

Telefon: 0 233-45757

**Kreisverwaltungsreferat**  
Hauptabteilung III  
Gewerbeangelegenheiten und  
Verbraucherschutz  
Bezirksinspektionen  
KVR-III/1

**Neufassung  
vom 04.09.2024**

**Satzung zur Änderung der Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen auf öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsgebührensatzung – SoNuGebS –) sowie Ergänzung der Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsrichtlinien - SoNuRL) hier: Änderungen zum Thema Ladeinfrastruktur-**

**Satzung zur Änderung der Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen auf öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München**

Antrag Nr. 20-26 / A 05037 Änderungsantrag der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 23.07.2024

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13871**

Anlagen:

Anlage 1: Satzung zur Änderung der Sondernutzungsgebührensatzung

Anlage 2: Änderung der Sondernutzungsrichtlinien

Anlage 3: Stellungnahme Behindertenbeirat vom 19.07.2024

Anlage 4: Änderungsantrag Fraktion ÖDP/München-Liste

Anlage 5: Modifizierte Stellungnahme des Behindertenbeirat vom 25.08.2024

**Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 01.10.2024 (VB)**

Öffentliche Sitzung

## Inhaltsverzeichnis

<b>I. Vortrag der Referentin</b>	<b>3</b>
1. Anlass	3
2. Aufnahme eines neuen § 17a „Ladeeinrichtung für elektrisch betriebene Fahrzeuge“ in die SoNuRL	3
2.1. Genehmigungstatbestand	4
2.2. Genehmigungsfähigkeit der Standorte für Ladeeinrichtungen	6
3. Neuer Gebührentatbestand in der SoNuGebS für Ladeinfrastruktur	14
4. Änderungsantrag 20-26 / A 05037 der Fraktion der ÖDP/München-Liste vom 23.07.2024 (Anlage 4)	17
4.1. Der Gebührensatz ermäßigt sich um 10% für Betreiber von Ladesäulen, die ausschließlich Ökostrom anbieten.	17
4.2. Für nicht betriebsbereite Ladesäulen fällt eine tägliche Gebühr von 2 Euro an.	18
4.3. Die Bezahlung an neu errichteten Ladesäulen muss ohne vorherige Anmeldung durch eine Bank oder Kreditkarte möglich sein.	18
5. Klimaprüfung	20
6. Abstimmung mit den Referaten / Fachstellen	21
6.1. Abstimmung mit der Rechtsabteilung des Direktoriums	21
6.2. Stellungnahme der Querschnitts- und Fachreferate	21
6.3. Stellungnahme der Gleichstellungsstelle	21
6.4. Stellungnahme und Beteiligung des Behindertenbeirates	21
6.5. Anhörung der Bezirksausschüsse	24
7. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates	25
8. Beschlussvollzugskontrolle	25
<b>II. Antrag der Referentin</b>	<b>26</b>
<b>III. Beschluss</b>	<b>26</b>

## **I. Vortrag der Referentin**

Die Beschlussvorlage wurde vom Kreisverwaltungsausschuss am 23.07.2024 in die heutige Sitzung vertagt.

In der Sitzung wurde von der Fraktion ÖDP/München-Liste ein Änderungsantrag gestellt (Antrag Nr. 20-26 / A 05037), der als Anlage 4 dieser BV beigefügt wurde und unter der Nr. 4 behandelt wird.

### **1. Anlass**

Das Kreisverwaltungsreferat kommt mit dieser Beschlussvorlage den Antragspunkten 10 und 11 aus der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728 des Mobilitätsreferats nach. Die bereits in der genannten Vorlage beschlossenen Aspekte werden mithin formell in die SoNuRL und die SoNuGebS übernommen.

Im genannten Beschluss der Vollversammlung vom 24.04.2024 zur Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728 „Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund“ hat der Stadtrat das Kreisverwaltungsreferat gebeten, zeitnah die notwendigen Änderungen in der Sondernutzungsrichtlinie (SoNuRL) sowie der Sondernutzungsgebührensatzung (SoNuGebS) für die Tatbestände der Ladeinfrastruktur vorzunehmen.

In der Beschlussvorlage wurde das weitere Vorgehen zum Aufbau von Ladeinfrastruktur in der Landeshauptstadt München dargestellt und letztlich vom Stadtrat beschlossen. Zur ordnungsgemäßen Ausübung des Ermessens durch die Verwaltung müssen die wesentlichen Kriterien bei derartig komplexen Verfahren wie zur Errichtung von Ladeinfrastruktur vom Stadtrat festgelegt werden. 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 Ladeinfrastruktur gemessen an der Komplexität und Bedeutung hinreichend zu gewährleisten, soll ein neuer § 17a in die SoNuRL aufgenommen werden.

Die Sondernutzungsgebühren sind in der Landeshauptstadt München in der SoNuGebS geregelt. Bisher gibt es in der SoNuGebS keinen gesonderten Tatbestand für Ladeinfrastruktur. Aufgrund der hohen Bedeutung und der Gewährleistung des Transparenzgebots ist dies jedoch künftig notwendig.

### **2. Aufnahme eines neuen § 17a „Ladeeinrichtung für elektrisch betriebene Fahrzeuge“ in die SoNuRL**

Im Jahre 2013 wurde dem Referat für Gesundheit und Umwelt die Federführung für Elektromobilität zugesprochen („Nachhaltiges Kommunales Elektromobilitätskonzept Grundsatzbeschluss“ Sitzungsvorlage 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 Stadtwerke München (SWM) beschlossen und vorrangig vom Baureferat,

Kreisverwaltungsreferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit den SWM umgesetzt. Die Errichtung und der Betrieb erfolgen seitdem mittels Betrauung durch die SWM.

Die Genehmigung dieser Ladeeinrichtungen durch das Kreisverwaltungsreferat bzw. ab 01.01.2021 durch das Mobilitätsreferat erfolgte durch Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Satz 1 Nr. 8 StVO in Verbindung mit § 32 Abs. 1 StVO.

Diese Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO beinhaltete zugleich aufgrund der Konzentrationswirkung des Art. 21 BayStrWG eine Sondernutzungserlaubnis. In der Vergangenheit wurde hierbei auf den Genehmigungstatbestand des § 17 SoNuRL - Mobilitätskonzepte - abgestellt.

Da die Errichtung von Ladeinfrastruktur ein komplexes Verfahren ist, sich eine höhere Anzahl an Ladeeinrichtungen sichtbar auf das Stadtbild auswirkt und mithin etwa für die Flächenkonkurrenz in der Landeshauptstadt München eine hohe Bedeutung hat, soll ein neuer Tatbestand in die SoNuRL aufgenommen werden. Insofern soll von der bisherigen Verwaltungspraxis, die bzgl. der Genehmigung der Ladeeinrichtung der SWM auf § 17 SoNuRL abstellte, abgewichen und künftig eine neue Verwaltungspraxis auf Basis eines neuen § 17a in den SoNuRL angewandt werden.

## **2.1. Genehmigungstatbestand**

Grundsätzlich sind Ladeeinrichtungen (umgangssprachlich Ladesäulen) für elektrisch betriebene Fahrzeuge 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 Ladeeinrichtungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge mit einer Höhe bis zu 2,5 m, einer Breite bis zu 1 m und einer Tiefe bis zu 1 m als verfahrensfreie Bauvorhaben einzustufen. Bei Überschreiten dieser Maße ist die Durchführung eines formalen Baugenehmigungsverfahrens notwendig. Unabhängig von der Verfahrenspflicht, also auch bei verfahrensfreien baulichen Anlagen, müssen alle materiellen Anforderungen eingehalten werden.

Eine Ladeeinrichtung im Sinne der SoNuRL ist eine physikalische Anlage mit Anschluss an das Stromversorgungsnetz der SWM Infrastruktur GmbH & KG (SWM) mit der Ausstattung mindestens eines Ladepunktes mit dem Zweck ein elektrisch betriebenes Fahrzeug aufzuladen. Ein Ladepunkt bezeichnet eine Schnittstelle für die Übertragung von Strom auf ein elektrisch betriebenes Fahrzeug, die zwar einen oder mehrere Anschlüsse für unterschiedliche Arten von Anschlüssen haben kann, an der aber zur selben Zeit nur ein elektrisch betriebenes Fahrzeug aufgeladen werden kann.

Sofern für das Betreiben der Ladeeinrichtung Nebeneinrichtungen (z.B. Trafos, Wandler-messschränke) notwendig sind, die gemeinsam errichtet werden und auch selbständig nicht errichtet werden können, sind diese in Verbindung mit der Ladeeinrichtung als einheitliche Anlage zu betrachten.

Sollte dagegen zwischen der Ladeeinrichtung und dem Anschluss an das Stromversorgungsnetz die Verlegung von privaten Leitungen im Untergrund des öffentlichen Raums notwendig sein, wird zudem eine Sondernutzung nach bürgerlichem Recht (Gestattungsvertrag) nach Art. 22 BayStrWG erforderlich sein.

Bei den Ladeeinrichtungen erfolgt eine Unterscheidung zwischen Normalladepunkten – bis zu 22kW abgegebener Ladeleistung – Schnellladepunkten - Ladeleistung von mehr als 22 kW.

Die Genehmigung für die Errichtung von Ladeinfrastruktur ist dabei grundsätzlich (abgesehen von festgelegten Ausnahmen) an ein vom Stadtrat beschlossenes diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren gebunden. Für Normal-ladepunkte wurde das Verfahren in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728 beschlossen.

