

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)

### 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

### Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

<b>Anlass</b>	Fortsetzung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund.
<b>Inhalt</b>	Nachdem ein Zuschlag aus dem Vergabeverfahren zum künftigen Aufbau von Ladeinfrastruktur nicht erteilt werden konnte, macht die vorliegende Beschlussvorlage einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen für den Ausbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum der Landeshauptstadt München. Dabei sollen sich interessierte Ladepunktbetreibende Unternehmen räumlich zugeschnittene Kontingente für Ladeinfrastruktur bewerben können. Der Ausbau erfolgt bedarfsgerecht und stadtweit. Der Aufbau und Betrieb erfolgt eigenwirtschaftlich durch Ladepunktbetreibende Unternehmen. Der Aufbau von Schnellladeinfrastruktur ist in einem späteren Beschluss vorgesehen.

<b>Gesamtkosten / Gesamterlöse</b>	- / -
<b>Klimaprüfung</b>	<p>Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben.</p> <p>Der Aufbau von Ladeinfrastruktur ermöglicht eine Zunahme des postfossilen motorisierten Individualverkehrs. Der Erhöhung des Stromverbrauchs steht ein überstarker Rückgang des Primärenergieverbrauchs gegenüber.</p>
<b>Entscheidungsvorschlag</b>	<p>Die Landeshauptstadt München erlaubt den weiteren Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum. Dabei kann – jeweils begrenzt – durch privatwirtschaftliche Unternehmen aufgebaut werden. Das Zuteilungsverfahren wird in diesem Beschluss festgelegt.</p> <p>Vergeben wird weiter eine Rechtsberatung zum Umgang mit der bestehenden SWM Ladeinfrastruktur.</p>
<b>Gesucht werden kann im RIS auch unter</b>	Ladeinfrastruktur, Ladepunkte, Ladeeinrichtung, Ladesäule, Elektromobilität, öffentlicher Raum, Normalladen, Schnellladen, AFIR, Sondernutzung, Richtlinie, Sondernutzungsrichtlinie, Sondernutzungsgebührenordnung, Pkw, BEV, PHEV, E-Fahrzeug
<b>Ortsangabe</b>	Gesamtstädtischer Bezug

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)

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

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

##### 12 Anlagen

1. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 00105
2. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 01803
3. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 01830
4. Standorteignungskriterien mit Teil 1 bis 3
5. Ladebedarf der 25 Stadtbezirke
6. Auswahlkriterien
7. Stellungnahme des Referats für Klima- und Umweltschutz
8. Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferats
9. Stellungnahme des Baureferat
10. Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft (inklusive der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG)
11. Stellungnahme des Seniorenbeirats
12. Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen

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

Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
I. Vortrag der Referentin und des Referenten .....	3
1. Anlass .....	3
1.1 Ausgangslage .....	3

1.2	Bisheriges Vergabeverfahren des RGU bzw. RKU .....	4
2.	Neues Verfahren .....	7
2.1	Verfahrensoptionen zum weiteren Aufbau .....	8
2.2	Kurzbeschreibung des Zuteilungsvorschlags nach der gewählten Verfahrensoption	8
2.2.1	Allgemeine planerische Vorgaben seitens der Landeshauptstadt München .....	9
2.2.2	Bedarfsermittlung .....	13
2.3	Kontingente im Normalladen .....	17
2.4	Beschreibung der vorgesehenen „Verteilung“ der Kontingente und der Auswahl der ladepunktbetreibenden Unternehmen .....	18
2.5	Genehmigungsrechtliches .....	23
2.5.1	Durchführung eines Erinnerungsverfahrens .....	23
2.5.2	Rechtliche Einordnung von Ladesäulen / Genehmigungsform .....	24
2.5.3	Änderung Sondernutzungsgebührensatzung .....	26
2.5.4	Verwaltungsgebühren .....	26
2.5.5	Beschilderung und Markierung .....	31
2.5.6	Rückbau der jeweiligen Ladesäulenstandorte .....	32
3.	Schnell- und Ultraschnellladen .....	32
4.	Umgang mit der SWM Ladeinfrastruktur .....	33
5.	Ausblick und Evaluation .....	34
6.	Ressourcenbedarf .....	34
7.	Klimaprüfung .....	34
8.	Bezug zur Perspektive München .....	35
9.	Behandlung von StR-Anträgen .....	35
9.1	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 .....	35
9.2	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 .....	36
9.3	Prozessoptimierung – Standortsuche für Ladesäuleninfrastruktur Antrag Nr. 20 – 26 / A 01830 von Herrn StR Manuel Pretzl vom 16.08.2021, eingegangen am 16.08.2021 .....	36
10.	Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten .....	37
II.	Antrag der Referentin und des Referenten .....	38
III.	Beschluss .....	40

## I. Vortrag der Referentin und des Referenten

Die vorliegende Beschlussvorlage beinhaltet folgende Aspekte:

- den Vorschlag der Verdopplung der bestehenden Anschlussleistung auf rund 55 MW bis Ende 2026 und die Ermittlung des Ladeinfrastrukturbedarfs im öffentlichen Raum,
- die Ermöglichung des eigenwirtschaftlichen Aufbaus und Betriebs durch ladepunktbetreibende Unternehmen,
- die Festlegung des Auswahlverfahrens für ladepunktbetreibende Unternehmen für das Normalladen:
  - o Veröffentlichung von acht Kontingenten,
  - o Bewerbung durch ladepunktebetreibende Unternehmen,
  - o Zuschlag an ladepunktbetreibende Unternehmen ggf. nach Durchführung eines Losverfahrens (bei mehr als einem interessierten Unternehmen je Kontigent),
  - o Beginn mit Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO mit Sondernutzung und Aufbau.
  - o Betrieb der Ladeinfrastruktur für 3 Jahre mit 2-maliger Verlängerungsmöglichkeit um 3 weitere Jahre (= 9 Jahre ab Genehmigungserteilung).
- eine neue Festlegung von zu erhebenden Gebühren beim Aufbau von Ladeinfrastruktur,
- die Absicht der Berichterstattung und Evaluation über das neue Verfahren,
- das Aussetzen der Rückbauverpflichtung der bestehenden SWM Ladeinfrastruktur inkl. Entwicklung einer Nachfolgeregelung sowie
- die Behandlung von insgesamt drei Stadtratsanträgen.

### 1. Anlass

#### 1.1 Ausgangslage

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur für E-Pkw ist der zentrale Baustein für die Transformation hin zur klimaneutralen motorisierten individuellen Mobilität (Antriebswende).

Die Landeshauptstadt München hat durch die Stadtwerke München zwischen 2017 und 2020 eine große Anzahl an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in Betrieb genommen. München hatte mit dem damaligen Angebot eine bundesweite Vorreiterrolle inne.

Seitdem haben sich die Rahmenbedingungen jedoch maßgeblich verändert. Beispielhaft seien hierbei folgende Veränderungen genannt:

- Die übliche Ladeleistung von Ladeinfrastruktur und Fahrzeugen stieg sehr schnell und bedeutsam an.
- Es haben sich eigenständige Geschäftsmodelle zum Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur etabliert, neue ladepunktbetreibende Unternehmen sind in den Markt eingetreten, und eine Bezuschussung in der bisherigen Form ist nicht mehr zeitgemäß.
- Insbesondere für den Langstreckenverkehr wurde in Mitteleuropa durch private Unternehmen ein großes Angebot an Ladeinfrastruktur errichtet, welches niederschwellig

mit einfachen Abrechnungsformen nutzbar ist. Hiervon profitiert auch die Umsetzung von Ladeinfrastruktur in Kommunen.

- Gesetzliche Vorgaben<sup>1</sup> zum Einbau von Ladeinfrastruktur wurden angepasst. Obschon weiterhin Hürden bestehen, erleichtert dies die Vorgehensweise beim Ausbau.
- Die einstige Skepsis gegenüber rein batterieelektrischen Fahrzeugen ist zunehmend gewichen und die Nachfrage nach Lademöglichkeiten steigt kontinuierlich.
- Die Fahrzeughersteller haben ihr Portfolio erheblich ausgebaut und das Preis-Leistungs-Verhältnis für Fahrzeuge hat sich verbessert.
- Die Antriebswende ist insbesondere in gewerblichen Flotten angekommen, so dass auch hier die Nachfrage steigt.<sup>2</sup>
- Die Landeshauptstadt München hat ihre E-Taxi-Förderung im Juli 2023 novelliert und fördert bis zu 400 vollelektrische E-Taxis bis Ende 2025. Gefördert werden sowohl der Kauf, als auch das Leasing von Gebrauch- und Neufahrzeugen mit einem Drittel der Nettoanschaffungskosten bis maximal 10.000 €. Es gibt zudem einen Klimageschwindigkeitsbonus von 10% der Fördersumme (max. 1.000 €) für die ersten 100 Fahrzeuge.<sup>3</sup>

Infolge der Entscheidung der Vergabekammer Südbayern<sup>4</sup> bedarf es einer erneuten Befassung des Stadtrats mit einer Ermöglichung zum Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in München (dazu Abschnitt 1.2).

## 1.2 Bisheriges Vergabeverfahren des RGU bzw. RKU

Im Jahre 2013 wurde dem Referat für Gesundheit und Umwelt die Federführung für Elektromobilität zugesprochen („Nachhaltiges Kommunales Elektromobilitätskonzept Grundsatzbeschluss“ in 08-14 / V 12355 vom 24.07.2013). Mit dem Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität im Jahr 2015 (14-20 / V 02722 vom 20.05.2015) wurde der Aufbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum durch die SWM beschlossen und vorrangig von Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit den SWM umgesetzt.

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 jedoch gestrichen. Um den Stadtratsauftrag dennoch umzusetzen, bewarb sich das RGU um Bundesfördermittel.

Mit dem Stadtratsbeschluss zum Projekt „München elektrisiert – Me“ wurde das RGU beauftragt, unter dem Förderauftrag „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

<sup>1</sup> Hervorzuheben sind hierbei das Gesetz zur Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes und zur Änderung von kosten- und grundbuchrechtlichen Vorschriften (WEMoG) aus 10/2020 und das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) aus 03/2021.

<sup>2</sup> Mehr als jedes fünfte gewerblich zugelassene Fahrzeug im Bestand hat in München einen Stecker.

<sup>3</sup> Vgl. Stadtratsbeschluss „Novellierung der E-Taxiförderung in München“ (20-26 / V 10356 vom 26.07.2023).

<sup>4</sup> „Auskömmlichkeitsprüfung auch bei Dienstleistungskonzession! VK Südbayern, Beschluss vom 19.10.2023 - 3194.Z3-3\_01-23-20“, abrufbar unter: [https://www.ibr-online.de/IBRUrteile/index.php?SessionID=41f0d89e6b8e6a2c734da751998d8763&zg=0&Suchergebnisse=1&S\\_Submit=suchen&hdr=urteil&S\\_Volltext=ladeinfrastruktur&S\\_Gericht=&S\\_Urteilsdatum=&S\\_Aktenzeichen=&S\\_Fundstelle=&S\\_IBRRS%5Byear%5D=&S\\_IBRRS%5Bnr%5D=&S\\_Norm=&S\\_Sortierung=SortierungNachDatum&S\\_Submit=suchen](https://www.ibr-online.de/IBRUrteile/index.php?SessionID=41f0d89e6b8e6a2c734da751998d8763&zg=0&Suchergebnisse=1&S_Submit=suchen&hdr=urteil&S_Volltext=ladeinfrastruktur&S_Gericht=&S_Urteilsdatum=&S_Aktenzeichen=&S_Fundstelle=&S_IBRRS%5Byear%5D=&S_IBRRS%5Bnr%5D=&S_Norm=&S_Sortierung=SortierungNachDatum&S_Submit=suchen)

„Sofortprogramms 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 konnten dann die notwendigen Personalressourcen sowie eine externe Rechtsberatung mit Expertise im Vergabe- sowie Energiewirtschaftsrecht nach erfolgter Ausschreibung gewonnen 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, 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 Ladeinfrastruktur wurde vom RGU am 10.03.2020 aufgrund der Geheimhaltung ein nichtöffentlicher Beschluss in den Umweltausschuss eingebracht.

### **Genese des Vergabeverfahrens**

Die bundespolitisch formulierten Klimaschutzziele sind, ebenso wie das Ziel der Landeshauptstadt München bis 2035 klimaneutral zu werden, nur zu erreichen, wenn bis dahin nahezu der gesamte motorisierte Verkehr lokal emissionsfrei gestellt wird.

Unter den gegebenen Voraussetzungen war zu Beginn der Ausschreibung im Juni 2020 davon auszugehen, dass sich Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur zu einem tragenden Geschäftsmodell entwickeln könnte. Das Ziel der Landeshauptstadt München war, dass kommunale Zuschüsse erheblich verringert werden bzw. nicht mehr notwendig sind. Darüber hinaus sollte auch eine weitere finanziell gestützte Betrauung der SWM nicht mehr notwendig sein.

Aus diesen Gründen wurde der weitere Aufbau und Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur in München mittels eines europaweiten Vergabeverfahrens ausgeschrieben. Die Durchführung des Vergabeverfahrens und insbesondere die Erstellung der Vergabeunterlagen wurde durch eine renommierte Kanzlei durchgehend juristisch begleitet.

Mit Beschluss des Umweltausschusses<sup>5</sup> vom 10.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17676 Vergabe zum Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum im Stadtgebiet München)<sup>6</sup> wurde das Referat für Gesundheit und Umwelt (seit 01.01.2021 Referat für Klima- und Umweltschutz) beauftragt, das Vergabeverfahren zur Errichtung und zum Betrieb von Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum in der Landeshauptstadt München nach den in oben angegebener Beschlussvorlage genannten Kriterien durchzuführen und den Stadtrat mit dem Zuschlag erneut zu befassen. Die Vergabe richtete sich nach den Vorgaben der Vergabeverordnung (VgV).

### **Ablauf der europaweiten Ausschreibung zur Errichtung und Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund der Landeshauptstadt München**

Die auszuschreibenden Leistungen beinhalteten die Verpflichtung der Betreiber\*in entsprechend vertraglicher Vorgaben, öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen auf öffentlichen Grund der Landeshauptstadt München unter Gewährleistung eines

---

<sup>5</sup> Der „Umweltausschuss“ wurde mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 16.12.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02184) in „Ausschuss für Klima- und Umweltschutz“ (AfKU) umbenannt.

<sup>6</sup> Die genannte Beschlussvorlage wurde in den nichtöffentlichen Sitzungsteil eingebracht. Nach § 46 Abs. 3 Nr. 2 GeschO sind in nichtöffentlicher Sitzung sonstige Angelegenheiten, deren Geheimhaltung vorgeschrieben oder nach der Natur der Sache erforderlich ist, zu behandeln. Das Geheimhaltungsinteresse ergab sich vorliegend daraus, dass die in dieser Beschlussvorlage behandelten Informationen zum Vergabeverfahren nicht veröffentlicht werden durften, da diese das weitere Vergabeverfahren hätten beeinträchtigen können (vgl. § 46 Abs. 3 Nr. 2 GeschO).

diskriminierungsfreien Zugangs zu errichten und zu betreiben. Hierunter fiel auch der Betrieb eines Back-Ends. Insgesamt sollten innerhalb von acht Jahren 1.800 Ladepunkte in vorgegebenen Errichtungszeiträumen aufgebaut werden, davon 1.700 Normal- und 100 Schnelladepunkte. Nach Bedarf sollten 1.000 weitere Ladepunkte errichtet werden.

Entsprechend der Empfehlung der externen Rechtsberatung wurde die Ausschreibung im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens mit einem vorgeschalteten Teilnahmewettbewerb durchgeführt.

Das Vergabeverfahren begann mit der Bewerbungsphase, dem so genannten Teilnahmewettbewerb, im Rahmen dessen interessierte Bieter\*innen innerhalb der hierfür vorgesehenen sechswöchigen Frist ihre Teilnahmeanträge einreichen konnten. Insgesamt waren sechs Teilnahmeanträge eingegangen.

