenbeirat.soz@muenchen.de)

Datum 04.04.2024

### **BV Nr. 20-26 / V 12728: Ladeinfrastruktur für PKW in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die folgende Stellungnahme ist mit dem Behindertenbeauftragten, Herrn Oswald Utz, abgestimmt.

Die BV ist aus Sicht von mobilitätseingeschränkten Autofahrer\*innen völlig unzureichend. Weder wird sichergestellt, dass neue E-Lademöglichkeiten barrierefrei zugänglich und nutzbar sind, noch wird ein Verfahren aufgezeigt, die bestehende Ladeinfrastruktur durch barrierefreie zu ersetzen. Im Gegenteil werden sogar neueste Wallboxen an Behindertenstellplätzen viel zu hoch angebracht, wie das Beispiel der am 11.03.2024 eröffneten von den SWM mit dem Betreuungsreferat MOR gebauten P+R-Anlage Neuperlach Süd zeigt.

Das führt dazu, dass mobilitätseingeschränkte Personen ausschließlich dann ein E-Auto betreiben können, wenn sie auf eigenem Grund über eine Lademöglichkeit verfügen. Sie können sich daher nicht an der sinnvollen und notwendigen Antriebswende zur Abkehr von fossilen Brennstoffen, hin zu sauberer Luft und weniger Lärm beteiligen. Das ist aus unserer Sicht nicht hinnehmbar.

Zu einzelnen Punkten nehmen wir folgendermaßen Stellung:

Zu 1.1.: Bei den Rahmenbedingungen fehlt, dass es mittlerweile auch Empfehlungen für barrierefreie E-Ladeinfrastruktur gibt, die aufgrund der UN-Behindertenrechtskonvention umgesetzt werden müssen.

Zu 2.2 Punkt 3: Bei mehreren Bewerbern entscheidet das Los. Welchen Stellenwert nimmt die Barrierefreiheit ein?

Zu 2.2 Punkt 5 Die Standortzuteilung erfolgt durch das Mobilitäts- und das Baureferat. Wer beurteilt die Barrierefreiheit des Standorts?

Zu 2.2.1 Sicherstellung von Verfügbarkeit barrierereduzierter und barrierefreier Ladeinfrastruktur Die Kriterien des Leitfadens „Einfach Laden ohne Hindernisse“ sind keine Wunschindikatoren, sondern unabdingbare Anforderungen. Was im Einzelnen erforderlich ist, kann nicht das Mobilitätsreferat beurteilen, sondern nur die Vertreter\*innen des Behindertenbeirats.

Wir fordern hier eine Beteiligung des Behindertenbeirats bei der Standortfindung und der Festlegung. Der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat hat in mehreren Arbeitssitzungen mit dem Mobilitätsreferat auf unsere unabdingbare Forderung der Schaffung barrierefreier Ladeinfrastruktur hingewiesen. Seit 15 Jahren haben wir die UN-Behindertenrechtskonvention; es kann daher nicht sein, dass bei einem zukunftsweisenden Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur elementar dagegen verstoßen wird. Wir haben bei den vorgenannten Gesprächen deutlich gemacht, dass andernfalls eine Mitzeichnung der Beschlussvorlage seitens des Behindertenbeirats nicht möglich ist.

#### Zu 2.2.1 Aufbau guter Kommunikationsstrukturen

Die Kommunikation mit den Bürger\*innen muss barrierefrei erfolgen. Das ergibt sich auch aus dem StR-Beschluss „Barrierefreie Stadtverwaltung“ vom 17.05.2023.

#### Zu 2.2.2 Bedarfsermittlung

Wurde auch der Bedarf an barrierefreien Lademöglichkeiten ermittelt?

#### Zu 2.5.1 Richtlinie (Aufnahme in die städtischen Sondernutzungsrichtlinie)

Da die SoNuRI geändert werden, müssen sie auch die Verpflichtung enthalten, Standorte zu bevorzugen, die barrierefreie Standplätze ermöglichen, und die barrierefreiesten E-Ladesäulen aufzustellen, die jeweils auf dem Markt verfügbar sind.