Im Rahmen des Auswahlverfahrens findet ein Bedarfskonzept mit der stadtweiten Aufteilung in räumliche Kontingente Einklang. Die Anschlussleistung der verschiedenen Stadtbezirke wird zu insgesamt acht Kontingenten aggregiert. Um die Zielerreichung eines flächendeckenden Angebots von Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet sicherzustellen, wurden acht Kontingente jeweils mit drei bis vier Stadtbezirken gebildet. Dieses Konzept und die Aufteilung und Vergabe der acht Kontingente ermöglicht einen flächendeckenden Ausbau von Ladeinfrastruktur, in dem Ladeeinrichtungen gleichmäßig anhand der vorhandenen Anschlussleistung über das gesamte Stadtgebiet errichtet wird. Die Sicherstellung einer ausgewogenen Abdeckung des stadtweiten Ladebedarfs geht dem einher. Zudem wird durch die gleichmäßige Verteilung und die generelle Vergabe von Kontingenten die Flächenkonkurrenz minimiert und reduziert somit die potenziellen Konflikte bei der Standortwahl von Ladeeinrichtungen zwischen den einzelnen Betreibern. Darüber hinaus bietet das Prinzip der gleichmäßigen Aufteilung mittels Kontingenten die Möglichkeit, planerische Aspekte wie auch Wünsche und Anregungen aus der Stadtpolitik und Bürgerschaft besser zu berücksichtigen.

Insgesamt ermöglicht ein Bedarfskonzept mit bedarfsgerechten und ausgewogenen Kontingenten eine effektivere Planung, Gestaltung und Bereitstellung von Ladeinfrastruktur, um den wachsenden Bedarf an Ladeeinrichtungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu decken und eine nachhaltige Mobilität zu fördern. Insofern wird dem Grundsatz „Privatgrund vor öffentlichem Grund“ Rechnung getragen, bei gleichzeitiger Hinwirkung auf einen flächendeckenden Ausbau eines Ladenetzes auf öffentlichem Grund.

Für Schnellladepunkte 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 bringt dieses mittels gesonderter Beschlussvorlage in den Stadtrat ein.

Vorerst ist daher aufgrund des bereits beschlossenen Auswahlverfahrens nur eine Beantragung von Ladeeinrichtungen mit Ladepunkten mit bis zu 22 kW genehmigungsfähig.

Lediglich die Errichtung von Schnellladepunkte im Rahmen des „Deutschlandnetzes“ durch für das Stadtgebiet München berechnete Unternehmen sollen außerhalb eines städtischen Auswahlverfahrens ermöglicht werden. In besonderen Einzelfällen von Ladeeinrichtungen für Stellflächen von Sicherheitsbehörden und Institutionen mit öffentlich-rechtlichem Auftrag (z.B. Polizeibehörden, Katastrophenschutz, Rettungsdienst) und zur Testung neuer Technologien im Bereich der Ladeinfrastruktur sollen Ausnahmen möglich sein.

## 2.2. Genehmigungsfähigkeit der Standorte für Ladeeinrichtungen

Der Ausbau je Stadtbezirk erfolgt durch jeweils ein Ladepunktbetreibendes Unternehmen (hier Erlaubnisinhaber\*in) nach Durchführung des vom Stadtrat beschlossenen Auswahlverfahrens (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728) in den jeweiligen zugesprochenen Kontingenten. Dieses Unternehmen wird in einem diskriminierungsfreien, transparenten und verhältnismäßigen Auswahlverfahren ermittelt. Das ausgewählte Unternehmen ist berechtigt im Umfang des für das jeweilige Kontingent ermittelten Bedarfs und unter Berücksichtigung der stadtweit geltenden Standortkriterien Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum errichten.

Die Festlegung von Standorteignungskriterien für Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum ist gemessen an der Komplexität und ausschlaggebenden Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer\*innen (abhängig vom Standort der Ladeeinrichtung) sowie der nutzungsgebundenen Verkehrsflächen des ruhenden Verkehrs unbedingt erforderlich.

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

Der Standort einer Ladeeinrichtung hat zwangsläufig wesentliche Auswirkungen auf die Verkehrsflächen des ruhenden Verkehrs, da die Stellflächen unmittelbar im Bereich der Ladeeinrichtung elektrisch betriebene Fahrzeuge – wenn auch zeitlich beschränkt – für den Nutzungszweck des Ladevorgangs der Fahrzeuge vorbehalten sein werden. Um die Ladeeinrichtungen für die berechtigten Fahrzeuge nutzbar und zugänglich zu machen, werden die betreffenden Stellplätze entsprechend beschildert und markiert. In diesem Zusammenhang sind einerseits Verkehrsflächen aufgrund von gesetzlichen Parkverboten, aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder aufgrund von Nutzungskonflikten mit Regelungen des ruhenden Verkehrs bereits im Vorfeld auszuschließen.

Der Standort einer Ladeeinrichtung muss somit unumgänglich so gewählt sein, dass eine zulässige zeituneingeschränkte Parkmöglichkeit für die geplanten Ladepunkte vorhanden ist. Parken ist zulässig, wo es nicht durch Haltverbote eingeschränkt wird. Das bedeutet aber nicht, dass das Parken dort, wo es nicht ausdrücklich verboten ist, unbeschränkt erlaubt ist. Aus diesen Gründen ergeben sich von vornherein strikte Ausschlusskriterien, welches jedes für sich den Standort der Ladeeinrichtung als nicht genehmigungsfähig erklärt und in die SoNuRL aufgenommen werden müssen.

In den Vorschriften des § 12 Abs. 3 StVO sind explizite Haltverbote genannt, welche grundsätzlich nicht mit einem Haltverbotschild gekennzeichnet sind. Hierbei geht es insbesondere um das Haltverbot vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen, welches der Sicht auf den Knotenpunkt sowie der unbehinderten Fußgängerquerung dient. Aber auch die Haltverbote vor Grundstückszufahrten und gegenüber schmalen Fahrbahnen, um des Einfahr- und Ausfahrberechtigten zu schützen, sowie vor Bordsteinabsenkungen, um mobilitätseingeschränkten Menschen die Querung der Fahrbahn an abgesenkten Gehwegen zu ermöglichen, sind zu erwähnen.

Ein absolutes Haltverbot dient im Vergleich eines eingeschränkten Haltverbots immer nicht nur der Flüssigkeit und Leichtigkeit, sondern auch der Sicherheit des Verkehrs. Ein absolutes Haltverbot kann abhängig vom Einzelfall die Sicht an Einmündungen gewährleisten. Ein absolutes, wie auch ein eingeschränktes Haltverbot ist aber in jedem Einzelfall nur dort aufzustellen, wenn es die Umstände erfordern. Diese Bereiche sind somit zweckgebunden und dienen im äußersten Fall der Sicherheit des Verkehrs. Die Errichtung einer Ladeeinrichtung in Zusammenhang mit entsprechenden Stellflächen im Bereich von absoluten und eingeschränkten Haltverboten kann somit nicht zulässig sein.

Eine Ausnahme stellen ausgewiesene Parkmöglichkeiten für Bewohner\*innen städtischer Quartiere mit erheblichen Parkraumangel dar (Bewohnerparkbevorrechtigung nach § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO). Bewohnerparkvorrechte sind vorrangig mit einem eingeschränkten Haltverbot mit Zusatzzeichen „Bewohner mit Parkausweis ... frei“ (Negativbeschilderung mit Ausnahmeregelung) beschildert, aber dienen nicht ausschließlich dem Zweck der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs. Vielmehr soll ebenso der Aufbau von Ladeinfrastruktur in Bereichen mit Bewohnerparkvorrechten anvisiert werden, da auch in Wohnbebauung ein Ladebedarf besteht, den es zu decken gilt.

Neben einer in der Praxis meist verwendeten Beschilderung von absoluten Haltverboten zur Freihaltung von Feuerwehranfahrten bestehen auch amtlich gekennzeichnete Zufahrten (bei denen auch keine bauliche Hervorhebung erforderlich wäre), deren Freihaltung und Verbleib aus Gründen des Brandschutzes notwendig sind.

Bei parkraumbewirtschafteten Bereichen mit einer Kurzzeitparkregelung bis max. zwei Stunden (mit Parkscheibe oder mit Parkschein), welche aus vereinzelt zusammenhängenden Stellflächen und nicht als Zonenregelung in Form einer Bewirtschaftungszone besteht, handelt es sich um Stellflächen mit einer erhöhten Fluktuation an Fahrzeugen. Beispielsweise sind hier Stellflächen vor Einzelhandelsgeschäften ohne Parkplatz auf Privatgrund und Hol-/Bringzonen an ÖPNV-Knotenpunkte und/oder Kindertageseinrichtungen zu nennen, welche aus Gründen der Zweckmäßigkeit und vor allem aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs eingerichtet wurden.

Der Wegfall dieser Stellflächen kann zu einem unzulässigen Parken in zweiter Reihe oder auf angrenzenden Verkehrsflächen (z.B. Radverkehrsanlage) führen und ist somit aus Gründen der Verkehrssicherheit unbedingt zu vermeiden. Dagegen sind quartiersbezogene Parkraumbewirtschaftungen in Neubaugebieten (z.B. Domagkpark, Messestadt Riem), welche flächendeckend eine Parkraumbewirtschaftung mit einer Höchstparkdauer von zwei Stunden innehaben, als Ausnahme zugelassen. Auch hier soll ebenso der Aufbau von Ladeinfrastruktur anvisiert werden, da auch in diesen Gebieten mit überwiegender Wohnbebauung ein Ladebedarf bestehen wird, den es zu decken gibt.