Der Bewerbungsphase schloss sich die Angebots- und Verhandlungsphase an. Auf Grundlage der vom Stadtrat beschlossenen Wertungskriterien wurden drei Bieter\*innen zur Angebotsabgabe aufgefordert. Auf Basis der vorliegenden indikativen Angebote wurden mit zwei Bietenden bilaterale Verhandlungen geführt, in deren Rahmen die Angebote durch die Bieter\*innen der Landeshauptstadt München vorgestellt und diskutiert wurden. Die Verhandlungsphase wurde vom Referat für Klima- und Umweltschutz unter Beteiligung von fachlichen Vertreter\*innen des Mobilitäts- und des Baureferats durchgeführt.

Im Anschluss an die Verhandlungsgespräche wurden die Vergabeunterlagen unter Beteiligung der tangierten Referate überarbeitet und finalisiert. Eine Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung Abt. IV/6 Denkmalschutz und Stadtgestaltung zu Fragen der in den jeweiligen Angeboten unterbreiteten Ladeinfrastrukturlösungen fand bereits vor den Gesprächen mit den Bieter\*innen statt.

Im Anschluss wurden die Bieter\*innen aufgefordert, innerhalb einer weiteren neunwöchigen Frist verbindliche Angebote einzureichen. Diese wurden anschließend gemäß den in der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17676 festgelegten Wertungskriterien wie folgt gewichtet:

- 30 % Vergütung durch die Landeshauptstadt
- 30 % Vergütung durch die Mobilitätsanbieter\*innen
- 20 % Standortkonzept
- 20 % Konzept zur Nutzerfreundlichkeit

Die Angebote wurden unabhängig voneinander juristisch und fachlich gewertet.

### **Nachprüfungsverfahren und Beendigung des Vergabeverfahrens**

Im Rahmen der finalen Angebotsphase wurden zwei Angebote eingereicht. Dabei wurde ein Angebot erstellt, dessen Angebotspreis auch nach Auffassung der juristischen Rechtsberatung ungewöhnlich niedrig erschien, so dass die Landeshauptstadt München gemäß §60 Absatz 1 VgV hiernach verpflichtet war, in eine Aufklärung über den Preis einzutreten und eine Auskömmlichkeitsprüfung durchzuführen. Es wurden insgesamt drei Aufklärungsrunden durchgeführt, die neben einer rechtlichen Prüfung auch von Wirtschaftsprüfer\*innen begleitet wurden. Diese ließen Zweifel bestehen, ob das Angebot auskömmlich kalkuliert wurde und der Auftrag auf dieser Grundlage über die Vertragslaufzeit vertragsgemäß hätte ausgeführt werden können. Vor diesem Hintergrund wurde das betreffende Angebot vom Verfahren ausgeschlossen.

Der Ausschluss wurde von der Gegenseite bei der Landeshauptstadt München als vergaberechtswidrig beanstandet und dieser Umstand im Zuge einer Rüge angezeigt, welcher nicht abgeholfen wurde. Daraufhin stellte die Gegenseite einen Nachprüfungsantrag bei der Vergabekammer Südbayern mit der Begründung, dass die durchgeführte Preisprüfung

nicht rechtmäßig gewesen sei. Dies wurde mit der Forderung verbunden, das Vergabeverfahren in den Zustand vor dem Ausschluss der Gegenseite im März 2023 zurückzusetzen.

Der Beschluss der Vergabekammer erging am 19. Oktober 2023 und enthält im Wesentlichen die Entscheidung, dass das Vergabeverfahren in den Stand vor der Auftragsbekanntmachung – Juni 2020 – zurückversetzt werden müsste. Die Vergabekammer begründete ihre Auffassung damit, dass das Vergabeverfahren nach der Konzessionsvergabeverordnung (KonzVgV) und nicht nach der Vergabeverordnung (VgV) hätte erfolgen müssen. Die Vergabekammer hat damit weder dem Wunsch der Landeshauptstadt entsprochen, das Verfahren mit einem Zuschlag auf das der Auswertung entsprechend obsiegende Angebot abzuschließen, noch hat die Gegenseite erreicht, dass das Verfahren in den Zustand vor ihrem Ausschluss zurückversetzt werden muss und damit der Zuschlag absehbar auf ihr Angebot hätte erteilt werden müssen

Die Entscheidung der Vergabekammer entspricht der Vorgabe, eine neue Ausschreibung durchzuführen, sofern die Landeshauptstadt München die Errichtung und den Betrieb von Ladeeinrichtungen weiterhin in geplanter Form vergeben möchte. Sie beinhaltet allerdings keine Verpflichtung eine erneute Ausschreibung durchzuführen.

Gegen die Entscheidung der Vergabekammer hätte die Landeshauptstadt München binnen einer Frist von zwei Wochen Beschwerde beim Bayerischen Obersten Landesgericht einlegen können. Um den Ladeinfrastrukturausbau nicht weiter durch ein langwieriges Verfahren zu gefährden, hat das Referat für Klima- und Umweltschutz in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat und dem Büro des Oberbürgermeisters die Handlungsempfehlung weitergeleitet, von einer solchen Beschwerde abzusehen. Somit wurde die Entscheidung der Vergabekammer Südbayern am 2. November 2023 rechtskräftig.

Durch die Beendigung des Vergabeverfahrens und die Neugründungen des Referats für Klima- und Umweltschutz und des Mobilitätsreferats kann die Federführung nun formal auf das Mobilitätsreferat übergehen. Eine Zuständigkeit in einem Referat dient auch einer ganzheitlichen Betrachtung und Behandlung der Antriebswende als Teil der Mobilitätswende. Der Aufgabenverteilungsplan der Landeshauptstadt München wird entsprechend angepasst.

## **2. Neues Verfahren**

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird ein neues Verfahren zum Aufbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum dargelegt.

Für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur in München gelten aus Sicht des Mobilitätsreferats folgende Ziele und Vorgaben:

- Privatgrund vor öffentlichem Grund
- Schnelle Verdopplung der Anschlussleistung im öffentlichen Raum
- Stadtweite und bedarfsgerechte Erweiterung der Ladeinfrastruktur
- Wettbewerbsähnliches Verfahren mit Ladepunktbetreibenden Unternehmen
- Eigenfinanzierter Aufbau von Ladeinfrastruktur
- Sicherstellung von Verfügbarkeit barrierereduzierter und barrierefreier Ladeinfrastruktur

## **2.1 Verfahrensoptionen zum weiteren Aufbau**

Für den weiteren Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur stehen dem Mobilitätsreferat nun zwei Verfahrensoptionen zur Verfügung:

### **Neuausschreibung des europaweiten Vergabeverfahrens**

Infolge des Marktumfelds, das sich gegenüber den Vorbereitungen des kürzlich aufgehobenen Vergabeverfahrens im Jahre 2019 erheblich verändert hat, sowie der erwarteten Verfahrensdauer von mehr als einem Kalenderjahr bis zur Auswahl hält das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz eine europaweite Neuausschreibung derzeit für nicht zielführend, weshalb eine europaweite Ausschreibung nicht weiterverfolgt wird.

### **Standortvergabe über Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO / Sondernutzungserlaubnisse**

Neben einem formellen Vergabeverfahren kann die Errichtung von Ladesäulen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München auch auf straßenverkehrsrechtlicher bzw. straßenrechtlicher Grundlage geregelt werden. Das Mobilitätsreferat schlägt daher das Verfahren der Standortvergabe über Ausnahmegenehmigung und Sondernutzung vor. Die Möglichkeiten zur Ausgestaltung dieser Verfahrensoption und der nähere Ablauf werden unter Ziffer 2.4 beschrieben.

## **2.2 Kurzbeschreibung des Zuteilungsvorschlags nach der gewählten Verfahrensoption**

Die Standortvergabe über Ausnahmegenehmigung und Sondernutzung zum Aufbau von Ladeinfrastruktur soll folgendermaßen ablaufen und nach Beschlussfassung entsprechend veröffentlicht werden:

1. Der Ladebedarf wurde stadtbezirksweise für die nächsten Jahre ermittelt und sieht grob eine Verdopplung der aktuellen Ladeleistung im öffentlichen Raum bis Ende 2026 vor (vgl. unten Ziffer 2.2.2). Dieser Bedarf sichert gleichzeitig eine bedarfsgerechte Ausweitung im Stadtgebiet und bildet eine Beschränkung für die Anschlussleistung im öffentlichen Raum und darauffolgend der Anzahl an möglichen Ladeeinrichtungen, die ladepunktbetreibende Unternehmen aufbauen dürfen.
2. Es erfolgt eine Aufteilung in räumliche Kontingente, auf die sich ladepunktbetreibende Unternehmen bewerben können.
3. Sollten mehrere Unternehmen Interesse an einem Kontingent haben und sich qualifizieren, entscheidet das Los.
4. Im Rahmen der Kontingentzuweisung ist für die einzelnen Stadtbezirke und die Bezirksausschüsse ersichtlich, welcher Anbieter dort aufbauen wird.
5. Das ladepunktbetreibende Unternehmen ermittelt bereits im Rahmen des Antrags erste Standorte und nach erfolgreicher Zuteilung erfolgt die Standortprüfung unter Einbeziehung der Bezirksausschüsse und der Durchführung eines Erinnerungsverfahrens zur technischen Abstimmung sowie die Ermittlung weiterer Standorte, um das komplette Kontingent flächendeckend auszufüllen.
6. Die ladepunktbetreibenden Unternehmen dürfen auf dem Gebiet des/der ihnen zugewiesene Kontingente/s bis zu Ende 2026 exklusiv Anträge für eine Genehmigung stellen.

7. Das Mobilitätsreferat genehmigt diese Standorte per Bescheid i.d.R. mit einer Ausnahmegenehmigung nach §46 StVO. Die Genehmigung wird für 3 Jahre erteilt. Um einen kostendeckenden Betrieb zu gewährleisten, ist seitens der Landeshauptstadt München bei weiterem Vorliegen der Voraussetzungen eine zweimalige Verlängerung vorgesehen.
8. Ab dem Zeitpunkt der Genehmigung hat das Ladepunktbetreibende Unternehmen 6 Monate Zeit, die Ladeeinrichtung in Betrieb zu nehmen. Bei Vorlage nachweisbarer Verzögerungen, die nicht dem Ladepunktbetreibenden Unternehmen angelastet werden können, kann diese Frist kurzfristig verlängert werden.
9. Das Ladepunktbetreibende Unternehmen beantragt selbstständig die Errichtung eines Netzanschlusses durch die SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG. (Die Anbieter werden im Auswahlverfahren auf die technischen Mindestanforderungen des Netzbetreibers (TAB/TAR) inkl. der ergänzenden Bedingungen zu den technischen Anschlussbedingungen in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen, ebenso, wie auf ein normenkonformes Messkonzept für die Sicherstellung einer korrekten Abrechnung zum Netzbetreiber als zentraler Bestandteil der Ladeinfrastruktur).
10. Die SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG. erstellt den Netzanschluss.
11. Das Ladepunktbetreibende Unternehmen errichtet die Ladeinfrastruktur, einschließlich der dafür notwendigen baulichen Anpassungen und ggf. erforderlichen Schutzeinrichtungen (z. B. Poller).
12. Die erforderliche Beschilderung und Markierung der Stellplätze erfolgt in Abstimmung zwischen Mobilitäts- und Baureferat. Die Ausführung der Beschilderung und Markierung wird durch das Ladepunktbetreibende Unternehmen durchgeführt. Das Baureferat führt dabei nur die technische Kontrolle durch. Die Überprüfung der ordnungsgemäßen Umsetzung der entsprechenden Anordnung des Mobilitätsreferats zur Beschilderung, Markierung oder Sicherungsmaßnahmen obliegt in eigener Zuständigkeit dem Mobilitätsreferat. 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.

### **2.2.1 Allgemeine planerische Vorgaben seitens der Landeshauptstadt München**

Seit dem 13.04.2024 gilt die EU-Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastruktur Regulation – AFIR). Sie ersetzt Teile der Ladesäulenverordnung (LSV). Grundsätzlich stellen die beiden Verordnungen technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb sowie weitere Aspekte des Betriebes von Ladepunkten wie Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur sicher.

Bei der angewandten Bedarfsermittlung wurde bereits mit den Vorgaben aus Art. 3 Abs. 1 AFIR gerechnet. Da die AFIR sich diesbezüglich auf ein Hoheitsgebiet eines Mitgliedsstaats bezieht und nicht auf eine kommunale Gebietskörperschaft, können aus fachlichen Gründen die Werte modifiziert werden. Die AFIR möchte ein funktionierendes Gesamtsystem in Europa etablieren, in welchem auch aperiodische Verkehre<sup>7</sup> über lange Fahrstrecken komfortabel und zuverlässig abgewickelt werden können, ohne zwingend auf Lademöglichkeiten bei der Unterkunft oder am Arbeitsplatz angewiesen zu sein. Die Systematik, einen Bedarf nach Ladeleistung und nicht nach Ladepunkten zu ermitteln, ermöglicht

---

<sup>7</sup> Im Verkehrswesen wird in Bezug auf Infrastruktur üblicherweise mit wiederkehrenden alltäglichen Mobilitätsmustern gerechnet. Der DTVw gibt dies z.B. im Kfz-Verkehr wieder. Aperiodische Verkehre sind Mobilitätsmuster, die von diesem Schema abweichen. Beispielsweise ist in klassischen Urlaubsregionen daher der Umfang an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur daher umfassender auszubilden.

eine Betrachtung, die zunächst keine Vorgaben macht, wie die Leistung erreicht wird. Auch die Entscheidung über die Anzahl der Ladepunkte je Standort sowie die jeweilige Ladeleistung der einzelnen Ladepunkte obliegt grds. dem jeweiligen Unternehmen.

Im Folgenden werden einige Ziele und Vorgaben seitens der Landeshauptstadt München beschrieben:

### **Privatgrund vor Öffentlichem Grund**

Aufgrund der hohen Flächenkonkurrenzen im öffentlichen Raum ist die Nutzung von Privatgrund zum Aufbau von Ladeinfrastruktur grundsätzlich vorzuziehen. 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. Die Mobilitätsstrategie der Landeshauptstadt München berücksichtigt unter anderen auch den Konflikt von Nutzungen und Ansprüchen an bzw. im öffentlichen Raum, welche in Straßenzügen oftmals rivalisierend und exklusiv sind. Beispiele hierfür sind die intensive erforderliche Abwägung zwischen:

- Neuplanung von Infrastruktur für die fließende Mobilität (z.B. Radwege, Busspuren, Trambahnbau),
- Verbesserung von Querungsmöglichkeiten und Bewegungsmuster im Fußverkehr,
- Abstellanlagen für unterschiedliche Formen der Mikromobilität,
- Pkw-Abstellflächen bei heute schon hohem Parkdruck,
- Steigerung des Stadtgrüns und Versickerungsflächen als Maßnahme zur Klimamitigation,
- Aspekte der Verkehrssicherheit, Einsichtigkeiten von Verkehrsflächen und Aufenthaltsflächen,
- Erhalt und Ausbau von Flächen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Neugestaltung der Flächenaufteilung sowie temporäre Nutzungen von öffentlichen Flächen (kürzerer Art z.B. durch Veranstaltungen, längerer Art z.B. für Sommerstraßen),
- diverse technische Einrichtungen (z.B. Trafos, Zugang- und Evakuierungsbauwerke zu Tunnels, Fernwärme, usw.)
- kommerzielle Ansprüche wie Freischankflächen, Warenauslagen und Ladeinfrastruktur, etc.
- sowie Baustellen und Baustelleneinrichtungsflächen.

