



Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München -
Burgstr. 4 - 80331 München

An

KVR HA III/112

**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

Geschäftsstelle:
Burgstraße 4, 80331 München
Telefon 089 / 233 – 210 75
Telefax 089 / 233 – 212 66
behindertenbeirat.soz@muenchen.de

Datum 25.08.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13871

Ergänzung der Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsrichtlinien – SoNuRL) – **Stellungnahme**

Im Nachgang zu unserer Stellungnahme vom 19.07.2024 und dem darauffolgendem gemeinsamen Gespräch am 22.08.2024 zwischen Vertreterinnen und Vertreter des Behindertenbeirats - Facharbeitskreises Mobilität, des Seniorenbeirates sowie dem Mobilitäts- und Kreisverwaltungsreferat haben wir unsere Stellungnahme modifiziert. Die Anpassungen ergeben sich aus den zusätzlich hinzugefügten Spalten der Tabelle (Anlage 1). Nach Aussage des MOR betrifft diese Stadtratsvorlage ausschließlich den neu hinzugefügten § 17a.

Ebenso haben wir einen Vorschlag zu den Inhalten des vorgesehenen Hinweisblattes zur barrierefreien Ladeinfrastruktur angefügt. (Anlage 3)

Grundsätzlich kann die Formulierung im Entwurf der Stadtratsvorlage (Anlage 2) so bleiben, wenn zusätzlich auf die modifizierte Stellungnahme des Behindertenbeirats verwiesen wird.

Auch wenn im Gespräch mehrfach betont wurde, dass die Forderungen nach einem barrierefreien Ausbau der Ladestationen rechtlich nicht mit dem Vollzug der Sondernutzungsrichtlinien vereinbar seien, legt der Behindertenbeirat Wert darauf, dies verbindlich juristisch zu klären. Es erschließt sich nicht, dass Grundanforderungen aus den einschlägigen Gesetzen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen hier nicht greifen sollen. Der Behindertenbeirat hat betont, dass die Forderung nach einem barrierefreien Zugang und einer barrierefreien Bedienung der Ladestationen nicht ausschließt, dass dort, wo die Umsetzung nicht möglich ist, dennoch Ladestationen errichtet werden können, die nicht barrierefrei sind. Dort sollte der Zugang dann nur so weit wie möglich erleichtert werden.

Der Behindertenbeirat - Facharbeitskreis Mobilität geht davon aus, dass bei der Beschlussvorlage bzw. im Antwortschreiben Bezug auf den Inhalt dieser Stellungnahme genommen wird.

gez.
Bernhard Claus
Vorsitzender
FAK Mobilität

Anlagen 1 Modifizierte Stellungnahme des Behindertenbeirat
 2 Vorgeschlagene Formulierung für Sitzungsvorlage
 3 Hinweisblatt Textvorschlag Behindertenbeirat