Die Anordnung des zulässigen Parkens auf Gehwegen mit Zeichen 315 StVO erfolgt in der Regel mit der Prämisse einer deutlichen Reduzierung der nutzbaren Restgehwegbreite auf ein absolutes Minimum. Der Gehweg soll mit einer Ladeeinrichtung in diesen Fällen nicht noch weiter eingeschränkt werden, um die Barrierefreiheit von mobilitätseingeschränkten sowie aber auch allen Bürger\*innen nicht zu beeinträchtigen.

Darüber hinaus ergeben sich Probleme der Verkehrssicherheit, wenn die Fahrzeuge niveaugleich die Ladeeinrichtung anfahren und die Abstandsmaße für die Bewegungsräume des Fahrzeuges nicht eingehalten werden können oder eine gesonderte Absicherung mit Verkehrseinrichtungen die Gehbahn darüber hinaus noch mehr belasten würde.

Bei dem Ausschluss der Verkehrsflächen mit einer (Park)Bevorrechtigung für Krafträder, Fahrzeuge der Mikromobilität (Radverkehr, Lastenfahrräder, Elektrokleinstfahrzeuge, Kleinkrafträder) und Haltestellenbereiche des ÖPNV handelt es sich um bedarfsgerechte Stellflächen, welchen ihren Zweck nach an dieser konkreten Örtlichkeit geplant und eingerichtet wurden. Der Wegfall sowie aber auch die Verlegung dieser Verkehrsflächen würde dazu führen, dass die Umstände, die diese Stellflächen erforderlich machen, höchstwahrscheinlich erneut eintreten würden. Am Beispiel der Stellflächen der Mikromobilität sowie der Krafträder kann dies gut aufgezeigt werden.

Diese Fahrzeuge werden in der Regel auf der Gehbahn genau dort, wo der Abstellbedarf sehr hoch ist, abgestellt. Eine bedarfsgerechte Einrichtung einer Stellfläche in unmittelbarer Nähe ist für die Nutzung und Auslastung und damit Verbesserung der Gehwegsicherheit elementar wichtig. Auch eine Verlegung der Stellflächen kann zu entscheidender Inakzeptanz dieser Stellflächen für ein geordnetes Abstellverhalten führen. Die genannten Stellflächen sollten somit unter allen Umständen erhalten bleiben und als angrenzenden Standort einer Ladeeinrichtung ausgeschlossen werden.

Der Ausschluss der Stellflächen mit einer personalisierten Parkbevorrechtigung für schwerbehinderte Menschen vor der Wohnung oder Nähe der Arbeitsstätte ist erforderlich, da eine vorherige Prüfung ergeben hat, dass diese Stellflächen außerordentlich erforderlich sind, da für den schwerbehinderten Menschen nicht in zumutbarer Entfernung z.B. eine Garage oder Parkmöglichkeit außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums besteht. Dagegen werden allgemeine Stellflächen mit einer Parkbevorrechtigung für schwerbehinderte Menschen nicht als Ausschlusskriterium aufgeführt, um die Errichtung von Ladeinfrastruktur für den genannten Personenkreis zu ermöglichen. Entsprechende Forderungen und Wünsche werden vom Behindertenbeirat stets an das Mobilitätsreferat herangetragen.

Dagegen soll ausdrücklich die Möglichkeit bestehen, dass an Stellflächen mit Parkbevorrechtigung für Carsharingfahrzeuge und für schwerbehinderte Menschen sowie zur Bevorrechtigung der Personenförderung mit Kraftfahrzeugen (z.B. Taxistandplätze) Ladeeinrichtungen unter Erhaltung der jeweilig genannten Zweckbestimmung errichtet werden können. Eine flächendeckende und vor allem nutzerübergreifende Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur ist entscheidend, um den Übergang zu umweltfreundlichen, elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu unterstützen und trägt entscheidend zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Luftverschmutzung bei, was insbesondere in urbanen Gebieten wie dem Stadtgebiet München mit hohem Parksuchverkehr von großer Bedeutung ist.

Durch die Möglichkeit der Errichtung von nutzergebundenen Ladeeinrichtungen kann der Verkehr zur Erhaltung des betriebsbereiten Zustandes der elektrisch betriebenen Fahrzeuge deutlich reduziert werden, indem diese Fahrzeuge ohne Weiteres an Ort und Stelle des Parkvorgangs geladen werden können und keine entfernte Ladeeinrichtung anfahren zu müssen.

Die Kombination von Carsharing, Personenbeförderung mit Taxen und Elektromobilität bietet zudem eine nachhaltige Alternative zum individuellen Besitz eines Fahrzeuges mit Verbrennungsmotor und kann somit den Gesamtverkehr reduzieren- Ladeeinrichtungen an Stellflächen für schwerbehinderte Menschen ermöglichen den barrierefreien Zugang zu Elektromobilität, was zur sozialen Teilhabe beiträgt. Für schwerbehinderte Menschen ist die Verfügbarkeit von nahegelegenen Ladeeinrichtungen wichtig, um unnötige Wege und zusätzliche Belastungen zu vermeiden.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit dürfen sich zwischen Ladeeinrichtung und Stellfläche keine Radverkehrsanlage (z.B. baulicher Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen für den Radverkehr) oder für den Radverkehr freigegebene Verkehrsflächen befinden. Im Rahmen des Ladevorgangs von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und der Verlegung des Ladekabels über die genannten Verkehrsflächen, welches für die Verkehrsteilnehmer\*innen nicht erkennbar ist, kann es hier zu einem gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr kommen, welcher Gefahren für Leib und Leben bedeuten kann. Geeignete Auflagen im Rahmen einer Genehmigung, welche diese Gefahren vollständig ausschließen, sind nicht ersichtlich. Ebenso sind die genannten Verkehrsflächen aus Gründen der Verkehrssicherheit kein zulässiger Aufstellort einer Ladeeinrichtung, da auch hier höchstwahrscheinlich bis unvermeidbar ein gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr erfolgen würde.

Ein Aufstellort im Bereich einer Fahrradstraße und Fahrradzone soll nur genehmigungsfähig sein, wenn die jeweilige Fahrbahn für den allgemeinen KfZ-Verkehr freigegeben ist. Sollte eine Fahrradstraße oder eine Fahrradzone nur dem Radverkehr vorbehalten sein, besteht insoweit ein Einfahrverbot für den KfZ-Verkehr, welches gleichzeitig keine Stellflächen für den ruhenden KfZ-Verkehr innerhalb der Bereiche bedeuten würde. Es fehlen insofern schlichtweg geeignete Stellflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge unmittelbar angrenzend an einer Ladeeinrichtung. Der Ausschluss von Fahrradstraßen und Fahrradzonen ohne allgemeinen KfZ- Verkehr ist somit erforderlich.

Der Standort einer Ladeeinrichtung sollte sich grundsätzlich baulich von der Fahrbahn abheben sowie abgrenzen, um die Verkehrssicherheit des fließenden KfZ-Verkehrs nicht zu beeinträchtigen und/oder die Abstandsmaße aus den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der Ausgabe 2023 (EAR 23) einhalten zu können. Sollte allerdings aus Mangel an Alternativen die Aufstellung einer Ladeeinrichtung auf Fahrbahnniveau innerhalb einer baulichen Parkbucht oder eines Seitenstreifens anvisiert werden, ist für eine Absicherung mit geeigneten Verkehrseinrichtungen nach Anlage 4 (zu § 43 Abs. 3 StVO) zu sorgen. Als geeignete Absicherung kommen Absperrschranken (Zeichen 600 StVO), Absperrpfosten (Zeichen 600-60 StVO) sowie Leitbaken (Zeichen 605 StVO) in Betracht. Die Festlegung des geeigneten Absicherungsmaterial und in erforderlicher Anzahl sowie Position erfolgt in der Einzelfallbetrachtung im Rahmen des Genehmigungsprozesses.

Durch den Standort der Ladeeinrichtung hervorgerufene nicht vertretbare Beeinträchtigungen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs sind zu vermeiden. Beispielsweise ist eine durch den Standort der Ladeeinrichtung verursachte Verengung der Fahrbahn, die eine Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs wahrscheinlich macht, nicht zulässig. Entsprechende Standorte von Ladeeinrichtungen sind nicht zulässig.

Hierdurch können sich Hindernisse ergeben, die sich negativ auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auswirken.

Aus den EAR 23 ergeben sich Empfehlungen und Handlungsoptionen, welche bei allen Planungs- und Genehmigungsprozessen von Stadtstraßen, Parkbuchten und Parkplätzen heranzuziehen sind. Das Abstandsmaß bei der Aufstellung von Ladeeinrichtungen entlang von Stellflächen in Senkrecht-/Schrägaufstellung von mindestens 0,70 m ergibt sich aus den Abmessungen von Parkständen und Fahrgassen für PKW im Straßenraum (Abschnitt 3.4.3, Tabelle 4, EAR 23). Das Abstandsmaß ergibt sich konkret aus der Breite des Überhangstreifens, welches eine gute Befahrbarkeit und einen benutzungsfreundlichen Ein- und Ausstieg gewährleisten soll. Das Abstandsmaß bei der Aufstellung von Ladeeinrichtungen entlang von Stellflächen in Längsaufstellung von mindestens 0,30 m ergibt sich aus den Bewegungs- und Begegnungszuschlägen, welche bei allen Fahrzeugseiten oder -kanten auf Fahrbahnen nicht unterschritten werden sollten. Ebenso finden die Verwaltungsvorschriften der StVO (zu § 39 lfd.Nr. 43) Anwendung, welche einen Seitenabstand von Verkehrszeichen nicht unter 0,30 m vorgeben.