Um den Aufbau von Ladeinfrastruktur auf Privatgrund aktiv zu unterstützen, gibt es seit 2016 durch das Referat für Gesundheit und Umwelt bzw. seit 2021 durch das Referat für Klima- und Umweltschutz das Förderprogramm Klimaneutrale Antriebe ([www.muenchen.de/fka](http://www.muenchen.de/fka)). Als Landeshauptstadt München begrüßen wir dabei öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auf Privatgrund.

Auch seitens der Bundesregierung wird eine Priorisierung des Privatgrunds vor dem öffentlichen Grund gesehen, wie sich bspw. aus den Ausführungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ergibt, welches im September 2023 das Ausschreibungsergebnis des Aufbaus eines Schnellladenetzes für Pkw veröffentlicht hat. Grundsätzlich soll diese Ladeinfrastruktur auf Privatgrund errichtet werden. Sofern sich keine privaten Flächen finden, ist zu prüfen, ob im öffentlichen Raum diese Schnellladeinfrastruktur durch die im Ausschreibungsverfahren für das Münchner Stadtgebiet erfolgreichen Unternehmen BayWa, E.On Drive und Eviny genehmigungsfähig ist. Diese sind – infolge ihrer erforderlichen Anschlussleistung – durch die in diesem Beschluss dargestellte

Vorgehensweise nicht betroffen.

### **Schnelle Verdopplung der Anschlussleistung im öffentlichen Raum**

Aus dem integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität (IHFEM) wurde zwischen 2017 und 2020 durch die SWM Ladeinfrastruktur im Umfang einer Anschlussleistung von rund 26,8 MW im öffentlichen Raum errichtet.

Auch weiterhin empfiehlt das Mobilitätsreferat, die Anschlussleistung als Maßstab für den Ausbau zugrunde zu legen. Je nach Standort ergibt sich eine größere Flexibilität bei der technischen Ausführung an den einzelnen Ladeeinrichtungen (mehr/weniger Ladeleistung, mehr/wenige Ladepunkte). Ziel ist eine effiziente Ausgestaltung in Bezug auf Flächenbedarf und Investitionssumme sowie eine größtmögliche Bedienung von Fahrzeugen über den Tag. Die Anschlussleistung soll daher durch neue Ladeinfrastruktur auf rund 55 MW verdoppelt werden.

### **Stadtweite und stadtbezirksbezogene bedarfsgerechte Erweiterung der Ladeinfrastruktur**

Vorrangiges Ziel beim Ausbau der Ladeinfrastruktur ist die zeitnahe Abdeckung des Großteils gesamten Stadtgebiets durch ladepunktbetreibende Unternehmen. Hierfür wurden seitens des Mobilitätsreferates die Zielwerte des mittelfristigen Ladebedarfs (gemessen in Anschlussleistung) für alle Stadtbezirke auf Basis der heutigen Kenntnisse ermittelt. Diese sind Tabelle 2 zu entnehmen.

Das Mobilitätsreferat wird den Zubau monitoren und behält sich episodische Anpassungen an den Kontingenten vor, wenn sich im Verhältnis zur getroffenen Bedarfsermittlung ein Mehr- oder Minderbedarf ergeben sollte oder im Hinblick auf die zeitliche und räumliche Auslastung (über einen längeren Zeitraum) eine spürbare Veränderung ergeben sollte. Vorstellbar ist hier insbesondere eine Veränderung um 25%, welche ggf. eine weitere Stadtratsbefassung erforderlich machen könnte.

### **Wettbewerbsähnliches Verfahren mit unterschiedlichen Ladepunktbetreibenden**

Im hier vorgeschlagenen Verfahren sind Ladepunkte bis zu 22 kW abgegebener Leistung sogenannte Normalladepunkte. Ladeeinrichtungen mit Ladepunkten höherer Leistung werden in einem separaten Stadtratsbeschluss behandelt. Ladepunkte müssen technisch mindestens 11 kW Ladeleistung abgeben können. Ladepunkte, die nicht baulich in eine Ladeeinrichtung ab 11 kW integriert sind, sind auszuschließen.

Bei der Verteilung der Ladepunkte ist davon auszugehen, dass Normalladeinfrastruktur in der Regel einfacher und kostengünstiger zu errichten ist als Schnellladeinfrastruktur. Daher liegt der Landeshauptstadt München daran, hier ein flächendeckendes Netz im Stadtgebiet errichten zu lassen. Die in diesem Bereich agierenden Unternehmen benötigen für einen wirtschaftlichen Betrieb eine große Zahl an Standorten innerhalb einer Stadt.

### **Eigenfinanzierter Aufbau unterschiedlicher Arten von Ladeinfrastruktur**

Es wurde ein Verfahren gewählt, welches transparent und diskriminierungsfrei den Aufbau durch interessierte ladepunktbetreibende Unternehmen ermöglicht. Dies entspricht auch der aktuellen Forderung der Monopolkommission<sup>8</sup>.

Die Finanzierung des Aufbaus und Betriebs erfolgt durch die ladepunktbetreibenden

<sup>8</sup> 9. Sektorgutachten Energie (2023): „Mit Wettbewerb aus der Energiekrise“, Sektorgutachten der Monopolkommission gemäß § 62 EnWG, 09. Oktober 2023. Abrufbar unter: [https://www.monopolkommission.de/images/PDF/SG/9sg\\_energie\\_volltext.pdf](https://www.monopolkommission.de/images/PDF/SG/9sg_energie_volltext.pdf)

Unternehmen. Die Unternehmen übernehmen alle direkt mit ihrem Vorhaben verbundenen Kosten wie beispielsweise die Erstellung von Plänen, den Tiefbau für die Errichtung von Netzanschlüssen, Fundamenten und ggf. notwendigen Anpassungen im Straßenraum, den Aufbau der Ladeinfrastruktur, die Beschilderung und Markierung, ggf. notwendige Verkehrssicherungsmaßnahmen sowie sämtliche Betriebskosten, Wartung und einen möglichen Rückbau der Ladeinfrastruktur. Eine Bezuschussung durch die Landeshauptstadt München ist nicht vorgesehen.

Die Ladepunktbetreibenden Unternehmen erhalten das Recht in dem Kontingent, das ihnen zugeteilt wurde, Ladeinfrastruktur bis zum errechneten Bedarf zu errichten. Dieses Recht wird ihnen durch die Landeshauptstadt München grds. mittels einer Ausnahmegegenehmigung nach § 46 StVO mit Sondernutzung mit einer zeitlichen Befristung von (infolge der VwVStVO) drei Jahren erteilt. Die Landeshauptstadt München ist aktiv bestrebt, der nach drei Jahren erforderlichen Verlängerung zumindest zweimal statt zu geben. Üblicherweise kann daher mit einer Betriebsdauer von neun Jahren gerechnet werden.

Nach Ablauf der maximalen Betriebsdauer kann im Falle der Beibehaltung des Standortes eine Vereinbarung mit dem nachfolgenden Betreiber über ein Belassen verschiedener Verkehrsführungen oder -einrichtungen geschlossen werden.

Bei einem Rückbau der Ladeinfrastruktur muss, in Absprache mit dem zuständigen Straßenunterhaltsbezirk des Baureferates, der Verkehrsraum vom jeweiligen Betreiber in den ursprünglichen Zustand rückgebaut werden.

### **Sicherstellung von Verfügbarkeit barrierereduzierter und barrierefreier Ladeinfrastruktur**

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 den antragstellenden Unternehmen eingefordert werden.

Der Leitfaden „Einfach Laden ohne Hindernisse“<sup>9</sup> 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 barrierereduzierter Ladeinfrastruktur dauerhaft und örtlich auseinanderzusetzen. Das Potenzial, barrierereduzierte 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 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.

Zusammenfassend lässt sich bzgl. der Barrierefreiheit sagen, dass dem seitens des

<sup>9</sup> Leitfaden „Einfach Laden ohne Hindernisse: Anforderungen an barrierefreie Ladeinfrastruktur“, abrufbar unter: [https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2023/04/Leitfaden\\_barrierefreie-Ladeinfrastruktur.pdf](https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2023/04/Leitfaden_barrierefreie-Ladeinfrastruktur.pdf)

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.

### **Bereitstellung von Ökostrom und Preisgestaltung an Ladeinfrastruktur**

Die Landeshauptstadt München möchte, dass an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ausschließlich Ökostrom verkauft wird. Im ausgewählten neuen Verfahren kann dies jedoch infolge des BayStrWG nicht zur straßenrechtlichen Auflage gemacht werden. In der Praxis ist jedoch ohnehin zu erwarten, dass nur Ökostrom angeboten werden wird, da für die Ladepunktbetreibenden Unternehmen nur mit Ökostrom-Zertifikaten eine ergänzende Finanzierung durch die Treibhausgasminderungsquote möglich ist.

Bei der Preisgestaltung (Stromtarife) gelten die Vorgaben der AFIR (Art. 5, Abs. 4). Die Interoperabilität ist über Angebote von unterschiedlichsten Fahrstromanbietern/E-Mobility Service Provider gegeben. Diese bieten am Markt sowohl Verträge mit keiner/geringer Grundgebühr und erhöhtem kWh-Preis wie auch Verträge mit erhöhter Grundgebühr bei geringeren kWh-Preis an. Die Ladepunktbetreibenden Unternehmen müssen infolge LSV und AFIR sogenannte ad-hoc-Tarife anbieten. Insgesamt werden die gesetzlichen Regelungen als ausreichend erachtet.

Nutzende werden – wie bisher – mit einem Vertragsverhältnis (derzeit auch ohne monatliche Grundgebühr) mit dem Fahrstromanbieter ihrer Wahl ihr Fahrzeug laden können.

### **Aufbau guter Kommunikationsstrukturen**

Sowohl gegenüber interessierten Ladeinfrastrukturbetreibern als auch gegenüber den Bürger\*innen und Besucher\*innen Münchens ist die Landeshauptstadt München bestrebt, eine einfache und effiziente Kommunikation aufzubauen. Hierzu wird das Mobilitätsreferat einen Beauftragten ernennen.

Eine besondere Rolle kommt hier der Veröffentlichung im Geoportal bzw. auf „münchen unterwegs“ zu.

### **2.2.2 Bedarfsermittlung**

Das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München stellt den öffentlichen Grund zum Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur Unternehmen zur Verfügung.

Um die Verhältnismäßigkeit für die zur Verfügung Stellung öffentlichen Grunds zu wahren und einer zu starken Nutzung des öffentlichen Raums entgegenzuwirken, wird die Anschlussleistung je Stadtbezirk entsprechend dem kurzfristig erforderlichen örtlichen Bedarf limitiert. Der Bedarf wurde mit einer Bedarfsermittlung zum Datenstand Q4/2023 ermittelt. In der Bedarfsermittlung finden u.a. folgende Datensätze umfassende Berücksichtigung:

- die privat<sup>10</sup> zugelassenen Fahrzeuge mit Stecker (BEV<sup>11</sup> und PHEV<sup>12</sup>) je Stadtbezirksteil,

<sup>10</sup> gewerblich zugelassene Fahrzeuge finden keine Berücksichtigung, infolge punktueller Zulassungen auf einzelne Unternehmen zu starken Ausreißern kommt.

<sup>11</sup> BEV = Battery Electric Vehicle: Batterieelektrisches Fahrzeug

<sup>12</sup> PHEV = Plug-In Hybrid Electric Vehicle: Ein Plug-in-Hybrid ist ein Kraftfahrzeug mit einem elektrischen Motor sowie einem Verbrennungsmotor. Die Antriebsbatterie kann sowohl über einen Verbrennungsmotor als auch über einen Stecker am Stromnetz aufgeladen werden.

- eine Ableitung der tatsächlich verkehrenden Fahrzeuge mit Stecker,
- Erwartungen an die steigende Anzahl an vor Ort betriebenen Fahrzeugen,
- eine Anwendung von stadtbezirksteilbezogenen Koeffizienten zum Heim- und Arbeitgeberladen anhand der vorwiegenden Nutzung im Flächennutzungsplan,
- die bereits bestehende Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund,
- die mit Q4/2023 in Betrieb befindliche und tatsächlich öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auf Privatgrund entsprechend dem Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur sowie aktueller Standortentwicklungen im Bereich Schnellladen,
- sowie Fahrleistungsabschätzungen für gewerbliche Verkehre wie E-Taxis, E-Car-sharing sowie elektrische Wirtschaftsverkehre für das Schnellladen<sup>13</sup>.

Die AFIR setzt als Vorgabe auf nationaler Ebene je BEV 1,3 kW und je PHEV 0,8 kW Anschlussleistung voraus. Für die Bedarfsermittlung für das vorliegende Verfahren wurden diese Werte innerstädtisch stadtteilbezogen abgemindert um a) Rücksicht auf Laden zu Hause und beim Arbeitgeber zu nehmen und b) den niedrigeren großstädtischen Energieverbrauch (kWh je 100 km Fahrstrecke) Rechnung zu tragen.

Die Berechnung der Bedarfsermittlung erfolgt methodisch auf dem räumlichen Zuschnitt der 108 Stadtbezirksteile. Sie wurde u.a. aus Gründen des Datenschutzes und der Anwendbarkeit auf Stadtbezirke aggregiert (vgl. Tabelle 2).

Die nachfolgende Tabelle 1 stellt die wesentlichen Kennwerte und Ergebnisse der Bedarfsermittlung im Bestand und in der Prognose dar.

---

<sup>13</sup> spätere Beschlussfassung.

**Tabelle 1: Veränderungen bei Fahrzeuganzahl, Anschlussleistung und Ladeangebot im Bestand und als Prognose**

	<b>Bestand (31.12.2023)</b>	<b>Bedarf Prognose **</b>
Privat zugelassene BEV	11.184 BEV	
Privat zugelassene PHEV	7.347 PHEV	
tatsächlich verkehrende BEV	33.552 BEV ***	117.432 BEV
tatsächlich verkehrende PHEV	22.041 PHEV ***	22.041 PHEV
Bedarf auf Grundlage AFIR mit Besucher-Zuschlag und Ortsabschlag infolge Arbeitgeberladen/Heimladen*	32.253 kW	74.432 kW
Ladeleistung öffentlich zugänglicher Privatgrund (Einzelhandel, Tankstellen, usw.)	19.158 kW	38.580 kW
Ladeleistung öffentlicher Raum Normalladen	25.908 kW	44.129 kW, davon <b>17.321 kW</b> „neu“ (→ vgl. Tabelle 2)
Ladeleistung öffentlicher Raum „Schnellladen“	18 Standorte mit 900 kW	Anschlussleistung von $\Sigma$ 9.500 kW) (→ vgl. Tabelle 4)
<p>* Die AFIR setzt je BEV 1,3 kW und je PHEV 0,8 kW Anschlussleistung voraus. Als transnationale Vorgabe setzt sie damit auf nationaler Ebene an und betrachtet grenzüberschreitende, auch aperiodische Verkehre wie Urlaubsreiseverkehr. Der Wert wurde innerstädtisch stadtteilbezogen abgemindert um a) Rücksicht auf Laden zu Hause und beim Arbeitgeber zu nehmen und b) den niedrigeren großstädtischen Energieverbrauchs infolge geringerer Fahrgeschwindigkeit und erhöhter Rekuperation Rechnung zu tragen.  ** Für die Prognose wurde die Anzahl anzusetzender BEVs um 250% überhöht und mit räumlichen Faktoren zum Heimladen/Arbeitgeberladen verschnitten.  *** Der Wert liegt geringfügig unterhalb der Summe der in München zugelassenen Pkw mit der jeweiligen Antriebsart, da es eine Rechengröße darstellt, welche gewerblich genutzte Fahrzeuge, welche vorrangig an anderen Orten verkehren, und folgerichtig keinen Ladebedarf in München auslösen.</p>		

Vorerst ist nur eine Beantragung von Ladeeinrichtungen mit Ladepunkten mit bis zu 22 kW genehmigungsfähig. Der Ausbau je Stadtbezirk erfolgt durch jeweils **ein** ladepunktbetreibendes Unternehmen in den jeweiligen Kontingenten. Dieses Unternehmen wird per wettbewerbsähnlichem Verfahren ermittelt. Das Unternehmen muss im Umfang der Bedarfsermittlung und unter Berücksichtigung der stadtweit geltenden Standortkriterien Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum errichten.