Anlage 1 Stellungnahme Behindertenbeirat

Sitzungsvorlage	Inhalt	Stellungnahme Behindertenbeirat 19.07.24	Antwort KVR	Ergänzung nach Gespräch mit MOR und KVR am 22.08.2024
5.4 Stellungnahme des Behindertenbeirates	<p>„Der Behindertenbeirat wurde bereits bei Erstellung des Beschlusses Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728 (Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund) eingebunden. Eine weitere Befassung im Rahmen des Vollzugs der Ziffern 10 und 11 aus o.g. Beschluss ist nicht erforderlich.“</p>	<p>Laut Beschlussentwurf wurde die Stellungnahme des Behindertenbeirates nicht berücksichtigt (s. letzter Satz). Zudem behandelt die aktuelle Sitzungsvorlage das Thema Änderung der Sondernutzungsrichtlinien. Daher hätte der Behindertenbeirat hier erneut eingebunden werden müssen.</p>	<p>„Der Behindertenbeirat wurde bereits bei Erstellung des Beschlusses Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728 (Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund) eingebunden. Eine weitere Befassung im Rahmen des Vollzugs der Ziffern 10 und 11 aus o.g. Beschluss ist nicht erforderlich.“</p>	
	<p>§ 1 Abs 1: „...Dabei wird berücksichtigt, dass der Gemeingebrauch als vorrangige Zweckbestimmung für die Bürgerinnen und Bürger gewährleistet ist und ihnen damit genügend Möglichkeiten zur Nutzung für Zwecke der Erholung, der Bewegung, des Verweilens und der Begegnung bleiben sowie der öffentliche Raum barrierefrei zugänglich und nutzbar ist.“</p> <p>§ 1 Abs 3: „Bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen sollen deshalb neben den Belangen der Sicherheit, Leichtigkeit und Ordnung des Verkehrs und der Barrierefreiheit auch städtebauliche und gestalterische Belange Berücksichtigung finden...“</p>		<p>In § 1 Abs. 1 und 3 der Sondernutzungsrichtlinien ist das Kriterium der Barrierefreiheit bereits als Ziel bei der Erteilung jeder Sondernutzungserlaubnis aufgeführt und als vorrangig definiert. Dies muss daher nicht mehr in jeder Einzelregelung erwähnt werden.</p> <p>Zur in den Sondernutzungsrichtlinien Mindestgehwegbreite soll wie mit dem Behindertenbeirat bereits vorbesprochen Ende des Jahres seitens des Kreisverwaltungsreferats eine Vorlage in den Stadtrat eingebracht werden. Da die erforderlichen Abstimmungsprozesse noch nicht beendet sind, soll dem allerdings nicht vorgegriffen werden.</p>	<p>Nach Auffassung des Behindertenbeirates wird hier nicht die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Ladeinfrastruktur miteingeschlossen. Die Formulierung zielt darauf ab, den öffentlichen Raum weiterhin uneingeschränkt nutzen zu können (also den Gehweg).</p> <p>Zurückgestellt bis zur Stadtratsbehandlung der übrigen Sondernutzungsrichtlinien außer § 17a.</p>
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728 Auszug	<p>Sicherstellung von Verfügbarkeit barrierereduzierter und barrierefreier Ladeinfrastruktur</p> <p>Das Mobilitätsreferat strebt den Aufbau einer möglichst hohen Anzahl barrierereduzierter und barrierefreier Ladeinfrastruktur an. Rechtlich kann dies aufgrund derzeit mangelnder gesetzlicher Grundlage jedoch außerhalb einer Vergabe seitens der Landeshauptstadt München nicht von</p>	<p>Allgemeiner Hinweis: Der Begriff „barrierereduziert“ ist nicht definiert und ist generell zu vermeiden</p>		<p>Der Begriff „barrierereduziert“ ist nach wie vor zu vermeiden. Es gibt lediglich die Unterscheidung zwischen barrierefrei und nicht barrierefrei. Mit dem Begriff wird vermeintlich eine neue Qualität eingeführt, die so nirgends definiert ist. Dies führt zu Missverständnissen und insgesamt zur Aufweichung der Kriterien zur Barrierefreiheit.</p>

Sitzungsvorlage	Inhalt	Stellungnahme Behindertenbeirat 19.07.24	Antwort KVR	Ergänzung nach Gespräch mit MOR und KVR am 22.08.2024
	<p><i>den antragstellenden Unternehmen eingefordert werden. Der Leitfaden „Einfach Laden ohne Hindernisse“ der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur wird begrüßt und greift wichtige und relevante Punkte auf. Im Rahmen des künftigen Aufbaus wird – Stand der Technik sowie entsprechende Verfügbarkeit am Markt vorausgesetzt – Barrierefreiheit Berücksichtigung finden und nach Möglichkeit umgesetzt. In engem Austausch mit Vertreter*innen des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München und dem Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München erarbeitet das Mobilitätsreferat anhand des Leitfadens Wunschindikatoren verschiedener Kategorien der Barrierefreiheit, die den Unternehmen an die Hand gegeben werden. Das Mobilitätsreferat prüft dabei, welche Kriterien wie verlangt und umgesetzt werden können. Das Mobilitätsreferat fordert die Ladepunktebetreibenden Unternehmen auf, sich mit der Berücksichtigung von barriere-reduzierter Ladeinfrastruktur dauerhaft und örtlich auseinanderzusetzen. Das Potenzial, barriere-reduzierte Ladeinfrastruktur zu errichten, ist auf Privatgrund in der Regel größer, sodass die Stellplätze breiter angelegt werden können und keine Gefahr durch den fließenden Kfz-Verkehr besteht. Das Mobilitätsreferat begrüßt zudem das im Rahmen des Deutschen Institut für Normung (DIN) unter breiter Beteiligung relevanter Akteure angestoßene Verfahren (DIN SPEC-Projekt) zum Thema ‚Barrierefreie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge‘. Dieses baut auf dem</i></p>			