Eine ausreichend nutzbare Gehwegbreite ist entscheidend für die Barrierefreiheit und die Zugänglichkeit für alle Menschen, insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen, ältere Menschen, Eltern mit Kinderwagen oder Personen mit Sehbehinderungen. Ein breiter Gehweg ermöglicht es Rollstuhlfahrern, Rollatoren oder Kinderwagen problemlos zu passieren und sich sicher fortzubewegen, ohne auf Hindernisse oder Engstellen zu stoßen. Darüber hinaus bietet eine ausreichend breite Gehwegfläche auch Platz für Begegnungsverkehr. Eine breite Gehwegfläche trägt zur Verkehrssicherheit bei, indem sie das Risiko von Zusammenstößen oder Unfällen reduziert. Eine barrierefreie Gestaltung von Gehwegen ist daher von großer Bedeutung, um die Teilhabe aller Bürger\*innen am öffentlichen Leben zu gewährleisten und eine inklusive Gesellschaft zu fördern. Bereits in der Vergangenheit wurde beim Aufbau der bestehenden Ladeeinrichtungen eine ausreichende Restgehwegbreite bei der konkreten Bestimmung der Standorte als wichtiges Kriterium gefordert. Die Erfahrungen aus den vergangenen Jahren zeigen keinen Anlass von diesem Kriterium entscheidend abzuweichen.

Die Freihaltung der Sichtbeziehungen im Straßenverkehr ist von entscheidender Bedeutung, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und Unfälle zu vermeiden. Insbesondere bei Querungshilfen wie Zebrastreifen oder Fußgängerüberwegen ist es wichtig, dass die Sicht für alle Verkehrsteilnehmer\*innen nicht beeinträchtigt wird. Eine klare Sicht auf die Querungshilfe ermöglicht es sowohl Fußgänger\*innen als auch Fahrzeugführer\*innen, sich rechtzeitig aufeinander einzustellen und gefahrlos die Straße zu überqueren bzw. anzuhalten. Das Erfordernis der Sichtbeziehungen auf Querungshilfen für den Fußverkehr sowie auf Einmündungen und Ein-/Ausfahrten von Ladeeinrichtungen freizuhalten sind, entspricht den Grundsätzen der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (Kapitel 6.3.9.3 RSt).

Das Längenmaß von Stellflächen in Längsaufstellung sowie Parkstandbreite von Stellflächen in Senkrecht-/Schrägaufstellung ergeben sich aus den Abmessungen von Parkständen und Fahrgassen für PKW im Straßenraum (Abschnitt 3.4.3, Tabelle 4, EAR 23). Um Restflächen, welche das zulässige Parken von Fahrzeugen nicht mehr ermöglichen, zu vermeiden, soll in Ausnahmefällen die Länge sowie die Parkstandbreite auf das minimale erforderliche Maß erweitert werden können.

Aus praktischen Erfahrungen können sich solche Ausnahmefälle innerhalb einer baulichen Parkbucht oder zwischen Grundstücksausfahrten aufgrund der vor Ort zur Verfügung stehenden Länge / Breite ergeben. Die Maße der Restflächen und das Erfordernis diese zu vermeiden, ergibt sich analog aus den Abmessungen von Parkständen und Fahrgassen für PKW im Straßenraum (Abschnitt 3.4.3, Tabelle 4, EAR 23).

Die Vorgabe, den ungehinderten Zugang zu Einrichtungen des Brandschutzes (z. B. Feuerwehrezufahrten, Notausgänge, Notausstiege von U-/S-Bahn und unterirdische Verkehrsanlagen) sowie das ungehinderte Benutzen von Einrichtungen des Brandschutzes (z.B. Löschwassereinspeisungen etc.) nicht zu beeinträchtigen, ist von entscheidender Bedeutung für die Sicherheit von Personen in Notfällen. Insbesondere der Mindestabstand von 5,00 m zu einem ausgewiesenen Not- oder Rettungsausstieg ist wichtig, um eine schnelle Evakuierung und Rettung im Ernstfall zu gewährleisten. Aber auch der Mindestabstand von 1,00 m zu einer Einrichtung des Brandschutzes wie z.B. einer Löschwassereinspeisung ist von wichtigem Belang, da Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr schnell und ungehindert auf vorhandene Löscheinrichtungen zugreifen müssen, um Brände effektiv bekämpfen zu können. Diese Abstände basieren auf Erfahrungen aus der Praxis und wurde festgelegt, um sicherzustellen, dass Rettungskräfte ungehindert agieren können und Personen in Gefahr schnell gerettet werden können. Ein zu geringer Abstand zu Not- oder Rettungsausstiegen würde die Evakuierung und Rettung erschweren und im schlimmsten Fall zu gefährlichen Situationen führen. Im Falle eines Brandes, Unfalls oder einer anderen Notsituation müssen Flucht- und Rettungswege frei von Hindernissen sein, damit Personen schnell und sicher das Bauten verlassen können. Ebenso müssen Rettungskräfte ungehinderten Zugang haben, um Verletzte zu versorgen und evakuierte Personen zu betreuen.

Die Vorgabe, dass Bewegungsflächen und Gehwege für die Nutzung von Ladeeinrichtungen verkehrssicher sein müssen, ist von großer Bedeutung, um Unfälle zu vermeiden, aber auch eine barrierefreie Zugänglichkeit zu schaffen. Eine verkehrssichere Nutzung bedeutet, dass die Verkehrsflächen fest, eben und rutschhemmend sein müssen, um eine sichere Nutzung der Ladeeinrichtungen zu gewährleisten. Wenn die Bewegungsflächen nicht diesen Anforderungen entsprechen, besteht ein erhöhtes Risiko für Stürze, Ausrutschen oder andere Unfälle. Grünflächen wie Straßenbegleitgrün sind als Standort einer Ladeeinrichtung nicht genehmigungsfähig, da sie in der Regel nicht die erforderlichen Eigenschaften für eine verkehrssichere Nutzung aufweisen. Grünflächen können uneben sein, feucht oder rutschig werden und somit ein Sicherheitsrisiko darstellen. Es ist daher wichtig, dass Ladeeinrichtungen an geeigneten Standorten platziert werden, die den Anforderungen an Verkehrssicherheit entsprechen. Dies dient nicht nur dem Schutz der Nutzenden der Ladeeinrichtungen, sondern auch der allgemeinen Sicherheit im öffentlichen Raum. Die Einhaltung dieser Vorgabe trägt dazu bei, Unfälle zu vermeiden und eine sichere Nutzung von Ladeeinrichtungen zu gewährleisten.

Die Regelung, die die Anbringung von Eigenwerbung auf Ladeeinrichtungen auf eine Gesamtfläche von 0,5 m<sup>2</sup> begrenzt und spezifische Kriterien für die Art der Werbung festlegt, beruht auf folgenden straßenverkehrsrechtlichen und straßenrechtlichen Aspekten. Durch die Begrenzung der Werbefläche auf 0,5 m<sup>2</sup> wird die Sichtbarkeit und Erkennbarkeit der Ladeeinrichtungen für Verkehrsteilnehmer\*innen gewährleistet.

Eine Werbefläche – mit entsprechender Größe und Ausgestaltung wie z. B. Wechselwerbeanlagen mit grellen und blinkenden Licht - könnte eine Ablenkung und Blendung von Verkehrsteilnehmer\*innen, die über das übliche Maß hinausgeht hervorrufen und somit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Festlegung, dass der Werbeträger nicht über die Seiten der Ladeeinrichtung hinausragen darf, entspricht den geltenden Straßenverkehrsregeln. Dies stellt sicher, dass die Ladeeinrichtung inkl. Werbeanlage keine Hindernisse oder Gefahren für den Straßenverkehr darstellen.

Die Regelung zur Beschränkung auf Eigenwerbung zielt darauf ab, Konflikte mit der geltenden SoNuRL zu vermeiden, da Fremdwerbung in Verbindung mit genehmigungsfähigen Sondernutzungen bisher nur für wenige besondere Ausnahmefälle zulässig ist. Durch die Begrenzung auf das Firmenlogo, den Namen, die Firmenbezeichnung oder die Firmenanschrift wird sichergestellt, dass die Ladeeinrichtungen nicht für nicht autorisierte Zwecke nach der SoNuRL genutzt werden.

Die Vorgaben zu den Standorten gelten sowohl für die Ladeeinrichtung selbst auch als entsprechend für etwaige Nebeneinrichtungen wie z.B. Transformatoren oder Wandlermessschränke. Andernfalls könnte auch von diesen Nebeneinrichtungen Gefahren ausgehen.

Die Regelung, die in besonderen Einzelfällen Ausnahmen von den regulären Genehmigungsverfahren für die Errichtung von Ladeeinrichtungen für Sicherheitsbehörden und Institutionen mit öffentlich-rechtlichem Auftrag ermöglicht, basiert auf der zentralen Priorität, die Gewährleistung der Einsatzbereitschaft von Behörden und Institutionen, welche die öffentliche Sicherheit gewährleisten. Insbesondere gehört dazu die Sicherheit vor Gefahren für Leib und Gesundheit.

Die Gewährleistung einer jederzeitigen Einsatzbereitschaft ist von entscheidender Bedeutung für Sicherheitsbehörden und Institutionen mit öffentlich-rechtlichem Auftrag wie Polizeibehörden, Katastrophenschutz und Rettungsdiensten. Elektrisch betriebene Fahrzeuge spielen eine zunehmend wichtige Rolle in ihren Flotten, und die Möglichkeit, Ladeeinrichtungen in unmittelbarer Nähe zu ihren Standorten zu haben, ist entscheidend, um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge stets einsatzbereit sind.