Sowie sich technische Entwicklungen in den folgenden Jahren ergeben, die im Bereich der heute als Normalladen qualifizierten Infrastruktur eine höhere Ladeleistung als 22 kW ermöglichen, wird dies durch die Verwaltung geprüft und die Vorgaben im Verfahren ggf. entsprechend angepasst, transparent kommuniziert und soweit zulässig ermöglicht.

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

Tabelle 2: Bedarf beim Normalladen je Stadtbezirk

Stadtbezirk	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	1.364 kW	66 kW	253	188	<b>387 kW</b>
2	1.144 kW	93 kW	293	226	<b>1.090 kW</b>
3	1.722 kW	0 kW	338	228	<b>1.198 kW</b>
4	1.452 kW	0 kW	424	286	<b>927 kW</b>
5	1.260 kW	622 kW	376	228	<b>529 kW</b>
6	704 kW	0 kW	162	138	<b>300 kW</b>
7	836 kW	600 kW	399	266	<b>651 kW</b>
8	512 kW	300 kW	140	74	<b>125 kW</b>
9	2.332 kW	966 kW	631	451	<b>1.078 kW</b>
10	616 kW	1.100 kW	321	232	<b>224 kW</b>
11	616 kW	1.367 kW	288	205	<b>135 kW</b>
12	2.460 kW	2.002 kW	583	336	<b>218 kW</b>
13	1.149 kW	2.626 kW	849	539	<b>1.053 kW</b>
14	556 kW	682 kW	245	159	<b>362 kW</b>
15	952 kW	454 kW	917	578	<b>993 kW</b>
16	1.332 kW	444 kW	691	512	<b>1.393 kW</b>
17	776 kW	44 kW	264	175	<b>436 kW</b>
18	1.084 kW	44 kW	418	277	<b>465 kW</b>
19	1.392 kW	2.480 kW	855	536	<b>1.120 kW</b>
20	616 kW	344 kW	359	241	<b>479 kW</b>
21	1.573 kW	2.506 kW	823	482	<b>826 kW</b>
22	616 kW	252 kW	437	285	<b>1.305 kW</b>
23	176 kW	1.800 kW	391	256	<b>640 kW</b>
24	336 kW	244 kW	454	290	<b>1.018 kW</b>
25	1.232 kW	122 kW	273	159	<b>369 kW</b>
<b>Summe</b>	<b>26.808 kW</b>	<b>19.158 kW</b>	<b>11.184 BEV</b>	<b>7.347 PHEV</b>	<b>17.321 kW</b>
* 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.					

### Stadtweiter Ausbau im Normalladen

Je Stadtbezirk ist Ladeinfrastruktur bis zur Anschlussleistung in der rechten Spalte in Tabelle 2 zu errichten. Der letzte verbleibende Ladepunkt bzw. Ladesäule darf das Kontingent überschreiten. Als Beispiel: 387 kW mittelfristige Anschlussleistung im Stadtbezirk 1

ergeben somit wahlweise 36 Ladepunkte mit 11 kW ( $\cong$  396 kW), 18 Ladepunkte mit 22 kW ( $\cong$  396 kW) oder eine beliebige Kombination dieser.

Für die Umsetzung eines Standorts muss das ladepunktbetreibende Unternehmen nach der Genehmigung durch das Mobilitätsreferat einen Antrag auf Erstellung eines Netzan schlusses bei der SWM Infrastruktur GmbH & Co KG stellen. Die SWM Infrastruktur GmbH & Co KG wird nach Beauftragung den Netzan schluss errichten. Die Ausbaugeschwindigkeit unterliegt Kapazitätsbeschränkungen, welche sich infolge von ggf. nicht erfolgreichen Ausschreibungen einstellen.

### 2.3 Kontingente im Normalladen

Die Anschlussleistung der verschiedenen Stadtbezirke aus Tabelle 2 wird zu insgesamt acht Kontingenten aggregiert. Die Stadtbezirke sind in ihrer Anschlussleistung sehr heterogen. Die ermittelten zur Deckung des örtlichen Bedarfs notwendigen Anschlussleistungen unterscheiden sich zwischen den Stadtbezirken teils erheblich. In manchen Stadtbezirken (z.B. Stadtbezirke 8 und 11) ergeben sich dabei Kapazitäten von deutlich unter 10 Ladesäulen (teils nur 3 Ladesäulen ausgehend von einer Ladeleistung bis 22 kW). Dies lässt die Attraktivität für potenziell interessierte Unternehmen für einzelne Stadtbezirke deutlich sinken. Um die Zielerreichung eines flächendeckenden Angebots von Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet sicherzustellen, sollen daher 8 Kontingente jeweils mit 3-4 Stadtbezirken gebildet werden.

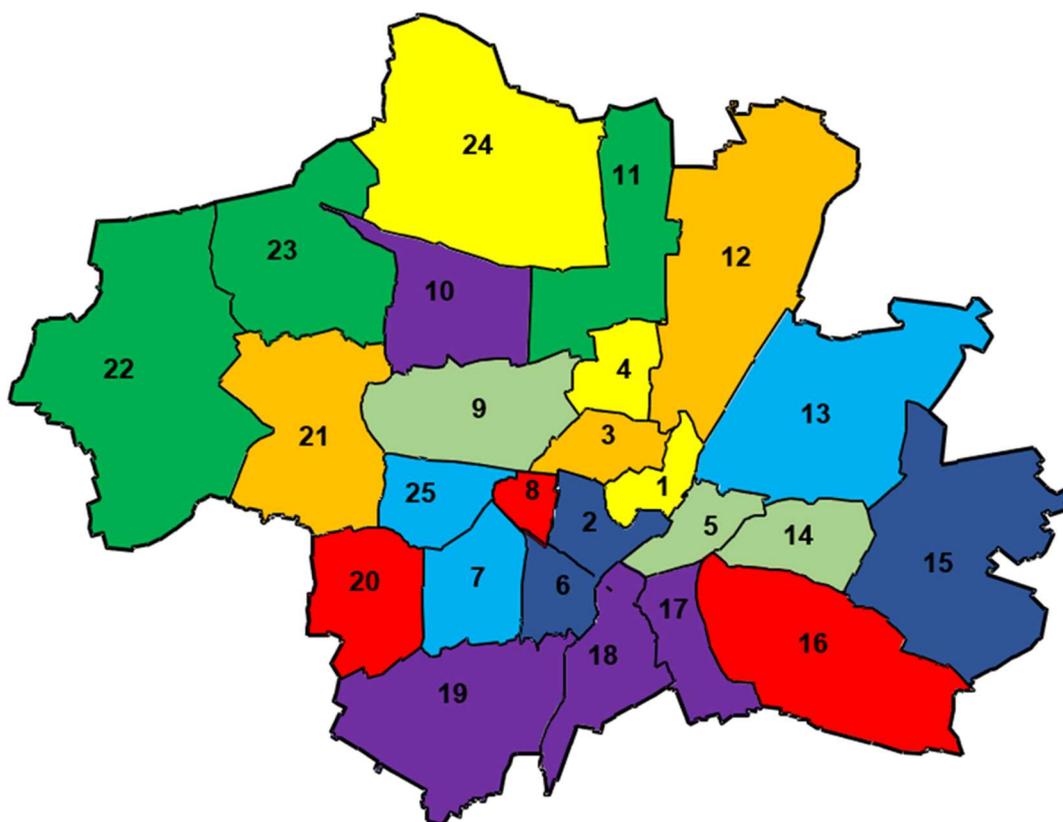


Abbildung 1: Die acht Kontingente

Die Zuordnung der Stadtbezirke zu einem Kontingent erfolgte dabei mathematisch, d.h. dem ersten Kontingent wird der Stadtbezirk mit der größten Anschlussleistung und der kleinsten Anschlussleistung zugewiesen. Das zweite Kontingent die zweitgrößte und die zweikleinsten. Nach der Zuweisung von 16 Stadtbezirken zu acht Kontingenten werden die Kontingente und die verbleibenden neun Stadtbezirke erneut sortiert. Das nunmehr größte Kontingent erhält die nun kleinste Anschlussleistung, usw. Der letzte Stadtbezirk wird dem

dann kleinsten Kontingent zugewiesen.

Abbildung 1 stellt die acht Kontingente dar. Beispielsweise umfasst das gelbe Kontingent die Stadtbezirke 01, 04 und 24 und das rote Kontingent die Stadtbezirke 08, 16 und 20.

## **2.4 Beschreibung der vorgesehenen „Verteilung“ der Kontingente und der Auswahl der Ladepunktbetreibenden Unternehmen**

### **Standorterteilung über Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO / Sondernutzungserlaubnisse**

Wie schon dargelegt (siehe Abschnitt 2.1) kann die Errichtung von Ladesäulen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München auf straßenverkehrsrechtlicher bzw. straßenrechtlicher Grundlage geregelt werden. Das Mobilitätsreferat schlägt aufgrund der zeitlichen Vorteile dieses Verfahren vor.

Bei der Verteilung der Kontingente an die Betreiber gilt es, Entscheidungen unter Beachtung der Grundsätze der Gleichbehandlung, Nichtdiskriminierung, Transparenz und Verhältnismäßigkeit zu treffen. Diesbezüglich müssen sachgerechte straßenbezogene Kriterien im Sinne des Straßen- und Straßenverkehrsrechts angewendet und die Chancengleichheit gewahrt werden.

Für die Verteilung der Kontingente auf diesem Weg kommen grundsätzlich drei mögliche Verfahren in Betracht:

#### **a) Punktesystem**

Das sog. Punktesystem zielt auf eine Auswahl anhand von Qualitätskriterien ab. Die jeweils eingereichten Unterlagen verschiedener Unternehmen werden hinsichtlich der verschiedenen – vorher transparent auch bzgl. der Gewichtung bekanntzugebenden – Qualitätskriterien bepunktet. Den Zuschlag erhält das Unternehmen mit der höchsten Punktzahl.

#### **b) Losverfahren**

Bei einem Losverfahren werden die zu verteilenden Standorte bzw. Kontingente durch Ziehen der Gewinner aus einem Lostopf vergeben. Die Aufnahme in den Lostopf kann dabei von vorher transparent bekanntzugebenden Kriterien (z.B. vollständige Antragsunterlagen, Beachtung der Standortkriterien bei eingereichten Standortvorschlägen) abhängig gemacht werden, wodurch ein gewisser Qualitätsstandard gewährleistet bzw. die Auseinandersetzung mit konkreten örtlichen Gegebenheiten und Problemen sowie die Hinwirkung auf das Ziel einer flächendeckenden Bereitstellung von Ladeinfrastruktur erreicht werden kann.

Wenn nur ein Unternehmen sich auf ein Kontingent bewirbt, ist keine Losung notwendig.

#### **c) Prioritätsprinzip („Windhundprinzip“)**

Das Prioritätsprinzip (besser bekannt als „Windhundprinzip“) ist ein legitimes Auswahlkriterium, wenn andere, im konkreten Fall bessere Kriterien nicht zur Verfügung stehen. Der Antrag, der zuerst eingeht, kommt dabei zum Zug. Das Prioritätsprinzip kommt grds. nur in Betracht, wenn bessere Verfahrensarten für die angestrebte Verteilung nicht zur Verfügung stehen.

### **Entscheidungsvorschlag zur Verfahrensauswahl**

Ein Punktesystem wird vorliegend nicht als ein geeignetes Verfahren erachtet. Eine hinreichend objektive Bewertung der Qualität von Unterlagen verschiedener Ladesäulen-Anbieter auf Basis straßenbezogener Kriterien gestaltet sich äußerst schwierig. Insbesondere sind technische Vorgaben nach der Ladesäulenverordnung bzw. der AFIR von allen Ladepunktbetreibenden Unternehmen zu beachten ebenso wie die vorgegebenen Standort- und Auswahlkriterien, wodurch dem Grunde nach keine für ein ordnungsgemäßes Betreiben von Ladeinfrastruktur maßgeblichen qualitativen Unterschiede zwischen den geeigneten Bewerbenden bestehen können. Bzgl. der Ermittlung von geeigneten Standorten gibt es wiederum verschiedene zielführende Systeme und es gibt eine Abhängigkeit von der Ladeleistung der Ladesäulen. Somit würde dies auf eine weitestgehend subjektive Beurteilung der Qualität der eingereichten Unterlagen der verschiedenen Anbieter hinauslaufen, was ein rechtliches Risiko deutlich erhöhen würde.

Das Losverfahren ist für die Verteilung von Ladesäulen-Standorten bzgl. der Bedarfsermittlung (siehe Tabelle 2) geeignet und das praktikabelste Verfahren, dass unter Wahrung der Grundsätze der Gleichbehandlung, Nichtdiskriminierung, Transparenz und Verhältnismäßigkeit angewandt werden kann.

Die dargestellte Bedarfsermittlung (siehe Tabelle 2) knüpft an die Anschlussleistung je Stadtbezirk an. Die 8 Kontingente (siehe Ziffer 2.3) bilden jeweils einen Lostopf. Die Unternehmen, die einen Lostopf gewinnen, müssen dabei Ladeinfrastruktur für die komplette vorhandene Anschlussleistung errichten.

Nachdem das Losverfahren als geeignetes und umsetzbares Verfahren in Frage kommt, scheidet das Prioritätenprinzip aus. Darüber hinaus wäre bei Anwendung des Prioritätsprinzip die flächendeckende Abdeckung schwieriger zu erreichen und zudem öfter Anträge im gleichen oder unmittelbar angrenzenden Straßenzügen zu erwarten, wodurch sich eine ungleichmäßigere Verteilung ergeben würde. Zudem würde sich vermutlich eine Neigung zu möglichst vielen schnell und ggf. unvollständig gestellten Anträgen durch die interessierten Unternehmen ergeben, die mehr Arbeitsaufwand bei der Prüfung verursachen würden.

### **Verfahrensablauf**

Im Folgenden wird der Ablauf des vorgesehenen Genehmigungs- und Losverfahrens in den Grundzügen beschrieben. Details der Abläufe werden vor Veröffentlichung hinsichtlich des Losverfahrens noch abgestimmt und festgelegt bzw. interne Abläufe im Genehmigungsprozess im Sinne eines effektiven und möglichst schnellen Ablaufs stetig mit fortlaufender Erfahrung optimiert.

Aufgrund des Transparenzgebots und der Chancengleichheit werden die Möglichkeit von Anträgen und die Rahmenbedingungen so rechtzeitig bekannt gegeben, dass sich potenzielle Antragstellende darauf einstellen können. Vor Beginn bzw. mit der offiziellen Eröffnung der Möglichkeit für Interessenten Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet zu errichten, wird daher u.a. klar kommuniziert, auf was sich der Aufruf bezieht (Bedarfsermittlung, Kontingente etc.), welche Auswahl- und Standortkriterien gelten, welche sonstigen Anforderungen und Hinweise zu beachten und welche Antragsunterlagen ggf. in welchem Zeitraum einzureichen sind und welche Kosten entstehen werden.

## **Ablauf des Losverfahrens**

### **Stufenweises Vorgehen bei der Vorlage von Standortvorschlägen**

Die Kontingente müssen von den im Losverfahren gezogenen Unternehmen hinsichtlich der im Bedarfskonzept vorgesehenen Anschlusskapazität vollständig ausgefüllt werden. Dies ist zur Erreichung des Ziels eines flächendeckenden Angebots notwendig.

Gleichzeitig ist im Auswahlverfahren vorgesehen, dass im Rahmen einer Vorprüfung sichergestellt wird, dass sich die interessierten Unternehmen bereits hinreichend mit den Auswahl- und Standortkriterien sowie den Herausforderungen bei der Standortsuche im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse im Stadtgebiet beschäftigen. Aus diesem Grund ist bereits für eine Bewerbung im Losverfahren die Einreichung von Standortvorschlägen notwendig.