Sitzungsvorlage	Inhalt	Stellungnahme Behindertenbeirat 19.07.24	Antwort KVR	Ergänzung nach Gespräch mit MOR und KVR am 22.08.2024
	<p><i>oben genannten Leitfaden und der DIN 18040-3 auf. Das Mobilitätsreferat beteiligt sich stellvertretend für die Landeshauptstadt München als aktives Mitglied des Gremiums an der Erstellung der DIN SPEC.</i></p> <p><i>Zusammenfassend lässt sich bzgl. der Barrierefreiheit sagen, dass dem seitens des Mobilitätsreferats eine hohe Bedeutung zukommt und sich daraus für die Standortsuche unabhängig von rechtlichen Grenzen bei einer ausschließlichen Vorgabe der Barrierefreiheit erhebliche Einschränkungen bzw. sehr hoher Aufwand für bauliche Anpassungen ergeben würden und damit der notwendige Ausbau der Ladeinfrastruktur erschwert würde. Insofern gilt es die Barrierefreiheit stets zu betrachten und da wo möglich einzufordern und umzusetzen, gleichzeitig aber Standorte nicht großflächig auszuschließen.</i></p> <p><i>Die Stellungnahmen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Kommunalreferat und dem Behindertenbeirat lagen zum Zeitpunkt der Anmeldung der Beschlussvorlage nicht vor und wird daher als Hinweis/Ergänzung nachgeliefert.</i></p>			
Richtlinien				
§ 8 Erlaubnisversagung Abs. 1	Neben den im III. Teil dieser Richtlinien aufgeführten nicht erlaubnisfähigen Sondernutzungen ist die Erlaubnis zudem zu versagen, wenn			Zurückgestellt bis zur Stadtratsbehandlung der übrigen Sondernutzungsrichtlinien außer § 17a
§ 8 Abs. 1 Nr. 2	2. durch die Sondernutzung eine nicht vertretbare Beeinträchtigung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist, die auch durch Bedingungen oder Auflagen nicht	Genereller Hinweis: Sondernutzungen für mobile Gegenstände vor der Fassade (Fahrräder, bzw. Fahrradständer, Tische, Stühle, Verkaufs- und		Zurückgestellt bis zur Stadtratsbehandlung der übrigen Sondernutzungsrichtlinien außer § 17a

Sitzungsvorlage	Inhalt	Stellungnahme Behindertenbeirat 19.07.24	Antwort KVR	Ergänzung nach Gespräch mit MOR und KVR am 22.08.2024
	<i>ausgeschlossen werden kann; dies ist in der Regel der Fall, wenn</i>	Werbeständer, etc) sind generell ein Probleme für blinde Personen, die sich in der Regel mit dem Langstock an den Hausfassaden orientieren. Hier sind ggf. Leitlinien über Bodenindikatoren vorzusehen.		
§ 8 Abs. 1 Nr. 2. a)		Neu einfügen: 2.a) Die Barrierefreiheit nicht mehr gewährleistet ist,		Zurückgestellt bis zur Stadtratsbehandlung der übrigen Sondernutzungsrichtlinien außer § 17a
	2. a) bei reinen Gehwegen 1,60 m freie Durchgangsbreite nicht gewährleistet ist. Diese Mindestdurchgangsbreite kann im Einzelfall erhöht werden, wenn dies unter Beachtung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs notwendig ist;	Der Behindertenbeirat hatte schon in der Vergangenheit darauf hingewiesen, dass eine Durchgangsbreite von 1.60 m nicht der DIN-Norm für Barrierefreiheit entspricht. Danach sind mind. 1,80 m erforderlich. Bei der Änderung der Richtlinie sollte dies korrigiert werden: 2. b) bei reinen Gehwegen 1,80 m freie Durchgangsbreite nicht gewährleistet ist. Diese Mindestdurchgangsbreite kann im Einzelfall erhöht werden, wenn dies unter Beachtung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs notwendig ist;		Zurückgestellt bis zur Stadtratsbehandlung der übrigen Sondernutzungsrichtlinien außer § 17a
§ 8 Abs. 1 Nr. 4	4. Gebäudeausladungen näher als 0,70 m an die Randsteinkante heran reichen ...	Gebäudeausladungen, die den Gehweg auf 70 cm einschränken, zwingen Personen im Rollstuhl auf die Fahrbahn. Die Regelung ist zu ändern, bzw. zu präzisieren.		Zurückgestellt bis zur Stadtratsbehandlung der übrigen Sondernutzungsrichtlinien außer § 17a
§ 8 Abs. 2	(2) Die Erlaubnis kann versagt werden, wenn den Interessen des Gemeingebrauchs, insbesondere der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs oder des Schutzes des öffentlichen Verkehrsgrundes oder anderen rechtlich geschützten Interessen der Vorrang gegenüber der Sondernutzung gebührt.	(2) Die Erlaubnis kann versagt werden, wenn den Interessen des Gemeingebrauchs, insbesondere der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Barrierefreiheit oder des Schutzes des öffentlichen Verkehrsgrundes oder anderen rechtlich geschützten Interessen der Vorrang gegenüber der Sondernutzung gebührt.		Zurückgestellt bis zur Stadtratsbehandlung der Sondernutzungsrichtlinien außer § 17a