Eine zuverlässige und ständige Ladeversorgung gewährleistet, dass diese Fahrzeuge ohne Verzögerung einsatzbereit sind, um schnell auf Notrufe zu reagieren und Hilfe zu leisten. Die Priorisierung von Privatgrund für die Einrichtung von Ladeinfrastruktur kann die Flächenkonkurrenz in öffentlichen Bereichen reduzieren. Dies vermeidet potenzielle Konflikte um begrenzten Raum und ermöglicht es, öffentliche Flächen für andere Zwecke wie z. B. öffentliche Parkplätze zu erhalten. Diese Ausnahme wurde nicht explizit im Beschluss vom 24.04.2024 (Nr. 20-26 / V 12728) genannt.

Nachdem es beispielsweise vor dem Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration am Odeonsplatz 3 genehmigte Ladeeinrichtungen auf dem Gehweg gibt und diese Konstellationen aufgrund der geschilderten Sondersituation auch über eine Ausnahme nach § 32 SoNuRL außerhalb eines Auswahlverfahrens genehmigungsfähig wären, wird dieser Tatbestand zur Klarstellung ausdrücklich in die SoNuRL aufgenommen.

Die Möglichkeit, in besonderen Einzelfällen und im Rahmen von Forschungsprojekten Ausnahmen von den regulären Genehmigungsverfahren für die Testung neuer Technologien im Bereich der Ladeinfrastruktur zu gewähren, ist wichtig, um Innovationen voranzutreiben und die Entwicklung neuer Lösungen für die Elektromobilität zu ermöglichen. Insbesondere bei neuen Technologien wie intelligenten Lademanagement-Systemen oder kontaktlosen Ladeoptionen ist es wichtig, dass diese in der Praxis getestet werden können, um ihre Funktionalität, Zuverlässigkeit und Sicherheit zu überprüfen.

Durch die Möglichkeit einer Ausnahme von den regulären Genehmigungsverfahren können Unternehmen und Forschungseinrichtungen neue Technologien schneller und effizienter testen und weiterentwickeln. Der zeitlich begrenzte Rahmen von höchstens drei Jahren für solche Ausnahmen ist wichtig, um sicherzustellen, dass die Testphase nicht unbegrenzt verlängert wird und die neuen Technologien zeitnah in den regulären Genehmigungsprozess integriert werden. Insgesamt ist die Möglichkeit von Ausnahmen für die Testung neuer Technologien im Bereich der Ladeinfrastruktur wichtig, um Innovationen zu fördern, die Elektromobilität voranzutreiben und letztendlich eine nachhaltige Mobilität zu unterstützen. Dies kann auch zu einer effektiveren Nutzung des öffentlichen Straßenraums beitragen und Flächenkonkurrenzen entschärfen.

Das Deutschlandnetz ist ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unterstütztes Projekt, das darauf abzielt, ein flächendeckendes und leistungsfähiges Schnellladernetz für elektrisch betriebene Fahrzeuge in ganz Deutschland aufzubauen. Das Deutschlandnetz besteht zum einen aus öffentlich zugänglichen High Power Charger (HPC-) Schnellladestandorten im urbanen, suburbanen und ländlichen Raum (Regionallose) und zum anderen aus Standorten an Bundesautobahnen (Autobahnlose). Im September 2023 hat das BMDV die Ausschreibung der Regionallose erfolgreich abgeschlossen. Die Standorte entstehen auf Flächen in sogenannten Suchräumen, die in bestimmtes Gebiet mit einem Radius von zwei Kilometern definieren. Die Akquise geeigneter Flächen innerhalb der Suchräume erfolgt durch das Unternehmen, das den Zuschlag für die Errichtung und den Betrieb des jeweiligen Standortes erhalten hat. Die Ausnahmeregelung, dass Schnellladeinfrastruktur auch außerhalb eines städtischen Auswahlverfahrens genehmigt werden kann, wenn es im Rahmen des Deutschlandnetzes für das Stadtgebiet München berechnete Unternehmen betrifft, ist ein wichtiger Schritt zur Umsetzung der Ziele des Deutschlandnetzes. Sie ermöglicht es, Engpässe bei der Ladeinfrastruktur zu vermeiden und den Ausbau der Elektromobilität in München und darüber hinaus voranzutreiben. Die Genehmigung der beantragten Standorte aus dem Deutschlandnetz sollte auch vor dem Hintergrund der Bitte des BMDV, den Prozess des Deutschlandnetzes aufzubauen entschieden zu unterstützen, nicht durch die neuen Vorgaben der SoNuRL verhindert werden.

### 3. Neuer Gebührentatbestand in der SoNuGebS für Ladeinfrastruktur

Mit der Schaffung eines § 17a SoNuRL als neuen Tatbestand ist auch ein neuer Gebührentatbestand in der Sondernutzungsgebührensatzung erforderlich.

Bei den Ladepunkten erfolgt entsprechend des neuen § 17a Abs. 2 der SoNuRL eine Unterscheidung zwischen Normalladepunkten und Schnellladepunkten. Für Ladeeinrichtungen mit Normalladepunkten und Ladeeinrichtungen mit Schnellladepunkten soll jeweils ein einheitlicher Betrag unabhängig von der Lage der Ladeeinrichtung gelten.

Unabhängig von der verwaltungsmäßig einfacheren Abwicklung begründet sich das wie folgt:

Nach § 4 Abs. 1 SoNuGebS bestimmt sich die Höhe der Gebühren durch die Verkehrsbedeutung der Straßen, Wege und Plätze, in denen die Sondernutzung ausgeübt wird, durch den wirtschaftlichen Wert für die Benutzer\*in, durch den Umfang, in dem der Gemeingebrauch beeinträchtigt werden kann, und durch die Dauer der Sondernutzung.

Die Verkehrsbedeutung der Straßen, auf denen eine Ladeeinrichtung errichtet wird, hat insbesondere hinsichtlich des wirtschaftlichen Vorteils des Anbieters keine wesentliche Bedeutung. Auswertungen der Auslastung der aktuell bestehenden Ladeeinrichtungen haben ergeben, dass es zwischen den unterschiedlichen Standorten keine signifikanten Unterschiede gibt. Die für die Einstufung in die verschiedenen Straßenklassen herangezogenen Kriterien haben diesbezüglich auch keine Bedeutung, da etwa im Hauptstraßennetz wegen verschiedener Umstände (u.a. angrenzende Radwege oder Baumgräben, zu geringe Straßenbreiten bei T50 oder laufende Planungen) kaum geeignete Standorte verbleiben dürften. Die ÖPNV-Anbindung ist ebenfalls irrelevant und die Reinigungsklassen knüpfen wiederum an die Verkehrsbelastung und Bedeutung (vgl. Hauptstraßennetz) an.

Die Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs und deren Verträglichkeit wird durch die Standortkriterien sichergestellt, sodass sich daraus keine wesentlichen Unterschiede ableiten lassen. Die Dauer der Sondernutzung soll über die Festlegung eines Monatsbetrages abgedeckt werden.

Mithin ist eine gute Verkehrsanbindung für den motorisierten Individualverkehr etwa über das Hauptstraßennetz oder über eine Anbindung an den Öffentlichen Verkehr bzgl. der Ladeeinrichtungen nach den aktuellen Erkenntnissen auf Basis der Auswertung von Daten der bestehenden Ladeinfrastruktur nicht mit einem wesentlichen höheren wirtschaftlichen Wert für eine Sondernutzung verbunden.

Eine Steuerungsfunktion/-möglichkeit durch Gebührenabstufungen wird ebenfalls nicht gesehen. Einerseits zeigen die bisherigen Auslastungen keine besonderen Auffälligkeiten bzgl. der Attraktivität der Standorte und andererseits müssten die Abstufungen sehr groß sein, damit dies Einfluss auf Standortentscheidungen von Anbietern haben könnte. Letzteres würde sehr hohe Gebührensätze erfordern, die im Hinblick auf ein teilweise (aber nicht überwiegendes) vorhandenes Interesse an der Errichtung von Ladeeinrichtungen auf öffentlichen Verkehrsgrund kollidieren würden und auch nicht in die sonstige Gebührenstruktur passen würden.

Für Ladeeinrichtungen mit Normalladepunkten soll ein Gebührensatz von 10,- € pro Monat pro angefangenem qm gelten. Bei Ladeeinrichtungen mit Schnellladepunkten soll der Betrag bei 15,- € pro Monat und angefangenem qm liegen. Etwaige neben der Ladeeinrichtung benötigte Trafos oder ähnliche technische Vorrichtungen sollen hier ebenfalls eingerechnet werden. Diese Beträge wurden bereits in der Sitzungsvorlage vom 24.04.2024, Nr. 20-26 / V 12728 „Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund“ als Vorschlag des Mobilitätsreferats angeführt.

Aufgrund des größeren wirtschaftlichen Vorteils (Möglichkeit von mehr Umsatz durch schnelleres Laden, höherer Frequenz des Fahrzeugwechsels) soll für Ladeeinrichtungen mit Schnellladepunkten eine höhere Gebühr gelten.

Für die Festlegung der konkreten Höhe der Sondernutzungsgebühr wurde entsprechend § 4 Abs. 1 SoNuGebS insbesondere der wirtschaftliche Nutzen sowie die Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs berücksichtigt und zudem zur Orientierung etwaige vergleichbare bestehende Gebührensätze in der Satzung herangezogen. Zudem wurde verglichen was andere Großstädte in Deutschland (u.a. Berlin, Hamburg) an Gebühren verlangen.