Bei vollständiger Vorlage von Standorten für ein ganzes Kontingent, wodurch das Ziel eines flächendeckenden Ausbaus am besten verfolgt werden könnte, müssten bei Zugrundelegung von Ladeeinrichtungen mit zwei Anschlüssen bei einer Ladeleistung von max. 22 kW pro Ladepunkt ca. 50 Ladeeinrichtungen konkret verortet werden.

Dies erscheint gemessen daran, dass sich mehrere Unternehmen interessieren dürften und nur ein Unternehmen den jeweiligen Zuschlag erhalten kann ein sehr hoher Aufwand, der für die meisten Unternehmen letztlich ohne Nutzen bleiben würde.

Im Sinne der Verhältnismäßigkeit ist daher vorgesehen, dass pro Kontingent mindestens 10 Ladeeinrichtungen mit Standortvorschlägen inkl. Planungsskizze (mit Bemaßung) eingereicht werden müssen. Dabei ist jedoch im Hinblick auf das Ziel eines flächendeckenden Aufbaus von Ladeinfrastruktur darauf zu achten, dass in jedem Stadtbezirk des jeweiligen Kontingents mindestens zwei Standorte vorgesehen sind.

Bei den eingereichten Standortvorschlägen müssen die zwingenden Standortkriterien vollständig beachtet sein, damit die Bewerbung in den Lostopf kommt (zum groben Ablauf siehe unten).

Das Unternehmen, welches im Losverfahren erfolgreich war, muss binnen einer Frist von 3 Monaten die Standortvorschläge für das gesamte Kontingent einreichen (Standortkonzept). Erfolgt dies nicht, erfolgt eine neue Verlosung. Die vollständigen Antragsunterlagen für alle Standorte müssen bis spätestens Ende 2026 eingereicht werden.

Durch dieses Vorgehen wird für die nicht erfolgreichen Unternehmen im Ergebnis unnötiger Aufwand reduziert. Zudem ergeben sich daraus Synergieeffekte bei der Umsetzung, da bei den eingereichten Standorten der ersten Stufe direkt mit der Detailprüfung begonnen werden kann und damit der Genehmigungsprozess beschleunigt wird. Insofern wird damit sowohl den Interessen der interessierten Unternehmen als auch dem angestrebten Ziel eines flächendeckenden effizienten Aufbaus von Ladeinfrastruktur Rechnung getragen.

### **Veröffentlichung**

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](http://www.muenchenunterwegs.de) zur Verfügung gestellt werden. Auf [www.muenchen.de](http://www.muenchen.de) soll eine Verlinkung zu den Informationen auf [www.muenchenunterwegs.de](http://www.muenchenunterwegs.de) erfolgen.

Zudem wird eine Pressemeldung des Mobilitätsreferats ergehen, mit der der „Aufruf“ an die ladepunktbetreibenden Unternehmen veröffentlicht wird.

### **Inhalt der Veröffentlichung für interessierte Ladepunktbetreibende Unternehmen**

Damit allen potenziellen Interessenten die gleichen Grundlagen und Rahmenbedingungen zur Verfügung stehen, also Chancengleichheit besteht, werden insbesondere die folgenden Informationen bereitgestellt werden:

- Bedarfsermittlung und die zu verteilenden Kontingente
- Standortkriterien
- Auswahlkriterien
- Antragsformular
- Datenschutzinformationen
- Hinweisblätter (zu möglichen weiteren Verwaltungsverfahren außerhalb des Straßenrechts, z.B. Denkmalschutz, Immissionsschutz, Baugenehmigung, Technischen Anschlussbedingungen (TAB) der SWM Infrastruktur)
- Informationen zum Ablauf der Antragstellung (Kontaktadressen, Information über Fristen)
- Übersicht über einzureichende Unterlagen (u.a. Antragsformular, Produktdatenblatt der Ladeeinrichtung, Standortvorschläge für das jeweilige Kontingent)
- anfallende Gebühren und zumindest Hinweis/Verlinkung auf Grundlagen der Veröffentlichung (Stadtratsbeschlüsse). Die Anbieter werden im Auswahlverfahren zudem auf die technischen Mindestanforderungen des Netzbetreibers (TAB/TAR) inkl. der ergänzenden Bedingungen zu den technischen Anschlussbedingungen in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen, ebenso, wie auf ein normenkonformes Messkonzept für die Sicherstellung einer korrekten Abrechnung zum Netzbetreiber als zentraler Bestandteil der Ladeinfrastruktur.

Zudem wird im weiteren Vorgehen geregelt, wie mit einem vorzeitigen Rückbau oder der zeitweiligen Außerbetriebsetzung von Ladeinfrastruktur (z.B. wegen Baustellen) umgegangen wird.

Es ist eine angemessene Frist zur Einreichung der vollständigen Unterlagen einzuräumen. Angesichts der Komplexität und notwendigen Vorbereitungen für eine Antragsstellung ist dafür eine Frist von 6 ab Veröffentlichung vorzusehen.

### **Veröffentlichung im Geoportal bzw. auf münchen unterwegs für die interessierte Öffentlichkeit und ladepunktbetreibende Unternehmen**

Das Mobilitätsreferat wird voraussichtlich monatlich aktualisiert den jeweiligen Stand der eingegangenen Anträge und den Aufbauzustand im Geoportal veröffentlichen. Im Geoportal (<https://geoportal.muenchen.de/>) werden die Informationen in räumlich geeigneter Form visuell dargelegt. Dies dient vorrangig den ladepunktbetreibenden Unternehmen und ihrer Planung sowie der interessierten Öffentlichkeit.

Wesentliche Informationen in der Karte des Geoportal sind:

- Darstellung der infrage kommenden Flächen im Eigentum der Landeshauptstadt München
- Darstellung von Parkseiten inkl. verkehrsrechtlicher Anordnung (soweit vorhanden)
- Darstellung bestehender bzw. genehmigter Standorte von Ladeinfrastruktur
- Darstellung von Standortwünschen von Bürger\*innen seit 2017 ggü. dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung bzw. dem Mobilitätsreferat

- Darstellung von Mobilitätspunkten und Carsharing-Stellplätzen
- Darstellung von Radverkehrsanlagen und Radabstellanlagen
- Darstellung von Freischankflächen und Schanigärten (soweit vorhanden)
- Darstellung der Daten des Denkmalschutzes (soweit datenüberlassungsrechtlich zulässig)
- Darstellung von Baustellen längerer Dauer (vgl. <https://muenchenunterwegs.de/baustellenkarte>)
- Darstellung von langfristigen Planungen (z.B. Radentscheidmaßnahmen, Fernwärmeausbau)

Anhand der im Geoportal dargestellten Informationen können Ladepunktbetreibende Unternehmen unter Verwendung der Standortkriterien (vgl. Anlage 4) erleichtert geeignete Standorte eigenständig ermitteln. Dabei ist jedoch zu beachten, dass verschiedene Unternehmungen unterschiedliche „Technikpakete“ aus Ladeeinrichtung, Netzanschluss und ggf. Ortsverteilkästen, Schaltschränken bzw. Transformatoren mitbringen und dies je nach individuellem Flächenbedarf zu Abweichungen im Einzelfall bei den geeigneten bzw. ungeeigneten Flächen führen kann. Die Bewertung im Rahmen der Standortauswahl vor Antragstellung muss jeweils durch das Ladepunktbetreibende Unternehmen in eigener Zuständigkeit erfolgen.

Eine eigene Seite mit häufig gestellten Fragen (FAQ) soll sowohl den Ladeinfrastrukturbetreibenden Unternehmen wie auch interessierten Bürger\*innen zur Verfügung gestellt werden.

### **Vorprüfung der eingereichten Unterlagen**

Nach Fristablauf erfolgt zunächst eine formelle Vorprüfung der eingegangenen Unterlagen. Dabei werden diese auf Vollständigkeit und Einhaltung der formalen Vorgaben geprüft. Bei kleinen heilbaren Formfehlern (Flüchtigkeitsfehler wie fehlendes Kreuz im Antragsformular oder fehlende Unterschrift) kann eine einmalige Frist von einer Woche zur Nachreichung eingeräumt werden. Gleiches gilt zur Klärung von Verständnisfragen (z.B. zur Verortung eines Standorts bei ungenauer Angabe etwa wg. fehlender Hausnummernangabe).

Eine generelle Fristverlängerung für die Einreichung von Unterlagen ist nicht vorgesehen, um den Grundsatz der Gleichbehandlung zu wahren. Damit wird auch verhindert, dass Anbieter zunächst unzureichende Unterlagen einreichen und eine Fristverlängerung für eine umfangreichere Ergänzung nutzen.

Anschließend erfolgt eine inhaltliche Vorprüfung. Dabei geht es um die Einhaltung der Auswahlkriterien sowie der Standortkriterien hinsichtlich der in der Veröffentlichung geforderten konkreten Standortvorschläge. Es werden damit von Anbietern offenkundig erkennbare und beeinflussbare Kriterien, 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 vor Ort wie bestehende Schanigärten geprüft. Diese Prüfung soll offensichtlich nicht genehmigungsfähige Unterlagen herausfiltern.

Durch die inhaltliche Vorprüfung soll ein gewisser Qualitätsstandard gewährleistet und sichergestellt werden, dass sich die Unternehmen bereits dezidiert mit den örtlichen Gegebenheiten und etwaigen Problemen bei der Anwendung der Standortkriterien auseinandersetzen. U.a. kann dadurch später die Detailprüfung vereinfacht und beschleunigt werden.

Anträge, welche die Kriterien formell und inhaltlich erfüllen, haben sich für die Verlosung der Kontingente qualifiziert und kommen in den Lostopf.

### **Verlosung der Kontingente**

Die Durchführung der Verlosung wird von mindestens drei Mitarbeiter\*innen des Mobilitätsreferats aus verschiedenen Bereichen erfolgen. Die Vorbereitung und Durchführung der Losung wird dokumentiert. Im Protokoll ist zu erfassen, wie die Losung erfolgt ist und wer gezogen wurde.

## **2.5 Genehmigungsrechtliches**

Grundsätzlich soll darauf geachtet werden, dass die Barrierefreiheit eingehalten wird, d.h. dass keine Ladeinfrastruktur auf Gehwegen errichtet wird und dass die Ladepunkte selbst barrierefrei anfahrbar und nutzbar sind. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Einsichtigkeit der Ladeinfrastruktur gewährleistet ist und durch die Ladeinfrastruktur die Einsichtigkeit des öffentlichen Raums nicht beeinträchtigt wird. Eine ausreichende Beleuchtung und verkehrssichere Zuwegung sowie Ein- und Ausstiegssituation ist sicherzustellen. Geschlechterspezifische Belange sind im wettbewerbsähnlichen Verfahren veröffentlicht einzufordern und zu beachten.

### **2.5.1 Durchführung eines Erinnerungsverfahrens**

Nach erfolgter Auswahl des Interessenten muss eine technische Prüfung der vorgeschlagenen Standorte erfolgen. Hierzu ist ein Erinnerungsverfahren gemäß § 6 der städtischen Aufgrabungsordnung durchzuführen, um das Bauvorhaben mit allen Spartenträgern und betroffenen Fachdienststellen technisch abzustimmen. Erst nach erfolgreicher Durchführung des Erinnerungsverfahrens kann eine Zustimmung seitens der Genehmigungsbehörde unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Beteiligten und des Einverständnisses des Straßenbaulastträgers nach Art. 21 Satz 3 BayStrWG erfolgen.

Eine technische Prüfung der beantragten Standorte löst einen erheblichen zeitlichen und personellen Aufwand bei allen Beteiligten aus. Um diesen Aufwand so gering wie möglich zu halten, sind vom Antragsteller im Vorfeld bereits Informationen über die Spartenlage einzuholen, um mögliche Konflikte mit vorhandener Infrastruktur bereits in der Planung zu berücksichtigen. Auch muss sichergestellt sein, dass das lokale Stromnetz einen Betrieb von weiterer Ladeinfrastruktur gewährleisten kann.

Unter Berücksichtigung der derzeitigen Auslastung des bestehenden Personalkörpers wird für die Begleitung des geplanten Maßnahmenpaketes im Baureferat die Zuschaltung und Beauftragung von externen Dienstleistungen insbesondere für die Unterstützung bei der Bearbeitung der Erinnerungs-/ Spartenanfragen und der notwendigen baubegleitenden Maßnahmen (z. B. Anpassung der Straßenbeleuchtung, Maßnahmen zum Anlagen-/ Spartenschutz) erforderlich. Im Sinne eines wirtschaftlichen Verwaltungshandelns, des Investitionsschutzes der bestehenden Infrastruktur und der öffentlichen Sicherheit (wie der Schutz der kritischen Infrastruktur gemäß BSI-KritisV) sind grundsätzliche Rahmenbedingungen festzulegen und Vereinbarungen mit den privaten Anbietern zu treffen, die bereits im Vorfeld eine Vielzahl von aufwändigen Einzelfalldiskussionen weitgehend vermeiden.

Bei der Planung und Durchführung der Baumaßnahmen im öffentlichen Raum durch die privaten Anbieter sind insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Beim Ausbau der erforderlichen Infrastruktur beschränken sich die Ladepunktbetreibenden Unternehmen bei der Überbauung von bestehenden Trassen und Infrastruktureinrichtungen der Landeshauptstadt München auf das technisch mögliche Minimum.
- Notwendige Zuschaltungen und Beauftragungen von externen Dienstleistungen seitens der Landeshauptstadt München aufgrund der Maßnahmen sind nach dem Verursacherprinzip durch die Ladepunktbetreibenden Unternehmen zu erstatten.
- Anlagen im direkten Umfeld der Maßnahmen, die der kritischen Infrastruktur zugeordnet sind, haben stets die höhere Priorität. Sollten sich im laufenden Betrieb störungsbedingt konkurrierende Situationen ergeben, die wahlweise nur den weiteren Betrieb der Infrastruktureinrichtungen der Landeshauptstadt München oder der Ladepunktbetreibenden Unternehmen erlauben, erfolgt die Entscheidung stets zugunsten der öffentlichen Sicherheit.

## **2.5.2 Rechtliche Einordnung von Ladesäulen / Genehmigungsform**

### **Genehmigung der Ladesäule (Oberfläche)**

Die Genehmigung von Ladesäulen durch das Mobilitätsreferat erfolgt in der Regel durch Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Abs. 1 S. 1 Nr. 8 Straßenverkehrsordnung (StVO) in Verbindung mit § 32 Abs. 1 StVO, in Ausnahmefällen auch als reine Sondernutzung. Die Genehmigung nach § 46 StVO beinhaltet zugleich eine Sondernutzungserlaubnis.

Die Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO dürfen nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO (vgl. Rn. 6 zu § 46 VwV-StVO) höchstens für eine Dauer von drei Jahren und nur widerruflich ausgestellt werden. Auf Antrag kann bei weiterem Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen eine Verlängerung der Genehmigung um jeweils weitere drei Jahre erfolgen. Angestrebt wird grundsätzlich ein Betrieb an einem Standort von neun Jahren, hierauf soll das Unternehmen mit dem Losverfahren bei Erfüllung der jeweils geltenden Voraussetzungen auch das entsprechende Recht erhalten. Die Weitererteilung ermöglicht aber auch der Verwaltung bei einer Schlechtleistung von Unternehmen zu reagieren und ggf. ein Kontingent neu zu vergeben.