Sitzungsvorlage	Inhalt	Stellungnahme Behindertenbeirat 19.07.24	Antwort KVR	Ergänzung nach Gespräch mit MOR und KVR am 22.08.2024
<p>Neu eingefügt § 17a § 17 a Abs. 4</p>	<p>Für Ladeeinrichtungen gemäß der Absätze 1 und 2 können nach Durchführung eines erfolgreichen vom Stadtrat für die jeweilige Ladeart (Normal- bzw. Schnellladen) beschlossenen Auswahlverfahrens und bei Einhaltung der Standorteignungskriterien gemäß den Absätzen 5 bis 18 die notwendigen Genehmigungen erteilt werden. Außerhalb von in diesem Paragraphen definierten Ausnahmefällen sowie besonders begründeten Einzelfällen im Sinne von § 32 dieser Richtlinie sind Ladeeinrichtungen im Stadtgebiet nicht genehmigungsfähig.</p>	<p>Neuer Vorschlag nachträglich zum 26.08.2024 eingefügt:</p> <p>Für Ladeeinrichtungen gemäß der Absätze 1 und 2 können nach Durchführung eines erfolgreichen vom Stadtrat für die jeweilige Ladeart (Normal- bzw. Schnellladen) beschlossenen Auswahlverfahrens und bei Einhaltung der Standorteignungskriterien gemäß den Absätzen 5 bis 18 die notwendigen Genehmigungen erteilt werden. Ladeeinrichtungen müssen dort, wo es aufgrund der Flächen und der baulichen Voraussetzungen möglich ist, barrierefrei erreichbar und nutzbar sein.</p> <p>Außerhalb von in diesem Paragraphen definierten Ausnahmefällen sowie besonders begründeten Einzelfällen im Sinne von § 32 dieser Richtlinie sind Ladeeinrichtungen im Stadtgebiet nicht genehmigungsfähig.</p>		<p>Der Behindertenbeirat legt Wert darauf, dass dort, wo die räumlichen und baulichen Voraussetzungen bestehen, die Ladeinfrastrukturen barrierefrei zugänglich und nutzbar sein müssen.</p> <p>Dies sollte als Zielsetzung deutlich formuliert werden. Vorschlag wäre z.B. eine Ergänzung in § 17 a Abs. 4 (s. Spalte 2- Vorschlag rot)</p> <p>Der Behindertenbeirat hat die rechtlichen Auslegungen im Gespräch zur Kenntnis genommen, kann aber dennoch nicht nachvollziehen, warum dort, wo es möglich ist, die Barrierefreiheit nicht gefordert werden kann. Daher wird gebeten, verbindlich zu klären, ob nicht die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit als grundsätzliche Voraussetzung für die Genehmigung von Ladeinfrastrukturen auf öffentlichem Grund formuliert werden können (s. Vorschlag). Ggf. könnten dort, wo es nicht möglich ist, mit Verweis auf § 32 Ausnahmen zugelassen werden.</p> <p>Alternativ wäre zu klären, ob der Genehmigung eine entsprechende Auflage oder Nebenstimmung beigefügt werden kann.</p> <p>Bei der rechtlichen Abwägung weist der Behindertenbeirat darauf hin, dass die Verpflichtung aus den einschlägigen Rechtsvorschriften, wie das Behindertengleichstellungsgesetz und die UN- Behindertenrechtskonvention, zu berücksichtigen sind. (Zum Beispiel:</p>