#### Zu 2.5.3 Verkehrsrechtliche Anordnung

Problematisch sehen wir die Erhöhung der Verwaltungsgebühr für zusätzliche verkehrsrechtliche Maßnahmen, beispielsweise für anzuordnende Poller oder Sperrflächen. Sie sollten nicht erhoben werden, soweit der Aufwand wegen der Einrichtung eines barrierefreien Ladeplatzes erforderlich ist. Ansonsten ist zu befürchten, dass die Bereitschaft hierzu sehr gering ist.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass über ein Vergabeverfahren die Betreiber stärker zur Barrierefreiheit hätten verpflichtet werden können, als dies bei einer Sondernutzungserlaubnis oder einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 StVO möglich ist. Der schnellere Ausbau der E-Ladeinfrastruktur geht dabei zu Lasten der Barrierefreiheit.

In der BV wird darauf verwiesen, dass die Nutzung von Privatgrund zum Aufbau von Ladeinfrastruktur grundsätzlich vorzuziehen ist. Dafür sollten dann aber auch die Regulierungsmöglichkeiten seitens der Stadt ausgeschöpft werden. In der Stellplatzsatzung könnten barrierefrei zugängliche und ausgestattete Lade-Stellplätze gefordert werden. In den Mobilitätskonzepten für Neubauten könnten diese ebenfalls als Erfüllungs-Baustein angeboten oder gefordert werden. Im sogenannten inklusiven Stadtteil Freiam gibt es aktuell in der Regel weder bei Genossenschaften noch bei den städtischen Wohnbaugesellschaften barrierefreie E-Ladeplätze.

Der FAK geht davon aus, dass diese Stellungnahme der Beschlussvorlage beigefügt wird.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Wolfgang Vogl  
Stellvertretender  
Vorsitzender

gez.

██████████  
Verfasserin

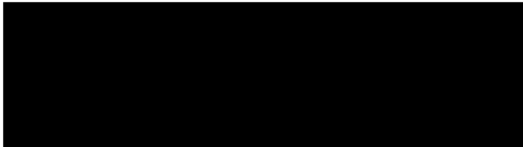
gez.

██████████████████  
Verfasser

gez.

██████████████  
Verfasser

Datum: 10.04.2024



**Kommunalreferat**  
 Immobilienmanagement  
 Verwaltungs- und  
 Betriebsgebäude  
 Grundsatzthemen, Internes  
 Rechnungswesen (GIR)  
 KR-IM-VB-GIR

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728

### **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

### **An das Mobilitätsreferat**

Das Kommunalreferat hat die oben genannte umfangreiche Sitzungsvorlage mit der Bitte um Stellungnahme erhalten.

Mit „öffentlichem Grund“ kann nur die Zuständigkeit und Vorgehensweise für die dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen (öffentlichen Straßen) nach Art. 1 BayStrWG gemeint sein und nicht Flächen, die von der Stadt selbst genutzt werden (Verwaltungs- und Betriebsgebäude, Schulen, Kindertagesstätten usw.). Gestattungsverträge auf privatrechtlicher Grundlage sind daher dort nicht einschlägig.

Wir empfehlen ausdrücklich, diese Sachlage in der Sitzungsvorlage klarzustellen.

Hinsichtlich der Entgeltbemessung für Leitungsführung ist zu berücksichtigen:  
 Ziffer 2.5.2 Entgelte für Sondernutzungen nach Bürgerlichem Recht

Text der Sitzungsvorlage	Änderung durch das Kommunalreferat
Für Leitungen mit einem Durchmesser von bis zu 30 cm Leitungsdurchmessern (dies dürfte bei zusätzlichen Leitungen im Rahmen von Ladesäulen im Regelfall ausreichen) gilt grundsätzlich pauschal ein Wert von 20 €/m Leitungslänge	Für Leitungen mit einem Durchmesser von bis zu 30 cm Leitungsdurchmessern (dies dürfte bei zusätzlichen Leitungen im Rahmen von Ladesäulen im Regelfall ausreichen) gilt rein für den Verbleib der Leitung ein pauschaler Wert von 25 €/lfm Leitungslänge (Stand Rahmenliste 2023). Dieser Wert soll alle 2 Jahre überprüft werden.

Im Übrigen ist das Kommunalreferat von der Sitzungsvorlage nicht tangiert und hat diese zur Kenntnis genommen.