### **Genehmigung von zusätzlichen Einbauten im Untergrund**

Sofern zwischen dem Netzanschluss der SWM und der Ladesäulen die Verlegung von privaten Leitungen oder Fundamente durch den Anbieter im Untergrund des öffentlichen Raums notwendig sind, so ist dafür, neben der Genehmigung für die Ladeeinrichtung an der Oberfläche selbst, eine Sondernutzung nach bürgerlichem Recht (Gestattungsvertrag) Art. 22 BayStrWG notwendig. Die Konzentrationswirkung des Art. 21 BayStWG erstreckt sich nicht auf solche unterirdischen Sondernutzungen.

Bei privaten Leitungen im öffentlichen Grund ist seitens der Genehmigungsbehörde (KVR) vorab zu klären, ob diese genehmigungsfähig sind. Hier ergeben sich eine Reihe an Fragestellungen, die noch vor Beantragung aufzulösen sind (z. B. Verlegung 2 m unter Geländeoberkante zur Schonung des Spartenraums, Erschwerung von Baumaßnahmen, Leitungsdokumentation und -beauskunftung, Rückbau etc.).

Für den Bau der Ladeinfrastruktur notwendige bauliche Anpassungen oder Änderungen im Verkehrsraum müssen vor Ausführung mit dem zuständigen Straßenunterhaltsbezirk abgestimmt werden. Die Ausführung muss gemäß ZTVStraMü erfolgen.

### **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 verkehrsfreie Bauvorhaben einzustufen. Bei Überschreiten dieser Maße ist die Durchführung eines formalen Baugenehmigungsverfahrens notwendig.

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 verkehrsfrei.

### **Richtlinie (Aufnahme in die städtischen Sondernutzungsrichtlinie)**

Zur einheitlichen Behandlung der Sondernutzungen hat der Stadtrat die Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsrichtlinien – SoNuRL) mit ermessensleitenden Vorgaben erlassen. Darin sind alle wesentlichen Sondernutzungen an öffentlichen Straßen für alle in der Straßenbaulast der Landeshauptstadt München stehenden Straßen, Wege und Plätze geregelt.

Die Errichtung von Ladeinfrastruktur ist ein sehr komplexes Thema mit weitreichender Bedeutung für die Landeshauptstadt München. Die grundsätzlichen Festlegungen sind keine Routineangelegenheiten und damit keine Angelegenheiten der laufenden Verwaltung i.S.v. Art. 37 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 Bayerische Gemeindeordnung (GO). Die Entscheidung über die grundsätzliche Frage der Bereitstellung von öffentlichem Raum für die Errichtung von E-Ladeinfrastruktur durch private Anbieter hat u.a. Auswirkungen auf das Stadtbild und kann auch größere finanzielle Folgen haben (z.B. im Rahmen von Rechtsstreitigkeiten). Folglich muss der Stadtrat Kriterien zur ordnungsgemäßen Ausübung des Ermessens durch die Verwaltung festlegen, welche im Anschluss durch die Verwaltung vollzogen werden. Es muss sichergestellt werden, dass die Kriterien unter Beachtung des Verwaltungsrechts klar und verständlich formuliert sind und sich Anbieter darauf einstellen können, wie die Verwaltung am Ende agieren wird. Mithin sind insbesondere das Transparenz-, Bestimmtheits- und Gleichbehandlungsgebot zu wahren. Dies erfolgt in der Landeshauptstadt München bei über den Gemeingebrauch hinausgehenden Sondernutzungen durch die SoNuRL als ermessensleitende Vorgaben für die Verwaltung durch den Stadtrat.

Um dies bezüglich der Errichtung von Ladesäulen gemessen an der Komplexität und Bedeutung hinreichend zu gewährleisten, soll ein neuer Tatbestand in die SoNuRL aufgenommen werden. Insofern wird von der bisherigen Verwaltungspraxis, die bzgl. der Genehmigung der Ladesäulen der SWM auf § 17 SoNuRL abstellte, abgewichen und künftig eine neue Verwaltungspraxis angewandt.

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

Inhaltlich werden sich die Änderungen der SoNuRL auf die in der Anlage 4 ersichtlichen Standort- und Auswahlkriterien beziehen. In der Beschlussvorlage des KVR werden dazu auch nähere Erläuterungen folgen. Neue Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum der Landeshauptstadt München wird entsprechend nur noch nach diesen Kriterien und dem aufgezeigten Verfahren genehmigungsfähig sein. Ausnahmen davon soll es im Einzelfall für einen befristeten Zeitraum von maximal 3 Jahren nur für Ladeeinrichtungen mit neuartigem Charakter geben, die besondere Nutzungen ermöglichen oder Erprobungszwecken dienen.

### 2.5.3 Änderung Sondernutzungsgebührensatzung

#### Öffentlich-rechtliche Sondernutzungsgebühr für Ladesäule

Die Sondernutzungsgebühren sind in der Landeshauptstadt München in der Sondernutzungsgebührensatzung (SoNuGebS) geregelt.

Bisher gibt es in der Sondernutzungsgebührensatzung keinen gesonderten Tatbestand für Ladesäulen. Aufgrund der hohen Bedeutung und der Gewährleistung des Transparenzgebots ist dies jedoch künftig notwendig.

Das KVR wird mit diesem Beschluss gebeten, zeitnah eine Beschlussvorlage zur Änderung der SoNuGebS in den Stadtrat einzubringen. Das Mobilitätsreferat schlägt für Normalladeinfrastruktur eine Sondernutzungsgebühr von 10 € pro Monat pro angefangenem qm vor. Für Schnellladeinfrastruktur, deren Aufbau in einem späteren Beschluss noch gesondert dargelegt wird, soll der Betrag bei 15 € pro Monat und angefangenem qm liegen.

Nähere Erläuterungen dazu werden dem Stadtrat im Rahmen der Beschlussfassung zur Änderung der SoNuGebS vorgestellt.

#### Entgelte für Sondernutzungen nach Bürgerlichem Recht (Gestattungsvertrag)

Für etwaig neben der öffentlich-rechtlichen Sondernutzungserlaubnis für private Leitungen oder Fundamente notwendige Sondernutzungen nach Bürgerlichem Recht via Gestattungsvertrag fällt ein im Einzelfall vom städtischen Bewertungsamt zu ermittelndem Entgelt an. 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. Inwiefern sich auch für die Fundamente ein Pauschalbetrag ermitteln lässt, kann – im Hinblick auf die unterschiedlichen Bauformen der Ladesäulen und etwaig dafür benötigte Unterbauten – erst durch die Erfahrung im Zuge des Genehmigungsverfahrens bewertet werden.

### 2.5.4 Verwaltungsgebühren

**Neben den Sondernutzungsgebühren (siehe 2.5.2) fallen für die Erteilungen der verschiedenen verwaltungsrechtlichen Genehmigungen auch noch gesonderte Verwaltungsgebühren an.**

#### Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO

Nach § 6a Abs. 1 Nr. 1a) Straßenverkehrsgesetz (StVG) werden für Amtshandlungen nach der StVO (= übertragener Wirkungskreis) Gebühren und Auslagen (= Kosten) erhoben. Nach § 6a Abs. 2 bzw. 3 StVG gilt insoweit die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) bzw. das Verwaltungskostengesetz (VwKostG), soweit die GebOSt keine abweichenden eigenen Regelungen enthält (§ 1 Abs. 1 S. 1, § 6 Abs. 1 GebOSt).

Der Gebührenrahmen für den Erlass einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Satz 1 Nr. 8 StVO je Ausnahmetatbestand zwischen 10,20 € und 767,00 €. Bei der konkreten Festsetzung der Gebühr wird im Einzelfall der mit der Amtshandlung verbundene Verwaltungsaufwand (z.B. Personal- und Sachaufwand aller an der konkreten Amtshandlung beteiligten Stellen, die Durchführung von Ortsterminen etc.) und die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen der Amtshandlung für den Kostenschuldner sowie dessen wirtschaftliche Verhältnisse berücksichtigt. Die Gebührensätze sind daher so zu bemessen, dass zwischen der den Verwaltungsaufwand berücksichtigenden Höhe der Gebühr einerseits und der Bedeutung, dem wirtschaftlichen Wert oder dem sonstigen Nutzen der Amtshandlung andererseits ein angemessenes Verhältnis besteht (§ 6a Abs. 3 S. 1 StVG i.V.m. § 6 Abs. 1 GebOSt i.V.m. § 3 S. 1 VwKostG). Grundlegendes

Bemessungskriterium im Rahmen des Kostendeckungsprinzips ist dabei der Verwaltungsaufwand für die Erbringung der Amtshandlung i.S.v. § 9 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG.

Beim gesamten Prozess der Errichtung von Ladeinfrastruktur entsteht für das Mobilitätsreferat und weiterer am Genehmigungsprozess beteiligter Referate ein erheblicher Arbeitsaufwand. So müssen für jeden einzelnen Standort (= konkrete Örtlichkeit mit direkt nebeneinanderstehenden Ladesäulen, i.d.R. Bezeichnung mit Straße und Hausnummernbereich) Ortsbegehungen mit allen beteiligten Fachdienststellen durchgeführt werden, Erinnerungsverfahren zur technischen Prüfung erfolgreich durchgeführt und abgeschlossen werden, die Ergebnisse dokumentiert und protokolliert und die Anhörung des jeweils zuständigen Bezirksausschusses vorgenommen werden. Dem voraus gehen notwendige referatsübergreifende Prüfungen etwa hinsichtlich laufender Planungen oder sonstiger kollidierender Nutzungsansprüche (z.B. Freischankflächen). Schlussendlich muss vom Mobilitätsreferat ein entsprechender Genehmigungsbescheid erlassen werden.

Der wirtschaftliche Wert wird bereits bei der Kalkulation der Sondernutzungsgebühren berücksichtigt. Um dies nicht doppelt zu berücksichtigen, wird dieser Faktor aus Gründen der Verhältnismäßigkeit bei der Kalkulation der Verwaltungsgebühren für die Genehmigung an dieser Stelle nicht berücksichtigt.

Anhand der bisherigen Erfahrungen mit dem vorstehend geschilderten Aufwand wird zur Verwaltungsvereinfachung ein Durchschnittswert für die Verwaltungsgebühr als Pauschalbetrag angesetzt.

Eine Gebührenbefreiung auf Grundlage von § 6 VwKostG aufgrund eines überwiegenden öffentlichen Interesses an der Amtshandlung kommt vorliegend nicht in Betracht. Bei der Festlegung der Höhe der Verwaltungsgebühr wird das – wenn auch nicht überwiegende – öffentliche Interesse jedoch berücksichtigt.

Gemessen am Gebührenrahmen und dem durchschnittlichen Aufwand für die Standortprüfung mit Ortsterminen inkl. Vor-/Nachbereitung (Klärung sonstige Planungen, Dokumentation, etc.), der Einbindung der Bezirksausschüsse, der Bescheiderstellung und der Umsetzungskontrolle sowie unter Würdigung eines – wenn auch nicht überwiegenden – öffentlichen Interesses am Ausbau der Ladeinfrastruktur im Sinne der Mobilitätswende wird mit der Anwendung des künftigen Verfahrens zur Errichtung von Ladeinfrastruktur folgende Gebührenstaffelung für eine Genehmigung eines Zeitraums von 3 Jahren (bei kürzerer Genehmigungsdauer anteilig) für angemessen erachtet:

- 1 Ladesäule: 150 €
- 2 Ladesäulen an einem konkreten Standort: 200 €
- 3 Ladesäulen an einem konkreten Standort: 250 €
- ggf. für jede weitere Ladesäule an einem konkreten Standort zusätzlich 50 €

Somit erhöht sich die Verwaltungsgebühr jeweils um 50 € pro weitere Ladesäule an einem Standort. Der Aufwand für die grundsätzliche Geeignetheit eines Standorts macht den Großteil des Gesamtaufwands eines Ortstermins aus. D.h. für eine Ladesäule fällt im Verhältnis ein größerer Aufwand an als für weitere Ladesäulen am gleichen Standort, da das Vorliegen der Grundvoraussetzungen pro Standort nur einmal geprüft werden muss.

Neben den Gebühren können noch Auslagen im Sinne von § 2 GebOSt, beispielsweise für Portokosten, anfallen.

### **Sondernutzungserlaubnis**

Bei Standorten, bei denen eine reine Sondernutzungserlaubnis ohne eine zusätzliche Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO möglich ist (vgl. Abschnitt 2.5.2), handelt es sich um

eine Aufgabe im eigenen Wirkungskreis. Als Rechtsgrundlage für die Festsetzung der Verwaltungsgebühr ist §§ 1, 2 und 4 Satzung über die Erhebung von Verwaltungskosten für Amtshandlungen im eigenen Wirkungskreis der Landeshauptstadt München (Kostensatzung) in Verbindung mit Art. 2, 6, 11, 15 und 21 Kostengesetz (KG), Art. 23 Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern und Tarif-Nr. 650 Kommunales Kostenverzeichnis einschlägig.

Demnach gilt für Bescheide, die einzeln auszufertigen sind und denen eine über das normale Maß hinausgehende Verwaltungsarbeit vorausgeht, ein Gebührenrahmen von 50-500 €. Durch die notwendigen Vorprüfungen an für jeden Standort und insbesondere auch das Erinnerungsverfahren, liegt in jedem Fall eine über das normale Maß hinausgehende Verwaltungsarbeit vor Bescheiderstellung vor.

Gemäß Art. 6 Abs. 2 Satz 1 KG sind bei der Ermittlung der Gebühr innerhalb eines Rahmens der mit der Amtshandlung verbundene Verwaltungsaufwand aller beteiligten Behörden und Stellen und die Bedeutung der Angelegenheit für die Beteiligten zu berücksichtigen.

Nach Art. 7 Abs. 1 KG wird die Gebühr für jede Amtshandlung erhoben, auch wenn diese zusammen mit anderen vorgenommen wird.

Angelehnt an die obigen Ausführungen zu den Verwaltungsgebühren für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO (inkl. Sondernutzungserlaubnis) bzgl. des Verwaltungsaufwands und der Bedeutung der Angelegenheit für die Beteiligten wird – unter Berücksichtigung einer geringeren Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und einem etwas geringeren Umfang des Prüfungsmaßstabs – für Fallkonstellationen mit notwendiger reiner Sondernutzungserlaubnis mit der Anwendung des künftigen Verfahrens zur Errichtung von Ladeinfrastruktur folgende Gebührenstaffelung für eine Genehmigung eines Zeitraums von 3 Jahren (bei kürzerer Genehmigungsdauer anteilig) angemessen erachtet:

- 1 Ladesäule: 100 €
- 2 Ladesäulen an einem konkreten Standort: 150 €
- 3 Ladesäulen an einem konkreten Standort: 200 €
- ggf. für jede weitere Ladesäule an einem konkreten Standort zusätzlich 50 €

Neben den Gebühren können noch Auslagen im Sinne von Art. 10 KG, beispielsweise für Portokosten, anfallen.

### **Baugenehmigung**

Für Baugenehmigungen fallen i.d.R. 1-3,5 Promille der Baukosten an, mindestens 75,- €, dazu können noch Gebühren für Befreiungen kommen (Art. 2, 6 Abs. 1 Satz 1 KG, Art. 11 KG i.V.m. Tarif-Nr. 2.I.1/1.24 und Tarif-Nr. 2.I.1/1.31 Kostenverzeichnis – KVz).

### **Verlängerung der Ausnahmegenehmigung**

Die Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO darf wie ausgeführt nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO nur für maximal 3 Jahre gewährt werden. Für eine grundsätzlich anzustrebende Verlängerung der Genehmigung ist eine erneute Prüfung notwendig. Eine Verlängerung der Ausnahmegenehmigung hängt stets vom weiteren Vorliegen der Voraussetzungen ab, dazu gehört auch die Beschlusslage hinsichtlich der Bereitstellung von öffentlicher Ladeinfrastruktur. Sofern die Genehmigungsvoraussetzungen vorliegen, ist eine Verlängerung aus rechtlichen Gründen angebracht. Für diese Amtshandlung sind nach Maßgabe von § 6a Abs. 1 Nr. 1a StVG i.V.m. § 1 Abs. 1 S. 1 i.V.m. § 2 GebOSt Gebühren und Auslagen zu erheben.