Sitzungsvorlage	Inhalt	Stellungnahme Behindertenbeirat 19.07.24	Antwort KVR	Ergänzung nach Gespräch mit MOR und KVR am 22.08.2024
				<p>Art. 10 Abs. 4 BayBGG: Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.</p> <p>Art. 4 Satz 1 BayBGG: Barrierefrei ist, was für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar ist.</p> <p>Art. 18 Abs. 4 BayStrWG: Der Erlaubnisnehmer ist verpflichtet, die Sondernutzungsanlagen nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften und allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten und zu unterhalten.)</p>
§ 17 a Abs. 5 g	<p>(5) Eine Ladeeinrichtung ist nur genehmigungsfähig, wenn die betroffenen Stellflächen eines beantragten Standortes nicht unter die folgenden Ausschlusskriterien fallen:</p> <p>...</p> <p>g. Stellflächen mit personalisierter Parkbevorrechtigung für schwerbehinderte Menschen (Zeichen 314 und vgl. Zusatzzeichen 1044-11 StVO)</p>	<p>Zur Klarstellung, dass barrierefreie Stellplätze nicht generell mit Ladesäulen ausgestattet werden dürfen, Verweis auf Nr. 6 einfügen:</p> <p>g. ...Stellflächen mit personalisierter Parkbevorrechtigung für schwerbehinderte Menschen (Zeichen 314 und vgl. Zusatzzeichen 1044-11 StVO). Stellflächen für schwerbehinderte Menschen (Zusatzzeichen 1044-10 StVO) sind nach Nr. 6 unter Erhaltung der jeweiligen Zweckbestimmung genehmigungsfähig.</p>	<p>Bei einer Ladesäule für einen personalisierten Behindertenstellplatz handelt es sich um einen atypischen Fall und daher könnte hier ein Rückgriff auf § 32 SoNuRL erfolgen. Allerdings wäre dies dann keine öffentlich zugängliche Ladesäule (und damit außerhalb des Verfahrens), da der Parkplatz ausschließlich der berechtigten Person zusteht. Da die betroffene Person selbst für die Kosten aufkommen müsste, erscheint es aber sehr unrealistisch, dass dieser Fall eintritt. Zumal die Ladesäule ja wieder entfernt werden müsste, sobald der personenbezogene Behindertenstellplatz (der ja immer nur zeitlich begrenzt genehmigt wird) nicht</p>	<p>Die Formulierung lässt befürchten, dass Personen, die auf diese Parkflächen angewiesen sind, keine Ladeeinrichtung installieren dürfen und damit ihr Elektrofahrzeug dort nicht laden können. Der Behindertenbeirat empfiehlt, dieses Ausschlusskriterium (g) zu streichen. Wenn die Situation als „unrealistisch“ eingestuft wird, bedarf es auch keiner eigenen Regelung. Der Formulierungsvorschlag (rot) kann dann entfallen</p>

Sitzungsvorlage	Inhalt	Stellungnahme Behindertenbeirat 19.07.24	Antwort KVR	Ergänzung nach Gespräch mit MOR und KVR am 22.08.2024
§ 17 a Abs. 6 a		Neu einfügen als 6a: <i>Ladeeinrichtungen müssen auch für Menschen mit Schwerbehinderung barrierefrei zugänglich und nutzbar sein. Näheres ergibt sich aus der DIN SPEC 91504 - Barrierefreie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (Entwurf).</i>	<i>mehr vorhanden ist.</i> <i>Zur roten Ergänzung zu § 17 a Abs. 6a) ist zu sagen, dass kaum noch Standorte realisiert werden könnten, wenn sämtliche Vorgaben der Barrierefreiheit beachtet werden müssten (Umbauten erforderlich etc.). Dazu der Hinweis, dass selbst allgemeine Behindertenstellplätze nicht immer den Vorgaben der Barrierefreiheit entsprechen (weil der Behinderten-beirat hier oft nach der Maßgabe Quantität und schnelle Umsetzbarkeit vor Qualität und strikter Einhaltung verfährt).</i>	Der Behindertenbeirat betont, dass mit dem Verweis auf die DIN SPEC 91504 natürlich nur dort die Anforderungen eingehalten werden müssen, wo auch die entsprechenden Flächen vorhanden sind. Im Übrigen regelt die DIN SPEC auch Situationen mit geringerem Flächenangebot. Die Ladeeinrichtungen können dann nur nicht barrierefrei errichtet werden. Der Formulierungsvorschlag (rot) kann an dieser Stelle entfallen, wenn die Zielsetzung zur Barrierefreiheit eingangs deutlicher formuliert wird (s.o.)
§ 17 a Abs. 15	<i>(15) Stellflächen in Senkrecht-/Schrägaufstellung an der Ladeirichtung haben eine Parkstandbreite von je 2,65 m aufzuweisen.</i>	<i>(15) Stellflächen in Senkrecht-/Schrägaufstellung an der Ladeirichtung haben eine Parkstandbreite von je 2,65 m, Stellplätze für schwerbehinderte Menschen eine Breite von 3,65 m aufzuweisen.</i>	<i>Zur roten Ergänzung zu § 17 a Abs. 15 können wir sagen, dass aufgrund des Einzelfallcharakters der verschiedenen Standorte eine zu strenge Festschreibung von Mindestbreiten nicht zielführend ist. Auch hier wären dann nur sehr wenige Standorte tatsächlich realisierbar.“</i>	Auch hier gilt, dass Parkstände nur dann barrierefrei sind, wenn sie die entsprechenden Abmessungen vorweisen. Im Übrigen handelt sich um nicht barrierefreie Parkstände, die damit auch nicht verhindert werden sollen. Der Behindertenbeirat empfiehlt, den Absatz 15 zu streichen und auf die Maßangabe hier ganz zu verzichten. Hier wird nur ein einzelnes Maß aus der EAR 2023 zitiert, ohne die anderen Vorgaben zu berücksichtigen. Der Verweis auf die entsprechenden Richtlinien EAR 2023, DIN 18040-1 und DIN SPEC 91504 kann dann in dem vorgesehenen Merkblatt erfolgen, wenn dies hier in den Richtlinien rechtlich nicht möglich sein sollte. Der Formulierungsvorschlag (rot) kann dann entfallen