Der GeodatenService München weist kollegial und außerhalb der Sitzungsvorlage daraufhin, dass im Kapitel 2.3 die Veröffentlichung im GeoPortal München dargestellt wird. Dabei wird auch der Punkt „Darstellung der Daten des Denkmalschutzes (soweit datenüberlassungsrechtlich zulässig)“ als wesentliche Informationen in der Karte des GeoPortals aufgeführt. Wir möchten darauf hinweisen, dass der Freistaat Bayern über seine Geodateninfrastruktur Bayern (GDI-BY) folgende kartenbasierte Datensätze anbietet:

- **INSPIRE Schutzgebiete in Bayern (Denkmalliste)**  
*INSPIRE-Schutzgebiete, die als bekannte Bau- und Bodendenkmäler sowie Ensembles nach Art. 2 BayDSchG in die Denkmalliste eingetragen sind. (zitiert aus den Metainformationen des Datensatzes)*
- **Besonders landschaftsprägendes Denkmal**  
*Landschaftsprägende Denkmäler sind solche Bau- und Bodendenkmäler oder Ensembles, deren optische und/oder funktionale Wirkung in einen größeren, als Landschaft zu beschreibenden Raum hinausgeht. Damit ist ihre Umgebung für ihr Erscheinungsbild, Wesen und Wirkung von hoher Bedeutung. Besonders landschaftsprägende Denkmäler zeichnen sich darüber hinaus durch eine hohe landesgeschichtliche Bedeutung und eine besondere topographische Lage aus. Sie prägen ihre Umgebung hochgradig und weisen ein weites Sichtfeld sowie wichtige bewusst angelegte und/oder gewachsene Blickbeziehungen auf. Die Einordnung als besonders landschaftsprägendes Bau- oder Bodendenkmal ist nur im Zusammenhang mit der Errichtung von Windenergieanlagen relevant, denn in ihrer Nähe bedarf es einer denkmalrechtlichen Erlaubnis hierfür (Art. 6 Abs. 5 bzw. Art. 7 Abs. 4 Satz 3 und 4 BayDSchG). Die Zusammenstellung der besonders landschaftsprägenden Denkmäler ist für eine Fortschreibung offen, bei entsprechenden Vorhaben ist daher jeweils der tagesaktuelle Stand abzufragen. (zitiert aus den Metainformationen des Datensatzes)*

Die Nutzung dieser Daten erfolgt als Open Data unter der Lizenz „CC BY-ND 4.0 Deed Namensnennung-Keine Bearbeitung 4.0 International“ (<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/deed.de>).

Gezeichnet 11.04.2024 e-Akte



Datum: 11.04.2024

[REDACTED]  
plan.ha4-grundsatz@muenchen.de**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**

Team 10

Grundsatzangelegenheiten

PLAN-HAIV-10

**Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf  
öffentlichem Grund  
Mitzeichnung**Per E-Mail an [REDACTED]@muenchen.de, [gl2.mor@muenchen.de](mailto:gl2.mor@muenchen.de)**An das Mobilitätsreferat, Geschäftsleitung, Haushalts- und Rechnungswesen**

Die BV wird seitens PLAN mitgezeichnet. Soweit zeitlich noch möglich, bitten wir um Anfügung des folgenden Satzes (rot markiert) auf S. 21 zur Klarstellung:

***Notwendigkeit einer Baugenehmigung***

*Grundsätzlich sind Elektroladestationen bauliche Anlagen, die unter das Regime der BayBO fallen (Art. 1 Abs. 1 Bayerische Bauordnung – BayBO). Gemäß Art. 57 Abs. 1 Nr. 16 b) BayBO sind Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit einer Höhe bis zu 2,5 m, einer Breite bis zu 1 m und einer Tiefe bis zu 1 m als verfahrensfreie Bauvorhaben einzustufen. Bei Überschreiten dieser Maße ist die Durchführung eines formalen Baugenehmigungsverfahrens notwendig. **Unabhängig von der Verfahrenspflicht, also auch bei verfahrensfreien baulichen Anlagen, müssen alle materiellen Anforderungen eingehalten werden.***

*Sofern für das Betreiben der Ladesäulen auf gesonderten Flächen Zubehör (z.B. Trafos, Aggregatoren) notwendig ist, ist die Notwendigkeit der Durchführung eines Baugenehmigungsverfahrens im Einzelfall zu prüfen. Teile von baulichen Anlagen, die gemeinsam errichtet werden und auch selbständig nicht errichtet werden können, sind als einheitliche Anlage zu betrachten. Laut Aussage des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr sind zugehörige Versorgungseinheiten / Trafos grds. nicht verfahrensfrei.*







Telefon: 0 233-25506  
Telefax: 0 233-27966

**Referat für Arbeit und  
Wirtschaft**  
Wirtschaftsförderung  
Grundlagen der Wirtschafts-  
politik

**Ergänzung zur  
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 hat am Mittwoch, 27.03.2024, von den Stadtwerken München noch folgende Ergänzung zu deren eigenen Stellungnahme erhalten:

Ergänzend zur E-Mail von Herrn Andrian-Werbung nimmt die Stadtwerke München GmbH zur Ziffer 4 der o.g. Beschlussvorlage wie folgt Stellung:

Diese Passage scheint davon auszugehen, als ob die LHM/MOR sich rechtlich dazu in der Lage sieht, über die seinerzeit auf Grundlage der Betrauung der von SWM errichteten und betriebenen Ladesäulen zu verfügen. Diese Passage lässt sich so verstehen, als wolle die LHM/MOR externe Anwälte beauftragen, ihnen ein solches Vorgehen rechtssicher zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund der zu den Ladesäulen bisher ergangenen Betrauungen an die SWM halten wir die Formulierung für zu eng. Ein Verständnis der Betrauungsakte wie es in der Passage zum Ausdruck kommt, liegt nach dem Wortlaut der Betrauungen nicht auf der Hand.

Daher schlagen wir folgenden Text für den aktuell anstehenden Stadtratsbeschluss vor (Ziff. 4 Umgang mit der SWM-Ladeinfrastruktur):

„Nach allerersten Piloten zu Beginn des vergangenen Jahrzehnts hat die Landeshauptstadt München 2017 mit der Inbetriebnahme einer größeren Anzahl an Ladesäulen im

öffentlichen Raum aus dem (damaligen) Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität (IHFEM) begonnen. Mit dem Beschluss zum IHFEM 2018 (BE vom 26.07.2017, Vorlagennummer 14-20 / 08860) wurde der Ausbau wesentlich ausgeweitet und beschleunigt. Die Errichtung und der Betrieb erfolgen seitdem mittels Betrauung durch die Stadtwerke München. Die aktuelle Betrauung läuft zum 31.12.2024 aus.

~~Für die bereits aufgebauten rund 1.200 in Betrieb befindlichen Ladepunkte ist im Einklang mit den rechtlichen Vorgaben und in möglicher Übereinstimmung mit dem neuen Verfahren eine Nachfolgeregelung zu finden.~~ **Für die aufgebauten ca. 1200 in Betrieb befindlichen Ladepunkte ist im Einklang mit den rechtlichen Vorgaben und den bisher dazu ergangenen Betrauungen an die SWM möglichst in Übereinstimmung mit dem neuen Verfahren über das weitere Vorgehen zu befinden. Das Mobilitätsreferat bindet dabei die SWM in Hinblick auf die sich aus den Betrauungen ergebenden rechtlichen Folgen mit ein.**

Hier stellen sich u.a. infolge der in Abschnitt 2.2.1 genannten neuen Rahmenbedingungen zahlreiche rechtliche Fragen in Bezug auf den weiteren Betrieb sowie aus dem Vergabe- und Wettbewerbsrecht sowie aus dem Straßenverkehrsrecht. Zur Umsetzung sind grundsätzlich verschiedene Szenarien für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb denkbar. Ziel der Landeshauptstadt München ist es, auch in Einklang mit dem neuen Verfahren die oben dargestellte Abdeckung im Stadtgebiet bei Erhalt der schon vorhandenen Infrastruktur zu ermöglichen.

~~Aufgrund der komplexen und neuartigen Konstellation einer Übernahme bestehender Ladepunkte und den geschilderten Rahmenbedingungen bedarf es einer rechtlichen Unterstützung bei der Entwicklung einer Handlungsempfehlung und entsprechenden Vergabeunterlagen.~~

Das Mobilitätsreferat kündigt mit vorliegender Beschlussvorlage das Erfordernis und die Durchführung einer öffentlichen Ausschreibung für Rechtsberatungsleistungen zur Vorbereitung, Dokumentation und Durchführung einer Nachfolgeregelung für die Ladeinfrastruktur im Rahmen der Betrauung an die Stadtwerke München an. Eine Vergabeermächtigung erfolgt in einem separaten Beschluss.

Die Verpflichtung zum Rückbau der bestehenden Ladeinfrastruktur wird ausgesetzt.“

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet die Beschlussvorlage unter der Voraussetzung mit, dass auch diesen Ausführungen der Stadtwerke München Infrastruktur GmbH & Co. KG Rechnung getragen wird. Es wird darum gebeten, diese Ergänzung der Beschlussvorlage als Anlage beizufügen.

Mit freundlichen Grüßen



Clemens Baumgärtner