Der Aufwand einer Verlängerung fällt im Vergleich zur Erstgenehmigung von Ladesäulen

an einem Standort insgesamt geringer aus. So kann etwa in aller Regel auf umfangreiche Ortstermine mit allen beteiligten Dienststellen und das Erinnerungsverfahren verzichtet werden. Dennoch fällt ein nicht unerheblicher Aufwand etwa im Hinblick auf die Prüfung der Vereinbarkeit mit dem zum Zeitpunkt der Entscheidung jeweils gültigen Bedarfsermittlung, den dann aktuellen Standortkriterien, von Flächenkonkurrenzen, laufenden Planungen an der jeweiligen Örtlichkeit bis hin zur Bescheiderstellung an.

Gemessen am Gebührenrahmen und dem durchschnittlichen Aufwand für die Standortüberprüfung und der Bescheiderstellung sowie unter Würdigung eines – wenn auch nicht überwiegenden – öffentlichen Interesses am Ausbau der Ladeinfrastruktur wird folgende Gebührenstaffelung für eine Genehmigung eines Zeitraums von 3 Jahren (bei kürzerer Genehmigungsdauer anteilig) für angemessen erachtet:

- 1 Ladesäule: 90 €
- 2 Ladesäulen an einem konkreten Standort: 105 €
- 3 Ladesäulen an einem konkreten Standort: 120 €
- ggf. für jede weitere Ladesäule an einem konkreten Standort zusätzlich 15 €

### **Rücknahme / Widerruf von Ausnahmegenehmigungen**

Wird eine Amtshandlung zurückgenommen oder widerrufen, so ermäßigt sich die vorgesehene Gebühr um ein Viertel; sie kann bis zu einem Viertel der vorgesehenen Gebühr ermäßigt oder es kann von ihrer Erhebung abgesehen werden, wenn dies der Billigkeit entspricht (§ 6a Abs. 2 StVG i.V.m. § 6 Abs. 1 GebOST i.V.m. § 15 Abs. 2 VwKostG).

In Abhängigkeit von der Ursache und dem damit verbundenen Verwaltungsaufwand wird nach der vorstehenden gesetzlichen Maßgabe im Einzelfall über eine Gebührenerhebung entschieden. Maßstab ist dabei immer die o.g. Verwaltungsgebühr für die Genehmigung.

Wird die notwendige Bescheidänderung beispielsweise vom Unternehmen etwa wegen nicht-Beachtung von Nebenbestimmungen aus dem Genehmigungsbescheid veranlasst, wird im Regelfall nur eine Reduzierung um ein Viertel erfolgen. Dagegen kann bei nicht in der Verantwortung des Unternehmens liegenden Gründen, z.B. Behördenfehler, baustellenbedingter Rückbau, auch ganz auf eine Gebühr verzichtet werden.

### **Rücknahme / Widerruf von Sondernutzungsgenehmigungen**

Wie auch bei erteilten Ausnahmegenehmigungen kann auch bei reinen Sondernutzungserlaubnissen eine Bescheidänderung (Rücknahme, Widerruf) notwendig werden. Durch das Handeln im eigenen Wirkungskreis gelten andere Rechtsvorschriften bzgl. der Verwaltungsgebühren (§§ 1, 2, 4 Kostensatzung in Verbindung mit Art. 2, 6 und 11 KG und Tarif-Nr. 701 Kommunales Kostenverzeichnis). Demnach gilt ein Gebührenrahmen von 2-250 €. Bei der Gebührenfestsetzung wird stets darauf geachtet, dass die Bewertung bei Ausnahmegenehmigungen und Sondernutzungserlaubnissen in der Relation verhältnismäßig ist.

### **Verkehrsrechtliche Anordnung**

Die Veranlassung der notwendigen Beschilderung und Markierung mittels verkehrsrechtlicher Anordnung nach der StVO ist ebenfalls eine Amtshandlung, für die gegenüber dem Veranlasser / der Veranlasserin eine Verwaltungsgebühr und ggf. Auslagen erhoben werden müssen (vgl. § 6a Abs. 1 Nr. 1a StVG i.V.m. § 1 Abs. 1 S. 1, 2, GebOST, siehe oben).

Ein eigener Gebührentarif für Gebühren für den Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung für eine Beschilderung und Markierung von Stellflächen an Ladesäulen auf öffentlichem Grund ist in der Anlage zu § 1 GebOST nicht enthalten. Der Tarif Nr. 399 ermöglicht

es jedoch, andere als die in der Anlage aufgeführten Maßnahmen nach Sätzen für vergleichbare Maßnahmen abzurechnen. Im vorliegenden Fall bietet es sich an den Tarif Nr. 261 als vergleichbaren Tarif heranzuziehen. Dieser bezieht sich eigentlich auf verkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 Abs. 6 StVO.

Der Tarif Nr. 261 enthält eine Rahmengebühr von 10,20 € bis 767 €. Bei der Festlegung der konkreten Gebühr im Einzelfall sind die Vorgaben von § 9 Abs. 1 VwKostG zu beachten. Danach sind bei der Festsetzung der Gebühr im Einzelfall der mit der Amtshandlung verbundene Verwaltungsaufwand, soweit Aufwendungen nicht als Auslagen gesondert berechnet werden, und die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen der Amtshandlung für den Gebührenschuldner sowie dessen wirtschaftliche Verhältnisse zu berücksichtigen.

Im vorliegenden Fall sind somit bei der Gebührenbemessung insbesondere die Größe der zu markierenden und zu beschildernden Fläche sowie sich daraus ergebender Aufwand und der wirtschaftliche Wert zu berücksichtigen. Für die verkehrsrechtliche Anordnung ist grds. ein Ortstermin, eine verkehrsrechtliche Begründung sowie die Anhörung von Bezirksausschuss und Polizei erforderlich.

Nach den bisherigen Erfahrungen waren an den meisten Standorten zwei Ladesäulen mit vier für E-Fahrzeuge reservierten Stellplätzen im Ladezustand möglich. Nachdem der wirtschaftliche Wert insbesondere auch im Zuge der Festsetzung der Höhe der Sondernutzungsgebühr berücksichtigt wurde, alle Ladesäulenstandorte eine entsprechende Beschilderung erhalten und die Ermittlung des wirtschaftlichen Nutzens für die Sondernutzungsgebühr u.a. auf Erfahrungswerten anhand von Standorten mit dieser Beschilderung erfolgt, wird dies hier nur nachrangig berücksichtigt. Der Aufwand ist bei Annahme eines Umgriffs von durchschnittlich 4 Stellplätzen ebenfalls sehr ähnlich bzw. nur geringfügig höher. Bei der Höhe der Verwaltungsgebühr wird sich – unter Berücksichtigung des Aufwands und Synergieeffekten mit Kenntnissen aus dem Genehmigungsprozess der Ladesäule – an den Gebühren für sog. Grenzmarkierungen (Zeichen 299 StVO) orientiert. Es wird daher für den Regelfall mit der Anwendung des künftigen Verfahrens zur Errichtung von Ladeinfrastruktur eine Verwaltungsgebühr von 70 € für die verkehrsrechtliche Anordnung der Beschilderung und Markierung an Ladesäulen vorgeschlagen. Sofern etwaige zusätzliche verkehrsrechtliche Maßnahmen, beispielsweise für anzuordnende Poller oder Sperrflächen, notwendig werden, erhöht sich die Verwaltungsgebühr je nach zusätzlichem Aufwand (z.B. durch weitere Ortstermine, zusätzliche Markierungsaufträge), auch in Abhängigkeit von der Anzahl der betroffenen Ladesäulen am jeweiligen Standort, in einem Rahmen von 50 € bis zu 300 €.

Eine Gebühren- bzw. Auslagenermäßigung bzw. sogar eine Befreiung auf Grundlage von § 6 VwKostG aufgrund eines überwiegenden öffentlichen Interesses an der Amtshandlung kommt vorliegend nicht in Betracht. Eine entsprechende Beschilderung und Markierung, durch die die an die Ladesäulen angrenzenden Stellflächen ausdrücklich für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) im Ladezustand vorgehalten, kommt insbesondere auch der Nutzung und damit den Betreibern der Ladesäulen zugute. Das öffentliche Interesse an der Förderung der E-Mobilität im Sinne der Mobilitätswende spielt hier eine untergeordnete Rolle, wird jedoch im Rahmen der Festsetzung der Höhe der Gebühr berücksichtigt.

Tabelle 3: Übersicht über anfallende Verwaltungsgebühren

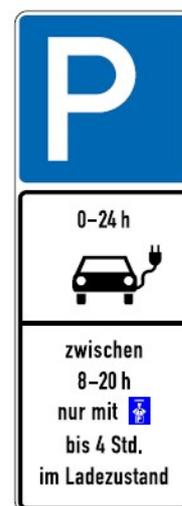
Verwaltungsgebühr	je Standort ist/sind			für jede weitere Ladeeinrichtung
	1 Ladeeinrichtung errichtet	2 Ladeeinrichtungen errichtet	3 Ladeeinrichtungen errichtet	
Ausnahmegenehmigung nach §46 StVO	150 €	200 €	250 €	50 €
Sondernutzungserlaubnis	100 €	150 €	200 €	50 €
Baugenehmigung	1-3,5 Promille der Baukosten, mindestens 75,- €,			
Verlängerung der Ausnahmegenehmigung nach §46 nach 3 Jahren	90 €	105 €	120 €	15 €
Ablehnung Sondernutzungserlaubnis	In Abhängigkeit vom Aufwand Gebührenreduzierung auf ein Zehntel bis zu Gebührenverdopplung möglich			
Rücknahme/Widerruf von Ausnahmegenehmigungen	Reduzierung der Gebühr um ein Viertel bis zu Gebührenverzicht in Abhängigkeit von Aufwand und Auslöser der Änderung			
Rücknahme/Widerruf Sondernutzungserlaubnis	Gebührenrahmen von 2-250 €.			
Verkehrsrechtliche Anordnung	Einheitlich 70 €			

### 2.5.5 Beschilderung und Markierung

Um die Ladesäulen für die berechtigten Fahrzeuge nutzbar und zugänglich zu machen, werden die betreffenden Stellplätze entsprechend beschildert und markiert.

Das Mobilitätsreferat entscheidet als Straßenverkehrsbehörde über die jeweils anzuordnende Beschilderung und Markierung im Einzelfall als Geschäft der laufenden Verwaltung. Dabei soll dem Grunde nach, die bisherige Beschilderung und Markierung beibehalten werden. Neben der abgebildeten Beschilderung sollen die Stellplätze im Umgriff mit einer Weißmarkierung, sowie dem Sinnbild Zeichen 1010-66 StVO (elektrisch betriebene Fahrzeuge) versehen werden.

"Die Ausführung der Beschilderung und Markierung wird nicht durch das Baureferat, sondern durch das ladepunktbetreibende Unternehmen ausgeführt. Es wird geprüft, ob dies als Auflage geregelt werden kann. Das Baureferat führt dabei nur die technische Kontrolle durch. Die Überprüfung der ordnungsgemäßen Umsetzung der entsprechenden Anordnung des Mobilitätsreferats zur Beschilderung, Markierung oder Sicherungsmaßnahmen obliegt in eigener Zuständigkeit dem Mobilitätsreferat. Damit sind die Beschaffung, Anbringung, Entfernung, die Unterhaltung und der Betrieb der anzuordnenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen durch den jeweiligen Inhabenden der Genehmigung (Ausnahmegenehmigung nach StVO inkl. Sondernutzungserlaubnis bzw. reine Sondernutzungserlaubnis) für die Ladesäulen zu leisten. Gemäß Art. 18 Abs. 3 BayStrWG hat der Erlaubnisnehmer dem Träger der Straßenbaulast (= Baureferat) darüber hinaus alle Kosten zu ersetzen, die diesem durch die gewährte Sondernutzung zusätzlich entstehen. Folglich ist das Vorhaben des jeweiligen Betreibers mit der im Ergebnis erteilten Genehmigung ursächlich



für die entstehenden Kosten.

### 2.5.6 Rückbau der jeweiligen Ladesäulenstandorte

Bei einer Rücknahme oder einem Widerruf der Genehmigung ist in Absprache mit dem Baureferat der ursprüngliche Zustand wieder herzustellen. Sämtliche auszuführenden Arbeiten sind durch das Ladepunktbetreibende Unternehmen auszuführen. Das Baureferat führt dabei nur die technische Kontrolle bzw. Abnahme durch. Die Überprüfung der ordnungsgemäßen Umsetzung der entsprechenden Anordnung des Mobilitätsreferats zur ursprünglichen Beschilderung, Markierung oder Sicherungsmaßnahmen obliegt in eigener Zuständigkeit dem Mobilitätsreferat.

Nach Ablauf der maximalen Betriebsdauer (9 Jahre nach entsprechender Verlängerung) kann im Falle der Beibehaltung des Standortes eine Vereinbarung mit dem nachfolgenden Betreiber über ein Belassen verschiedener Verkehrsführungen oder -einrichtungen geschlossen werden.

## 3. Schnell- und Ultraschnellladen

Im Verlauf der letzten Jahre nimmt der Bedarf auch für das urbane Schnellladen sukzessive zu.<sup>14</sup> Von einigen Akteuren wird sie als die künftig dominierende und wichtigste Ladeart proklamiert. Aus städtebaulicher Sicht liegt ein wesentlicher Vorteil in einem höheren Umschlag an Fahrzeugen, so dass der reine Ladevorgang im Grundsatz als flächeneffizienter zu erachten ist. Dem gegenüber stehen jedoch auch die erforderlichen Nebeneinrichtungen wie z.B. dem Erfordernis einer Wandlermessung<sup>15</sup> ab 30 kW inkl. wahrscheinlicher privater Leitungen, die den Abmessungen nach größere Ladesäule sowie die Folgewirkung auf das örtliche Verteilnetz.

Je nach Zielgruppe, täglicher Fahrleistung und der Möglichkeit des Heimladens bzw. Ladens auf Betriebsflächen ist das Vorhandensein von Schnellladen eine zwingende Notwendigkeit für einen Umstieg auf batterieelektrische Fahrzeuge. Als Beispiel kann hierbei z.B. der Betrieb von E-Taxen angeführt werden. Die Argumentation gilt aber in vergleichbarer, wenn auch abgeschwächter Form, auch für Carsharing-Flotten oder bestimmte Segmente des Wirtschaftsverkehrs. Weiter wird Schnellladeinfrastruktur auch von Bürgerinnen und Bürgern genutzt.

Die Errichtung von Schnellladesäulen im öffentlichen Raum steht vor weitaus größeren Herausforderungen als die Errichtung von Normalladesäulen. Dazu zählen unter anderem:

1. Ladeeinrichtungen, die einen Netzanschluss mit mehr als 30 kW Anschlussleistung benötigen, bedürfen einer zusätzlichen Wandlermessung und sogar eines zusätzlichen Transformators. Auch Ladeeinrichtungen, die mit Pufferbatterien oder Schwungmassespeichern arbeiten, können zwar an kleinere Netzanschlüsse angeschlossen werden, bedürfen aber eines zusätzlichen Platzbedarfs im öffentlichen Raum
2. Dies führt unweigerlich dazu, dass im öffentlichen Raum private Leitungen zwischen Ladeeinrichtungen nahe an den Fahrzeugen und technisch erforderliche Nebeneinrichtungen, die i.d.R. eher an der Grenze zum Privatgrund liegen dürften, eingerichtet werden müssen.