Anlage 2 - Auszug Vorlage V13871 – Entwurf KVR

6.4 Stellungnahme und Einbeziehung des Behindertenbeirates

Der Behindertenbeirat wurde bereits bei Erstellung des Beschlusses zum Aufbau von Normalladeinfrastruktur (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728 Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund) eingebunden. Eine weitere Befassung im Rahmen des Vollzugs der Ziffern 10 und 11 aus o.g. Beschluss ist nicht erforderlich.

*Aufgrund der Stellungnahme des Behindertenbeirats vom 19.07.2024 (Anlage 4) fand am 22.08.2024 mit Vertreter*innen des Facharbeitskreises Mobilität aus dem Behinderten Beirat und des Seniorenbeirates sowie dem Mobilitätsreferat und Kreisverwaltungsreferat ein Abstimmungsgespräch im Hinblick auf die weitere Vorgehensweise bei der Änderung der SoNuRL sowie der SoNuGebS statt. Im Rahmen dieses Gespräches wurde den Beiräten der aktuelle Sachstand geschildert. Weitere Schwerpunkte waren der rechtliche Rahmen und die daraus resultierenden Möglichkeiten rechtsverbindlicher Vorgaben. Der Entwurf des vom Mobilitätsreferates für die Anbieter*innen erarbeitete Hinweisblatts zu barrierefreier Ladeinfrastruktur wurde verteilt.*

Die Verwaltung stellte den Zeitplan der beiden vorgesehenen Beschlussvorlagen dar. Der hier vorliegende Beschluss bezieht sich ausnahmslos um Änderungen zum Thema Ladeinfrastruktur im Rahmen der SoNuRL. Voraussichtlich zu Jahresende 2024 wird durch das Kreisverwaltungsreferat die Neufassung der gesamten SoNuRL eingebracht. In diesen Beschluss werden die Beiräte ebenfalls im Rahmen der Mitzeichnung einbezogen. Bereits abgegebene Stellungnahmen sind bekannt und werden aufgenommen.

Das Mobilitätsreferat/ die Referate? stellt/stellen erneut klar, dass der LH München die Barrierefreiheit in der Stadt in allen Bereichen der Mobilität ein wichtiges Anliegen ist und man im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten dafür sorgen wird, einen möglichst hohen Anteil barrierefreier Ladeinfrastruktur anbieten zu können. Nicht zuletzt fordert auch die Umsetzung der UN Behindertenrechtskonvention dies ein. In der DIN SPEC 91504 zur Barrierefreien Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, welche durch das DIN in Kürze veröffentlicht wird, werden die Anforderungen gut beschrieben. Sollten Standorte nicht barrierefrei im Sinne der Vorgaben umgesetzt werden können, sollen dennoch so viele Aspekte wie möglich in die Umsetzung kommen. Im Rahmen der SoNuRL und der Regelung über Ausnahmegenehmigungen nach Straßenverkehrsrecht können jedoch keine verbindlichen Vorgaben getroffen werden, die nicht an allen Standorten umsetzbar sind. Auch eine Mindestanzahl barrierefreier Standorte im öffentlichen Raum kann nicht vorgegeben werden. Das Mobilitätsreferat verweist ergänzend auf die für München im Rahmen des vom Bund vergangenen Deutschlandnetzes vorgesehenen fünf Standorten mit insgesamt 72 Schnellladepunkten mit mindestens 200 kW, von denen jeweils je Standort 2 (also insgesamt 10) barrierefrei errichtet werden müssen.

- Es wurden folgende Vereinbarungen im Zusammenhand mit der Einführung von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund getroffen: Das Hinweisblatt für barrierefreie Ladeinfrastruktur wird mit dem Behindertenbeirat abgestimmt.*
- Von der Verwendung des Begriffes „barrierearmer“ Ladeinfrastruktur wird in diesem Zusammenhang abgesehen.*
- Das Mobilitätsreferat wird der Veröffentlichung zur Bekanntgabe des Verfahrens das Hinweisblatt für barrierefreie Ladeinfrastruktur beifügen und auf die Inhalte der DIN SPEC 91504 und der DIN 18040-3 hinweisen*
- Nach dem Zuschlag an die ladepunktbetreibenden Unternehmen erfolgt ein Gespräch zwischen den ladepunktbetreibende Unternehmen, dem Mobilitätsreferat und den Beiräten.*
- Das Gespräch hat zum Ziel, dass die ladepunktbetreibenden Unternehmen bei der Ausplanung der Standorte nochmals für die Notwendigkeit barrierefreier Ladeinfrastruktur sensibilisiert werden, damit eine möglichst große Anzahl an barrierefreien Standorten umgesetzt wird.*
- Die Ausführungen der Stellungnahme vom 19.07.2024 zu den Restgehwegbreiten in §8 können im Beschluss zum Jahresende einfließen.*