Aus der bestehenden Sondernutzungsgebührensatzung erscheint Nr. 37 – Telefonstelen – inhaltlich am vergleichbarsten. Wenngleich dies heutzutage eine untergeordnete Rolle spielt, so brauchen Telefonstelen ähnlich viel Platz, einen Stromanschluss und es wird ein Angebot bereitgestellt, welches bei Bedarf aufgesucht wird. Hierfür sind 58,- € pro angefangenen Monat innerhalb des Altstadtrings, 28,- € innerhalb des Mittleren Rings sowie 0,60 € im übrigen Stadtgebiet vorgesehen. Eine Differenzierung aufgrund der Lage ist wie bereits dargelegt bei Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge nicht notwendig. Mit den o.g. Gebührensätzen bewegt man sich durchschnittlich mithin unterhalb der für Telefonstelen vorgesehenen Gebühren.

Für Wertstoffcontainer (Nr. 29 Anlage I SoNuGebS) wird eine Gebühr von 3,- € pro Monat und m<sup>2</sup> erhoben. Diese stehen deutlich mehr im Interesse der Allgemeinheit und sind weniger auf eine Gewinnerzielungsabsicht ausgerichtet. Insofern erscheint bei diesem Vergleich wiederum für Ladeeinrichtungen eine höhere Gebühr angezeigt.

In anderen Städten (Stuttgart, Frankfurt) wird teils auf eine Sondernutzungsgebühr verzichtet. In Berlin werden 15,- € pro Monat und m<sup>2</sup> (pro Jahr also 180,- €) und in Hamburg 55,21 € pro Jahr und Ladeeinrichtung an Sondernutzungsgebühren erhoben.

Bzgl. des wirtschaftlichen Vorteils wird eine hypothetische Kalkulation mit den Faktoren

- max. Leistung von 22 kW (üblich: 11 kW)
- max. Ladezeit pro Tag
- Preis pro kW (brutto)

unter Berücksichtigung von realistischen Ladezeiten je Ladepunkt pro Tag, durchschnittlicher Nennleistungen unterschiedlicher Autofabrikate und angenommenen Deckungsbeitrag pro kW abzüglich von geschätzten Unterhaltskosten auf Basis der bisherigen Erfahrungen mit den SWM-Ladeeinrichtungen zugrunde gelegt. Bei einer durchschnittlichen Ladezeit von 9/h pro Tag und einer durchschnittlichen Nennleistung von 4 kW würde eine Leistung von 36 kW pro Tag je Ladepunkt bedeuten.

Bei der Annahme eines Deckungsbeitrages von 10,- Eurocent je kWh würde dies ein Gewinn von 3,60 € pro Tag und 1.314,- Euro je Ladepunkt pro Jahr bedeuten. Die SWM-Ladeeinrichtungen haben allerdings zwei Ladepunkte, welches einen Gesamtgewinn i.H.v. 2.628 € bedeuten würde. Der Abzug von Unterhaltskosten von 1.000,- € je Ladeeinrichtung würde einen Gewinn von 1.628,- Euro pro Jahr je Ladeinrichtung bedeuten. Davon müssten dann insbesondere in den ersten Jahren zunächst natürlich u.a. auch die Investitionskosten abgedeckt werden, bevor es sich für die Unternehmen tatsächlich rechnet.

Im Hinblick auf die steigende Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum, die zunehmende Bedeutung des Fußverkehrs (vgl. Fußverkehrsstrategie Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07472), der zweifellos gegebenen Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs sowie den zumindest mittelfristig zu erwartenden wirtschaftlichen Vorteil/Gewinn für die Sondernutzungs-nehmer\*innen ist ein vollständiger Verzicht rechtlich nicht vertretbar. Insbesondere ergibt sich daraus kein überwiegendes öffentliches Interesse (vgl. § 10 SoNuGebS).

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen sowie der Entwicklung auf dem Markt des Ladeinfrastrukturausbaus ist eine Änderung der bis dato für die SWM-Ladeeinrichtungen erhobenen 12,- Euro/m<sup>2</sup> und Jahr angezeigt. Für die SWM-Ladeeinrichtungen erfolgte eine Betrauung, da am Markt kein entsprechendes Angebot verfügbar und ein wirtschaftliches Betreiben nicht möglich war. Zwischenzeitlich gibt es zahlreiche Anbieter und ein Betreiben von Ladeeinrichtungen ist auch wirtschaftlich mit Gewinnerzielung möglich.

Eine Gebühr in Höhe von 10,- Euro/m<sup>2</sup> und Monat für Ladeeinrichtungen mit Normalladepunkten sowie 15,- Euro/m<sup>2</sup> und Monat für Ladeeinrichtungen mit Schnellladepunkten erscheint im Hinblick auf die aktuelle Gebührenstruktur der SoNuGebS sowie im Städtevergleich und unter Berücksichtigung der großen Flächenkonkurrenz in München angemessen.

Es soll daher eine neue Nummer 6.3 in die Anlage der SoNuGebS aufgenommen werden.

6.3	E-Ladeinfrastruktur (vgl. § 17a SoNuRL)
Ladeeinrichtungen mit Normalladepunkten (bis zu einer Ladeleistung von 22 kW je Ladepunkt)	10,00 Euro pro angefangenem m <sup>2</sup> pro Monat
Ladeeinrichtungen mit Schnellladepunkten (mehr als 22 kW Ladeleistung je Ladepunkt)	15,00 Euro pro angefangenem m <sup>2</sup> pro Monat

**4. Änderungsantrag 20-26 / A 05037 der Fraktion der ÖDP/München-Liste vom 23.07.2024 (Anlage 4)**

Es wird beantragt die Nr. 6.3 SoNuGebS mit folgenden Änderungen zu beschließen:

**4.1. Der Gebührensatz ermäßigt sich um 10% für Betreiber von Ladesäulen, die ausschließlich Ökostrom anbieten.**

Der Änderungsvorschlag wird nicht übernommen. Bisher ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass rechtliche Vorgaben zu einer Sondernutzungsgenehmigung, wie z.B. die SoNuRL und die SoNuGebS nur aufgrund straßenbezogener Belange erlassen werden können, also wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder der Schutz der Straße dies erfordern. Darüber hinaus können auch Belange des Umfelds der Straße, z.B. bauplanerische, baupflegerische oder städtebauliche Belange, mit in die Entscheidung einbezogen werden. Voraussetzung ist jedoch, dass ein sachlicher Bezug zur jeweiligen Straße gegeben ist und ein konkretes Gestaltungskonzept der Gemeinde vorliegt (vgl. BayVGH, Beschluss vom 24.11.2003, Az.: 8 CS 03.2279, Rn. 6 – juris). Da die im Änderungsantrag der Fraktion der ÖDP/München-Liste vorgeschlagenen Änderung der SoNuGebS auf umweltpolitische Belange zurückgehen, nämlich auf den Klimaschutz, besteht nach der bisherigen Rechtsprechung keine Möglichkeit die Vorgabe in die SoNuGebS aufzunehmen.

In diesem Zusammenhang hat das Mobilitätsreferat auf den Antragspunkt 7 der Neufassung der Sitzungsvorlage 20-26 / V 12728 „Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund“ vom 17.04.2024 verwiesen:

„Zudem kommuniziert das Mobilitätsreferat folgende Anregungen an die ladepunktbetreibenden Unternehmen:

- dass ökologisch erzeugter Strom angeboten wird und nicht z.B. Atomstrom.“

Ergänzend teilt das Mobilitätsreferat hierzu mit, dass es in Deutschland keine allgemeine gesetzliche Verpflichtung gibt, dass die Ladeinfrastruktur mit Ökostrom betrieben werden muss. Den Erfahrungen und Markterkundungen nach kann davon ausgegangen werden, dass die ladepunktbetreibenden Unternehmen Ökostromverträge abgeschlossen haben, die die Lieferung von Ökostrom garantieren. Einerseits fordern alle Förderprogramme des Bundes und des Freistaats für Ladeinfrastruktur die Nutzung von Ökostrom im Betrieb. Außerdem ist 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.

#### **4.2. Für nicht betriebsbereite Ladesäulen fällt eine tägliche Gebühr von 2 Euro an.**

Der Änderungsvorschlag wird nicht übernommen. Die Ausführungen unter 4.1 zur rechtlichen Notwendigkeit des sachlichen Bezugs von Regelungen in der SoNuGebS zur Straße gelten auch für diesen Vorschlag. Da die im Änderungsantrag vorgeschlagene Änderung der SoNuGebS auf funktionelle Belange zurückgehen, nämlich auf die Kundenfreundlichkeit der Ladesäulen, besteht nach der bisherigen Rechtsprechung keine Möglichkeit diese Vorgaben in die SoNuGebS aufzunehmen.

Gem. Art. 18 Abs. 2a Satz 5 BayStrWG können für die Bemessung der Sondernutzungsgebühren die Art und das Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse der Sondernutzer\*in berücksichtigt werden.

Für einen Eingriff in den Gemeingebrauch ist es unerheblich, ob die Ladesäule betriebsbereit ist oder nicht. Die für die Ladeinfrastruktur benötigte Aufstellungs- und Funktionsfläche wird immer im gleichen räumlichen und zeitlichen Umfang dem Gemeingebrauch entzogen. Die Aufstellung einer Ladeeinrichtung und somit die Grundfläche der physischen Anlage beansprucht die öffentliche Straßenfläche, was unmittelbar in den Anwendungsbereich des Straßenrechts fällt und somit zur Erhebung von Sondernutzungsgebühren führt. Die Betriebsbereitschaft der Ladeeinrichtung darf hierbei keine Rolle spielen. Vielmehr erfolgte die Festsetzung des Sondernutzungsgebührensatzes für Ladeeinrichtungen unter Berücksichtigung des wirtschaftlichen Vorteils, welcher auf Grundlage eines kontinuierlichen Betriebs einer Ladeeinrichtung ermittelt wurde. Die Gebührenstruktur spiegelt somit den gesamten potenziellen Nutzen wider und schließt die deshalb die Option aus, bei einem vorübergehenden Nichtbetrieb einer Ladeeinrichtung separate Gebühren zu erheben. Vor diesem Hintergrund haben die Ladepunktbetreibenden Unternehmen ein gesteigertes Eigeninteresse, dass die Ladeeinrichtungen wieder schnell in Betrieb genommen werden, um Umsatzeinbußen zu verhindern.