<sup>14</sup> vgl. Begleitforschung des Fraunhofer Instituts zum Projekt »Urbane Schnelllade-Parks in Baden-Württemberg (USP-BW)«, abrufbar unter: <https://www.iao.fraunhofer.de/de/presse-und-medien/aktuelles/neue-studie-zeigt-so-gelingt-schnellladen-in-der-stadt.html>

<sup>15</sup> Vgl. Abschnitt 7.3 in den TAB 2019 des BDEW, abrufbar unter <https://www.swm-infrastruktur.de/dam/swm-infrastruktur/dokumente/strom/netzanschluss/bdew-tab-2019.pdf>

Insgesamt wird durch die Lokalbaukommission festgestellt, dass laut bayrischer Bauordnung die Ladeeinrichtung nicht mehr als verfahrensfrei einzustufen ist. Aufgrund dieser Schwierigkeiten, die ein Verfahren für Schnellladeeinrichtungen wesentlich komplexer machen als beim Normladen, entwickelt das Mobilitätsreferat gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung unter Mitwirkung des Baureferats, des Referats für Klima- und Umweltschutz sowie des Kreisverwaltungsreferats ein eigenständiges Verfahren und legt dieses mittels gesonderter Beschlussvorlage vor. Dieses Verfahren soll den Bedarf für Schnellladen durch Nutzergruppen wie E-Taxis, Carsharing und den Wirtschaftsverkehr aufgreifen und Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung festlegen.

Das Mobilitätsreferat hat den mittelfristigen Bedarf einer Anschlussleistung von rund 9,5 MW (vgl. Tabelle 4) ermittelt. In einem weiteren Beschluss ist das Verfahren für Schnellladen festzulegen. In diesem Beschluss ist die Behandlung der beiden Anträge der SPD 20-26 / A 04066 „Zero Emission“ Elektromobilität stärken I – Ladeinfrastruktur ausbauen‘ und 20-26 / A 04068 „Zero Emission“ Elektromobilität stärken III – Schnellladeinfrastruktur ausbauen ‘ vorgesehen.

*Tabelle 4: Mittelfristiger Bedarf bei der Anschlussleistung für Schnellladen*

<b>Anschlussleistung</b>
9.500 kW

#### **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 / V 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. 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.

Aufgrund der geschilderten Rahmenbedingungen bedarf es einer rechtlichen Unterstützung bei der Entwicklung einer Handlungsempfehlung.

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.

## 5. Ausblick und Evaluation

Das Mobilitätsreferat erwartet mit dem skizzierten Antragsverfahren ein marktbasierendes und bedarfsgerechtes Verfahren zum Ausbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum.

Das Mobilitätsreferat stellt – wie mit den SWM bisher auch – ein Monitoring sicher. Die aktuelle Entwicklung der Mobilitätsdatenplattform (MobiDaM) ist angesichts der zunehmenden Anzahl an Datensätzen rechtzeitig und angemessen. Notwendige Auswertungen können künftig mit vergleichsweise geringem Auswerteaufwand erfolgen. Hierdurch kann auch ein qualitativvoller Betrieb der Ladeinfrastruktur sichergestellt werden.

Die Erfahrungen mit dem neuen Verfahren werden dem Stadtrat berichtet.

Des Weiteren wird das Mobilitätsreferat auch in Zukunft sowohl das Marktgeschehen und die rechtlichen Rahmenbedingungen als auch die Entwicklung des Bedarfs in den Münchener Stadtvierteln weiter beobachten. Auch soll das Verfahren sowohl hinsichtlich der Abwicklung aus der Perspektive der Verwaltung und der Anbieter als auch aus der Perspektive der Anforderungen aus der Mobilitätswende evaluiert werden. Zudem sollen mögliche Ergebnisse der externen Beratung in die Evaluation eingebracht werden.

Perspektivisch wird eine Fortsetzung des Aufbaus mit Ladeinfrastruktur mit weiteren Beschlussvorlagen sichergestellt werden.

## 6. Ressourcenbedarf

Durch das neue Auswahlverfahren werden – anders als bei der ursprünglich geplanten Vergabe an ein Unternehmen – mehrere Unternehmen gleichzeitig Anträge stellen und am Aufbau der Ladeinfrastruktur arbeiten.

Dies erzeugt für den angestrebten Aufbau der Ladeinfrastruktur im Rahmen des Bedarfskonzepts mindestens für einen Zeitraum von 3 Jahren enorme Mehrarbeit.

Angefangen von der Durchführung des Auswahlverfahrens und der damit verbundenen Vorprüfung sind im weiteren Verlauf parallel die detaillierten Standortprüfungen von Anträgen aus den 8 Kontingenten durchzuführen. Zu den Aufgaben gehören u.a. die Prüfung von Anträgen bzgl. formaler Anforderungen, die Durchführung von Ortsterminen mit mehreren Dienststellen einschließlich Vorbereitung und Dokumentation, die Abstimmung mit mehreren Dienststellen bzgl. etwaiger Nutzungskonflikte, die Klärung von sonstigen zu berücksichtigenden Belangen mit anderen Dienststellen (z.B. Denkmalschutz, Bauordnungsrechtliche Vorgaben), die Einbindung des örtlichen Bezirksausschusses, die Durchführung einer ermessensgerechten Abwägung, die Erstellung eines Bescheids inkl. Gebührenfestsetzung bis hin zur verkehrsrechtlichen Anordnung und etwaigen notwendigen Änderungen/Aufhebungen bei den Genehmigungen beispielsweise wegen Baustellen sowie der Bearbeitung von etwaigen Klageverfahren.

Um diesem zusätzlichen parallelen Arbeitsaufkommen nachzukommen und eine Verzögerung des Aufbaus der Ladeinfrastruktur durch das Mobilitätsreferat zu verhindern, die sogar zu Untätigkeitsklagen führen kann, werden zwei Stellen in der Wertigkeit E11/A12 zunächst für einen Zeitraum von 3 Jahren ab Besetzung benötigt.

Das Mobilitätsreferat wird diese im Rahmen des Eckdatenverfahrens für das Jahr 2025 anmelden.

## 7. Klimaprüfung

Eine positive Klimaschutzrelevanz ist gegeben.

Die Errichtung von weiterer Ladeinfrastruktur zählt auf die Klimaziele der Landeshauptstadt München in erheblichen Maßen ein, da durch das verbesserte Angebot der Umstieg hin zur klimafreundlicheren/elektrifizierten Mobilität erleichtert wird und Elektrofahrzeuge im Vergleich zu Benzin- oder Dieselfahrzeugen pro Fahrzeugkilometer ein erheblich reduziertes Treibhauspotenzial ausweisen.

Für die motorisierte individuelle Mobilität ergibt sich ein erheblicher Rückgang des Primärenergieverbrauchs, der im wesentlichen Maße in der energetischen Effizienz des elektrischen Antriebs begründet ist.

Unmittelbar ergeben sich durch die Ermöglichung der Errichtung von Ladeinfrastruktur keine sozialen Auswirkungen. Mittelbar ist mit einem weiteren Stadtmöbel die Gestaltungsfreiheit zusätzlich eingeschränkt, d.h. in vereinzelten Fällen besteht die Möglichkeit, dass z.B. eine kommerziell genutzte Freischankfläche nicht erteilt werden kann, da auf gleicher Fläche bereits ein Betreiber von Ladeinfrastruktur sein Angebot anbietet.

Im Rahmen der stadtweiten Abstimmung war das RKU eingebunden.

## **8. Bezug zur Perspektive München**

Folgende Ziele/Leitlinie/n der Perspektive München werden unterstützt:

- Leitlinie 7 „Mobilität für alle erhalten und verbessern – stadtverträgliche Verkehrsbewältigung“
- Leitlinie 10.2 „Ökologie: Klimawandel und Klimaschutz“, darin insbesondere die Effizienzsteigerung sowie die Mobilitätsinfrastruktur und -angebot für die postfossile Mobilität.

## **9. Behandlung von StR-Anträgen**

### **9.1 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**

Die Stadtratsfraktion der CSU hat am 05.06.2020 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / A 00105 (Anlage 1) gestellt. Darin werden die SWM aufgefordert aus dem Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket der Bundesregierung Mittel für den Aufbau der Ladesäuleninfrastruktur in Anspruch zu nehmen.

Mit Beginn der europaweiten Vergabe (vgl. hierzu Abschnitt 1.2) wurde der Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ausgesetzt, um keinem mitbietenden Unternehmen einen Vorteil bzw. einen Nachteil zu verschaffen. Eine Inanspruchnahme von Mitteln aus dem Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket der Bundesregierung war aus verfahrensrechtlichen Gründen daher nicht möglich.

Beim Aufbau an Tankstellen, Krankenhäusern und Sportplätzen ist jeweils der Grundstückseigentümer bzw. das für die Fläche zuständige Referat verantwortlich für die Inanspruchnahme. Im Falle von Tankstellen ist zuletzt eine positive Entwicklung erkennbar und das Angebot wurde in 2023 deutlich ausgebaut. Bei den städtischen Liegenschaften z.B. bei Krankenhäusern und Bezirkssportanlagen stehen teilweise sehr individuelle

Gründe entgegen wie z.B. eine anstehende Sanierung oder ein Nachweis der Stellplätze für Mitarbeitende auf Liegenschaften, die durch die Münchner Wohnen GmbH verwaltet werden. Für die Kliniken der LMU bzw. der TUM liegt die Zuständigkeit beim Freistaat Bayern.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00105 der Stadtratsfraktion CSU vom 05.06.2020 kann daher nicht entsprochen werden.

### **9.2 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**

Die Stadtratsfraktion der CSU hat am 06.08.2021 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / A 01803 (Anlage 2) gestellt. Darin wird die Darstellung des Bedarfs an Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge im gesamten Stadtgebiet gefordert.

Ein Bedarfskonzept wurde zuletzt im Jahr 2019 für die europaweite Ausschreibung durch die Universität der Bundeswehr, Lehrstuhl für Verkehrstechnik erstellt. Für das neue Verfahren wurde der Bedarf - wie in Abschnitt 2.2.2 ausgeführt - je Stadtbezirk ermittelt. Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur stellt unter <https://www.standorttool.de/strom/ladebedarfe/> mit für den Nutzenden einstellbaren Parametern eine farblich eingefärbte, aber dimensionslose Abschätzung zur Verfügung.

Eine umfassendere wissenschaftliche Studie ist sinnvoll, da die Eingangsdaten wie z.B. Wallboxen zuhause bzw. auch Laden bei der Arbeit bisher nur sehr abstrakt berücksichtigt werden. In Kombination mit dem Angebot an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur auf Privatgrund kann der notwendige Umfang für den öffentlichen Raum abgeschätzt werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01803 der Stadtratsfraktion CSU vom 06.08.2021 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

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

Die Stadtratsfraktion der CSU hat am 16.08.2021 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / A 01830 (Anlage 3) gestellt. Darin wird die Entwicklung eines transparenten und sehr zügigen Verwaltungsprozess gefordert, welcher Optimierungsvorschläge umfasst.

Die bisherige Vorgehensweise zum Aufbau von Ladeinfrastruktur hat sich – wie der schnelle Ausbau in den Jahren 2017 bis 2020 gezeigt haben – im Grundsatz sehr bewährt. Seit Beginn der öffentlichen Vergabe im Jahr 2020 wurden die SWM in Ihrer Funktion als Ladepunktbetreiber nicht mehr mit der Errichtung zusätzlicher neuer Standorte mehr betraut (vgl. 20-26 / V 01535, Antragspunkt 6.10). Hiervon gibt es zwei Ausnahmen: die 16 Schnellladesäulen und die drei Normalladesäulen im Rahmen der IAA Mobility 2021 im Stadtbezirk 03 – Maxvorstadt. Zulässig sind weiterhin Standortverlegungen wie in 2022 in den Stadtbezirken 02 und 15 infolge der Umbaumaßnahmen in der Zweibrückenstraße sowie im Truderinger Ortskern sowie in 2023 in den Stadtbezirken 02, 03, 05, 09, 19, 21 und 22.

Mit dem Beschluss 14-20 / V 14954 vom 06.06.2019 verfügen Bezirksausschüsse über ein Anhörungsrecht bei der Aufstellung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum. In der Praxis wurde seitdem zur vereinfachten Behandlung ein nach Stadtbezirk gebündelter Ortstermin durchgeführt, so dass in einem Termin mehrere Standorte finalisiert werden

können und die Mitglieder des Bezirksausschusses sich direkt einbringen können. Die Freigabe unter Wahrung der Anhörungsrechte seitens des Bezirksausschusses konnte im Nachgang leicht und zeitnah in schriftlicher Form erfolgen.

Bis zum Aufbau der Standorte erfolgte dann die Beantragung eines Netzanschlusses beim Netzbetreiber SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG. Die Tiefbauarbeiten konnten nach Freigabe bzw. Zustimmung durch den Bezirksausschuss und den Verteilnetzbetreiber vorgenommen werden. Die Inbetriebnahme eines Standorts konnte damit nach Errichtung zeitnah erfolgen. Mit Bestätigung der Inbetriebnahme beim Mobilitätsreferat erfolgte die verkehrsrechtliche Anordnung und der Verkehrszeichenbetrieb des Baureferats brachte die Beschilderung und Markierung (sofern es die Witterung gestattet) an.

Der dargestellte Prozess erscheint infolge der Rahmenbedingungen durch rechtliche Vorgaben und Stadtratsentscheidungen zugunsten der Bezirksausschüsse angemessen und effizient.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01830 der Stadtratsfraktion CSU 16.08.2021 nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

## **10. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten**

Folgende Fachreferate und weitere beteiligte Institutionen haben Stellungnahmen abgegeben und die Beschlussvorlage mitgezeichnet (s. Anlagen).

- Baureferat
- Referat für Klima- und Umweltschutz
- Kreisverwaltungsreferat
- Referat für Arbeit und Wirtschaft (mit Stellungnahme der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG)
- Seniorenbeirat
- Gleichstellungsstelle

Sämtliche Änderungswünsche aller Stellungnahmen wurden übernommen.

Die SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG weisen zusätzlich darauf hin, dass sie den Zeitplan für sehr ambitioniert halten und sehr kritisch bewerten. Sie betonen, dass sie SWM als Netzbetreiber bei einer zu großen Menge an gleichzeitig auftretenden Anbietern die Reihenfolge des Antrageingangs in der Abwicklung beachten müssen (Windhundprinzip), was zu Wartezeiten und Unzufriedenheit auf Seiten der Anbieter und einer ungleichen Realisierungsgeschwindigkeit im Stadtgebiet führen könnte.

Zudem wird auf parallele Anträge aus Wohnungswirtschaft, Handel und Gewerbe verwiesen inkl. privater und gewerblicher Ladeinfrastruktur. Die SWM können nach eigener Aussage aktuell ca. 3.000 Netzanschlüsse pro Jahr realisieren (eigene Kapazitäten, Kapazitäten auf Seiten der Tiefbaufirmen). Eine Erhöhung würde auf jeden Fall eine europaweite Ausschreibung erfordern. Zudem bestehen ggfs. Verzögerungsrisiken wegen Kapazitätsengpässen bei bauausführenden Firmen, zertifizierten Installationsbetrieben sowie aufgrund witterungsbedingter Einflüsse. Die SWM empfehlen daher insbesondere für die Anfangsphase eine mengen- und Zuteilungssteuerung.

Das Mobilitätsreferat nimmt die Ausführungen der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG zur Kenntnis. Im Zuge der Standortplanungen mit den obsiegenden Ladepunkt anbietenden Unternehmen wird gemeinschaftlich eine optimale und effektive Arbeitsweise abgestimmt. Eine etwaige Benachteiligung Einzelner kann dadurch vermieden werden.

Der Behindertenbeirat erhält einen Abdruck der Beschlussvorlage.

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.

### **Anhörung der Bezirksausschüsse**

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der Bezirksausschüsse nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Bei der konkreten Ausgestaltung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur im Anschluss an die Stadtratsbefassung werden die Bezirksausschüsse eingebunden.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl und Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **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 zwei Stellen 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 gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
15. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01803 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall vom 06.08.2021 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
16. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01830 von Herrn StR Manuel Pretzl vom 16.08.2021 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung 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.....