Anlage 3 Textvorschlag Hinweisblatt

	Vorschlag Behindertenbeirat
<p>Hinweisblatt zum Aufbau barrierereduzierter Ladeinfrastruktur</p> <p>Um vielen Menschen, möglichst einfach Zugang zu Ladeinfrastruktur zu ermöglichen, begrüßt die Landeshauptstadt München den Aufbau barrierereduzierter Ladeinfrastruktur. Das Mobilitätsreferat begrüßt, die Berücksichtigung folgender Kriterien bei der Standortwahl für Ladeeinrichtungen. Die Nichteinhaltung dieser Kriterien haben keine Auswirkungen auf die Genehmigungsfähigkeit von Ladeeinrichtungen.</p>	<p>Hinweise um Ladeinfrastruktur barrierefrei erreichen und nutzen zu können</p> <p>Um vielen Menschen, möglichst einfach Zugang zu Ladeinfrastruktur zu ermöglichen, begrüßt die Landeshauptstadt München den Aufbau von Ladeinfrastruktur, die barrierefrei erreicht und genutzt werden kann. Dort, wo es aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich ist, die Barrierefreiheit umfassend herzustellen, soll zumindest der Zugang und die Nutzung so weit wie möglich erleichtert werden, damit allen Menschen die Möglichkeit gegeben wird, an dieser Technologie teilzuhaben. Barrierefrei ist eine Ladeinfrastruktur, wenn u.a. nachfolgende Kriterien beachtet werden: *</p> <p>Die Nichteinhaltung dieser Kriterien haben keine Auswirkungen auf die Genehmigungsfähigkeit von Ladeeinrichtungen.</p>
<p>(1) Barrierereduzierte Zugänglichkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zum Erreichen der Ladeeinrichtung ist ein ungehinderter Zugang notwendig. Für motorisch eingeschränkte Personen ist unter anderem eine stufenlose Erreichbarkeit der Ladeeinrichtung erforderlich 	<p>Barrierefrei zugänglich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Ladeeinrichtungen sind ungehindert zugänglich. Personen mit Mobilitätshilfen haben ausreichende Bewegungsflächen. Die Wege sind ohne Stufen und Schwellen, Neigungen können mit Mobilitätshilfen überwunden werden. Der Belag ist erschütterungsarm und leicht berollbar.
<ul style="list-style-type: none"> • Sollten die örtlichen Gegebenheiten es zulassen, sind die zugehörigen Stellflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge angrenzend an abgesenkten Bordsteinkanten zu platzieren, um die frei zu haltende Fläche unmittelbar vor dieser als Bewegungsfläche zu nutzen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wo möglich, grenzen die zugehörigen Stellflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge an bereits abgesenkte Bordsteinkanten an, sodass dieser Bereich auch als Zugang und Bewegungsfläche von Personen mit Mobilitätshilfen genutzt werden kann.
<ul style="list-style-type: none"> • Die Entfernung zwischen den Stellflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge und barrierefreie Zugang zur öffentlichen Fußverkehrsinfrastruktur sollte maximal 20 m betragen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Entfernung zwischen den Stellflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge und dem barrierefreien Zugang zur öffentlichen Fußverkehrsinfrastruktur sollte maximal 20 m betragen.
<ul style="list-style-type: none"> • Für die barrierefreie Nutzbarkeit des Ladepunktes muss diese seitlich oder frontal anfahrbar sein. Für die seitliche Anfahrbarkeit wird eine mindestens 1,50 m breite und freizuhaltende niveaugleiche Bewegungsfläche parallel zum Fahrzeug, für die frontale Anfahrbarkeit eine niveaugleiche Bewegungsfläche von mindestens 1,50 x 1,50 m benötigt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ladepunkte sind je nach Bedienelement seitlich oder frontal mit dem Rollstuhl oder Rollator anfahrbar. Die zur Nutzung, bzw. zur Bedienung erforderlichen Bewegungsflächen betragen mindestens 1,50 x 1,50 m. Die notwendige Bewegungsfläche neben dem Fahrzeug beträgt ebenfalls mind. 1,50 m entlang der Längsseite der PKW-Stellfläche.