Ergänzend ist hierzu anzumerken, dass auch andere Sondernutzungsarten wie z.B. einzelne Einrichtungen von Baustellen (Kräne, Baumaschinen), Öfen für die Zubereitung von Mandeln oder Maronis, Kameras für genehmigte Filmaufnahmen etc., die gerade nicht betriebsbereit sind, gebührentechnisch auch nicht gesondert abgerechnet werden. Abgesehen von den rechtlichen Gründen stehen auch praktische Erwägungen dem Antrag entgegen. Für die Landeshauptstadt München besteht keine rechtssichere Möglichkeit nachzuprüfen, ob und wie lange eine Ladesäule in Betrieb ist und danach ordnungsgemäß abzurechnen.

#### **4.3. Die Bezahlung an neu errichteten Ladesäulen muss ohne vorherige Anmeldung durch eine Bank oder Kreditkarte möglich sein.**

Der Änderungsvorschlag wird nicht übernommen. Die Ausführungen unter 4.1 und 4.2 zur rechtlichen Notwendigkeit des sachlichen Bezugs von Regelungen in der SoNuGebS zur Straße gelten auch für diesen Vorschlag. Da die im Änderungsantrag vorgeschlagene Änderung der SoNuGebS auf funktionelle Belange zurückgehen, nämlich auf die Benutzerfreundlichkeit und damit einer einhergehenden gesteigerten Nutzung der Ladesäulen, wäre dies nach der bisherigen Rechtsprechung kein Grund diese Vorgabe in die SoNuGebS aufzunehmen.

Unabhängig von dieser straßen- und wegrechtlichen Unzulässigkeit besteht aufgrund der Rechtslage auch keine Notwendigkeit für die Änderung.

Seit dem 13.04.2024 gilt die EU-Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastruktur Regulation – AFIR), welche unmittelbar in allen Mitgliedstaaten der EU-Anwendung findet, ohne dass sie in nationales Recht umgesetzt werden muss. Die AFIR zielt darauf ab, den Zugang zu Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe wie Elektromobilität zu verbessern und zu erleichtern.

Die AFIR enthält Bestimmungen, die sicherstellen sollen, dass die Ladeinfrastruktur nutzerfreundlich und leicht zugänglich ist. Eine der zentralen Anforderungen ist die Gewährleistung von Transparenz und Einfachheit bei der Bezahlung. Nach den Vorgaben der AFIR muss der Endnutzer einen Ladedienst erwerben können, ohne sich zu registrieren, eine schriftliche Vereinbarung zu schließen oder eine Geschäftsbeziehung mit dem Betreiber der Ladeeinrichtung eingehen zu müssen, die über den bloßen Kauf des Ladedienstes hinausgeht ohne dass ein Vertrag mit einem Mobilitätsdienstleister geschlossen werden muss. Dies garantiert, dass spontan und ohne vorherige Anmeldung oder Registrierung geladen und bezahlt werden kann. Die Zahlungsmodalitäten, insbesondere die Vorgaben zur Verwendung der Zahlungsinstrumente können dem Art. 5 Abs 1 AFIR (nachfolgend zitiert) entnommen werden:

„Artikel 5

### **Ladeinfrastruktur**

(1) *Die Betreiber von Ladepunkten bieten an den von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladepunkten Endnutzern die Möglichkeit, ihr Elektrofahrzeug punktuell aufzuladen.*

*An öffentlich zugänglichen Ladepunkten, die ab dem 13. April 2024 errichtet werden, muss punktuell Aufladen unter Verwendung eines in der Union weitverbreiteten Zahlungsinstrumentes möglich sein. Zu diesem Zweck akzeptieren die Betreiber von Ladepunkten an diesen Punkten elektronische Zahlungen über Endgeräte und Einrichtungen, die für Zahlungsdienste genutzt werden, darunter mindestens eines der folgenden Geräte:*

- a) Zahlungskartenleser,*
- b) Geräte mit einer Kontaktlosfunktion, mit der zumindest Zahlungskarten gelesen werden können;*
- c) für öffentlich zugängliche Ladepunkte mit einer Ladeleistung von weniger als 50 kW Geräte, die eine Internetverbindung nutzen und einen sicheren Zahlungsvorgang ermöglichen, etwa solche, die einen spezifischen Quick-Response-Code erzeugen.*

*Ab dem 1. Januar 2027 stellen die Betreiber von Ladepunkten sicher, dass alle von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladepunkte mit einer Ladeleistung von 50 kW oder mehr, die entlang des TEN-V-Straßennetzes oder auf einem sicheren und gesicherten Parkplatz errichtet werden, einschließlich Ladepunkten, die vor dem 13. April 2024 errichtet werden, den Anforderungen in den Buchstaben a oder b entsprechen.*

*Ein Zahlungsendgerät oder eine Zahlungseinrichtung gemäß Unterabsatz 2 kann eine Reihe von öffentlich zugänglichen Ladepunkten innerhalb eines Ladestandorts bedienen.*

*Die Anforderungen dieses Absatzes gelten nicht für öffentlich zugängliche Ladepunkte, an denen keine Zahlung für den Aufladedienst verlangt wird.“*

Weitere Informationen zur AFIR und zur Ladeinfrastruktur im EU-Kontext können in Kürze unter <https://nationale-leitstelle.de/ladeinfrastruktur-im-eu-kontext/>, abgerufen werden. Die Informationen stellt die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Verfügung.

Diese rechtlichen Vorgaben der AFIR gelten für alle öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen der Ladepunktbetreibenden Unternehmen gleichermaßen und sind kraft Gesetzes einzuhalten.

Eine gesonderte Vorgabe der Zahlungsmöglichkeiten an öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen im Münchner Stadtgebiet in den städtischen SoNuRL ist daher nicht geboten. Darüber hinaus würde eine restriktive Regelung, z. B. die ausschließliche Verwendung von physischen Zahlungskarten, in den städtischen SoNuRL dem Geltungsvorrang von EU-Recht widersprechen. Die Aufnahme einer entsprechenden Einschränkung der Zahlungsmöglichkeiten wäre rechtlich nicht durchsetzbar.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass kaum noch „Insellösungen“ auf dem Markt der Ladeinfrastruktur bestehen. Die Betreiber haben ein großes wirtschaftliches Interesse an umfangreichen Roaming-Beziehungen zu anderen Anbietern. Zudem bieten zahlreiche Anbieter von Ladeinfrastruktur von sich aus Zahlungsmöglichkeiten mit gängigen Kartenzahlungssystemen an.

## **5. Klimaprüfung**

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: nicht klimarelevant

## **6. Abstimmung mit den Referaten / Fachstellen**

### **6.1. Abstimmung mit der Rechtsabteilung des Direktoriums**

Die Satzung ist mit der Rechtsabteilung des Direktoriums hinsichtlich der von diesem zu vertretenden formellen Belange abgestimmt.

### **6.2. Stellungnahme der Querschnitts- und Fachreferate**

Das Baureferat, das Referat für Klima- und Umweltschutz und das Referat für Arbeit und Wirtschaft wurden bereits bei Erstellung des Beschlusses Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728 (Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund) eingebunden. Eine weitere Befassung im Rahmen des Vollzugs der Ziffern 10 und 11 aus o.g. Beschluss ist nicht erforderlich.

Das Mobilitätsreferat hat die Vorlage mitgezeichnet.

### **6.3. Stellungnahme der Gleichstellungsstelle**

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

### **6.4. Stellungnahme und Beteiligung des Behindertenbeirates**

Der Behindertenbeirat wurde zunächst bei Erstellung des Beschlusses zum Aufbau von Normalladeinfrastruktur (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728 Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund) eingebunden. Aufgrund der neuen Stellungnahme des Behindertenbeirats vom 19.07.2024 (Anlage 3) fand am 22.08.2024 mit Vertreter\*innen des Facharbeitskreises Mobilität aus dem Behindertenbeirat und des Seniorenbeirates sowie dem Mobilitätsreferat und Kreisverwaltungsreferat ein Abstimmungsgespräch im Hinblick auf die weitere Vorgehensweise bei der Änderung der SoNuRL sowie der SoNuGebS statt. Im Rahmen dieses Gespräches wurde den Beiräten der aktuelle Sachstand geschildert und Hintergründe erläutert. Schwerpunkte waren der rechtliche Rahmen und die daraus resultierenden Möglichkeiten rechtsverbindlicher Vorgaben. Ein Entwurf des vom Mobilitätsreferates für die Anbieter\*innen erarbeitete Hinweisblatts zu barrierefreier Ladeinfrastruktur wurde verteilt.

Die Verwaltung stellte den Zeitplan der beiden vorgesehenen Beschlussvorlagen dar. Seitens der Vertreter\*innen des Kreisverwaltungsreferats wurde klargestellt, dass sich diese Sitzungsvorlage und die damit verbundenen Änderungen sich ausnahmslos auf Änderungen zum Thema Ladeinfrastruktur beziehen.