	Vorschlag Behindertenbeirat
<ul style="list-style-type: none"> • Stellflächen an Ladeeinrichtungen in Längsaufstellung gewährleisten auf der seitlich angrenzenden Fläche auf dem Gehweg eine unverbaute Bewegungsfläche mit 1,50 m Breite parallel zur Stellfläche. 	<ul style="list-style-type: none"> • Grenzt die Stellfläche mit der Längsseite an einen Gehweg, auf dem sich die Ladeeinrichtung befindet, kann die freizuhaltende Bewegungsfläche von 1,50 m Breite auf dem Gehweg neben dem Fahrzeug angeordnet werden.
<ul style="list-style-type: none"> • Bewegungsflächen sowie Gehflächen (nutzbare Gehwegbreite) sind für die barrierefreie Nutzung fest, eben und erschütterungsarm berollbar sowie rutschhemmend. 	Entfällt s.o

(2) Barrierereduzierte Nutzbarkeit	Barrierefrei nutzbar
<ul style="list-style-type: none"> • Alle physisch zu bedienenden Elemente wie Tasten, Kartenschlitze, Bedienelemente auf Displayflächen, Ladestecker angeschlagener Ladekabel oder Steckdosen zum Laden liegen in einer Höhe zwischen 0,85 m und 1,05 m (Messpunkt ist der Mittelpunkt des Elements). Die Anforderung an die Höhe der Bedienelemente entfällt für jene Bedienelemente, deren Funktionen über einen Fernzugriff zugänglich gemacht werden. 	Kein Einwand
<ul style="list-style-type: none"> • Bedienelemente sind im Sockelbereich der Ladeeinrichtung bis zu einer Höhe von 0,35 m mit mindestens 0,15 m Tiefe unterfahrbar. Die Unterfahrbarkeit entfällt, wenn die Funktionen der Ladeeinrichtung über einen Fernzugriff zugänglich gemacht werden. 	Kein Einwand
<ul style="list-style-type: none"> • Tasten und Bedienelemente sind taktil unterscheidbar (mit Ausnahme von Displayflächen) und visuell angemessen von Unter- und Hintergrund abgesetzt. 	Kein Einwand
<ul style="list-style-type: none"> • Beleuchtete Bedienelemente: Die Ladeeinrichtung ist so beleuchtet, dass auch bei Dunkelheit alle Bedienelemente erkannt und bedient werden können. Dies kann z. B. durch die Ausstattung einzelner Bedienelemente mit Leuchtmitteln sichergestellt werden. 	Kein Einwand
<ul style="list-style-type: none"> • Angeschlagene Ladekabel sind am Ladestecker mit einem geeigneten Hilfsmittel (z. B. einer gummierten Schlaufe) versehen, dass ein Zugreifen bei motorischen Schwierigkeiten und z. B. auch das Einhaken an einem Rollstuhl ermöglicht, um das Ladekabel zum Fahrzeug führen zu können. 	Kein Einwand
<ul style="list-style-type: none"> • Um zu vermeiden, dass das Ladekabel selbst zur Barriere wird, verfügt die Ladeeinrichtung mit angeschlagenem Ladekabel über ein optimiertes Kabelmanagement. Mit diesem wird 	Kein Einwand

<p>verhindert, dass das Ladekabel z. B. in einer Schlaufe auf dem Boden vor der Ladeeinrichtung liegt. Zudem soll das Kabelmanagement auch die benötigte Kraft zum Führen des Kabels verringern.</p>	
<p>Diese Kriterien stützen sich auf den technischen Regelentwurf der DIN SPEC 91504 „Barrierefreie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“, welches Dokument die Schutzziele für die Gestaltung barrierefreier Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge benennt und beispielhaft technische Lösungen und Anforderungen zur Bereitstellung barrierefreier Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum beschreibt. Der Wortlaut ist unter https://www.din.de/de/wdc-beuth:din21:379049554 abrufbar.</p>	<p>Diese Kriterien stützen sich auf den technischen Regelentwurf der DIN SPEC 91504 „Barrierefreie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“, welches Dokument die Schutzziele für die Gestaltung barrierefreier Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge benennt und beispielhaft technische Lösungen und Anforderungen zur Bereitstellung barrierefreier Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum beschreibt. Der Wortlaut ist unter https://www.din.de/de/wdc-beuth:din21:379049554 abrufbar</p> <p>Darüber hinaus ist die DIN 18040 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum zu beachten. Die Größe von barrierefreien Parkständen ergeben sich auch aus den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs" (EAR 23).</p>