Eine generelle Anpassung der Sondernutzungsrichtlinien und eine damit einhergehende Neufassung wird dem Stadtrat voraussichtlich zum Jahresende 2024 durch das Kreisverwaltungsreferat vorgelegt. In diesen Beschluss werden die Beiräte ebenfalls im Rahmen der Mitzeichnung einbezogen. Bereits abgegebene Stellungnahmen sind bekannt und werden aufgenommen.

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

- Es wurden folgende Vereinbarungen im Zusammenhang mit der Einführung von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund getroffen: Das vom Mobilitätsreferat für die Ladepunktbetreibenden Unternehmen erstellte Hinweisblatt für barrierefreie Ladeinfrastruktur wird mit dem Behindertenbeirat abgestimmt.  
Von der Verwendung des Begriffes „barrierearmer“ Ladeinfrastruktur wird in diesem Zusammenhang abgesehen.
- Das Mobilitätsreferat wird der Veröffentlichung zur Bekanntgabe des Verfahrens das Hinweisblatt für barrierefreie Ladeinfrastruktur beifügen und auf die Inhalte der DIN SPEC 91504 und der DIN 18040-3 hinweisen
- Nach dem Zuschlag an die Ladepunktbetreibenden Unternehmen erfolgt ein Gespräch zwischen den Ladepunktbetreibenden Unternehmen, dem Mobilitätsreferat und den Beiräten.  
Das Gespräch hat zum Ziel, dass die Ladepunktbetreibenden Unternehmen bei der Ausplanung der Standorte nochmals für die Notwendigkeit barrierefreier Ladeinfrastruktur sensibilisiert werden, damit eine möglichst große Anzahl an barrierefreien Standorten umgesetzt wird.
- Die Ausführungen der Stellungnahme vom 19.07.2024 zu den Restgehwegbreiten in §9 können im Beschluss zum Jahresende einfließen.

Im Nachgang zur Stellungnahme vom 19.07.2024 (Anlage 3) und dem darauffolgenden gemeinsamen Gespräch am 22.08.2024 zwischen dem Behindertenbeirat, dem Seniorenbeirat sowie dem Mobilitäts- und Kreisverwaltungsreferat hat der Behindertenbeirat seine Stellungnahme mit Datum 25.08.2024 in der Anlage 5 nochmals modifiziert.

Nachdem die vorliegende Beschlussvorlage ausschließlich den neu hinzugefügten § 17a betrifft, teilte der Behindertenbeirat mit, dass mit den Formulierungen in der Nr. 6.4 dieser Beschlussvorlage Einverständnis besteht, wenn zusätzlich auf die modifizierte Stellungnahme des Behindertenbeirats verwiesen wird.

Zu den Änderungsvorschlägen in der Anlage 5 nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

*§ 17 Abs. 4: „Ladeeinrichtungen müssen dort, wo es aufgrund der Flächen und der baulichen Voraussetzungen möglich ist, barrierefrei erreichbar und nutzbar sein.“*

Die Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnisse findet bereits in der aktuell geltenden Fassung der SoNuRL Einklang. Daher wird in §1 Abs. 1 bzw. Abs. 3 der SoNuRL auch ausdrücklich erwähnt, dass der öffentliche Raum barrierefrei zugänglich sowie nutzbar sein soll und die Barrierefreiheit bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnisse stets berücksichtigt werden soll.

Im Hinblick der Forderung einer barrierefreien Erreichbarkeit und Nutzbarkeit, soweit es aufgrund der Flächen und baulichen Voraussetzungen möglich ist, fehlt es an Bestimmtheit. Eine klare und abschließende Definition über bauliche Voraussetzungen ist in der SoNuRL nicht möglich. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens müssen stets die Besonderheiten der jeweiligen Örtlichkeiten berücksichtigt werden und im Einzelfall bedarfsorientiert die Belange der Barrierefreiheit Einklang findet.

Tatsächlich würde die ausnahmslose Anwendung der allgemein anerkannten Regeln der Technik zu barrierefreien Ladeinfrastruktur (z.B. DIN 18040-3, H BVA11, DIN SPEC 91504) und damit eine verstärkte Gewichtung der Belange von Menschen mit Einschränkungen ihrer Mobilität wie z.B. mit Sehbehinderung, die auf die Nutzung eines Rollstuhls, Rollators oder Kinderwagens angewiesen sind, zu einer entscheidenden Veränderung bei der Bewertung der potentiellen Standorte für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum führen.

*§ 17a Abs. 5 Buchstabe g: „Stellflächen für schwerbehinderte Menschen (Zusatzzeichen 1044-10 StVO) sind nach Nr. 6 unter Erhaltung der jeweiligen Zweckbestimmung genehmigungsfähig.“*

Eine entsprechende Regelung findet sich in § 17 a Abs. 6 SoNuRL wieder, in der eine Errichtung einer Ladeeinrichtung nur unter der Bedingung des Erhalts der Zweckbestimmung errichtet werden darf.

„Die Errichtung einer Ladeeinrichtung an Stellflächen mit Parkbevorrechtigung mit Zeichen 314 StVO für Carsharing Fahrzeuge (Zusatzzeichen 1010-70 StVO) und für schwerbehinderte Menschen (Zusatzzeichen 1044-10 StVO) sowie zur Bevorrechtigung der Personbeförderung mit Krafffahrzeugen (z.B. Taxistandplätze mit Zeichen 229 StVO) ist ausschließlich unter Erhaltung der jeweiligen Zweckbestimmung genehmigungsfähig.“

Ohne den Ausschluss von personalisierten Schwerbehindertenstellflächen und ohne die Bedingung zur Zweckerhaltung von allgemeinen Schwerbehindertenstellflächen fehle dem MOR die Möglichkeit beantragte Ladeeinrichtungen unter Verwendung der in München gängigen Beschilderung (Laden für Jedermann) abzulehnen. In der Konsequenz müssten Anträge auf bestehenden Stellflächen für Schwerbehinderte genehmigt werden und hätten den Entfall dieser Stellflächen für Schwerbehinderte zur Folge.

§ 17 a Abs. 6 a: *„Ladeeinrichtungen müssen auch für Menschen mit Schwerbehinderung barrierefrei zugänglich und nutzbar sein. Näheres ergibt sich aus der DIN SPEC 91504 - Barrierefreie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (Entwurf).“*

Dieser Zusatz würde bedeuten, dass LIS nur barrierefrei genehmigt werden können. Siehe hierzu die Ausführungen zu Änderungen § 17 Abs. 4. Der blanke Verweis auf die DIN SPEC ist außerdem zu unbestimmt. Die Vorgaben aus der SoNuRL haben das Bestimmtheitsgebot zu beachten. Kritisch wird auch der Verweis auf ein noch nicht in Kraft getretene Dokument gesehen. Auf die DIN SPEC wird im Hinweisblatt Barrierefreiheit prä-senter Bezug genommen.

§ 17 a Abs. 5: *„Stellplätze für schwerbehinderte Menschen eine Breite von 3,65 m“*

In § 17a Abs. 14 (Längsparken) und Abs. 15 (Senkrechtparken) ist ausdrücklich die Möglichkeit erwähnt, dass die Regelbreiten-/längen aus Gründen einer barrierefreien Zugänglichkeit erweitert werden können. Wenn der CPO einen Stellplatz von 3,65 m ausweisen wollen und keine anderen Gründe (Nutzungskonflikte etc.) dagegensprechen, widerspricht dies nicht der SoNuRL. Darüber kann nach Beurteilung der örtlichen Gegebenheiten im Genehmigungsverfahren auf den CPO eingewirkt werden entsprechende Breiten / Längen zu berücksichtigen.

Vor dem Hintergrund, dass Ladeinfrastruktur auch auf bestehenden Stellflächen für Schwerbehinderte ermöglicht werden soll und diese unter Umständen bereits im Bestand keine Mindestbreiten-/längen ausweisen, kann es passieren, dass die Festlegung von festen Mindestbreiten-/längen dazu führt, dass die CPOs Abstand von Errichtung von LIS an bestehenden Stellflächen für Schwerbehinderte nehmen, da dort sonst nachträgliche Anpassungen notwendig wären.

Anmerkungen zum Hinweisblatt:

Der Inhalt des Hinweisblattes zum Aufbau von barrierefreier LIS ist nicht Inhalt der SoNuRL. Das Hinweisblatt kommt erst mit der Veröffentlichung des Verfahrens zum Aufbau von LIS zum Tragen. Die Anmerkungen vom Behindertenbeirat wird bei der Neufassung des Hinweisblattes geprüft und entsprechende Berücksichtigung finden.

## 6.5. Anhörung der Bezirksausschüsse

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der Bezirksausschüsse nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Mit diesem Beschluss wird der Auftrag aus dem Beschluss Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728 (Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund) umgesetzt, bei dem ebenfalls keine Anhörung vorgesehen war. Bei der konkreten Ausgestaltung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur im Anschluss an diesen Beschluss werden die Bezirksausschüsse eingebunden.

**7. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates**

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges und der Verwaltungsbeirat, Herr Stadtrat Thomas Schmid, für den Zuständigkeitsbereich Gewerbeangelegenheiten haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

**8. Beschlussvollzugskontrolle**

Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle, da der Stadtrat mit dieser Angelegenheit nicht mehr befasst wird.

## II. Antrag der Referentin

1. Vom Vortrag der Referentin wird Kenntnis genommen.
2. Die Satzung zur Änderung der Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen auf öffentlichen Straßen in der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsgebührensatzung – SoNuGebS –) wird gemäß Anlage 1 beschlossen.
3. Die Änderungen der Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsrichtlinien – SoNuRL) mit der Aufnahme eines neuen § 17a „Ladeeinrichtung für elektrisch betriebene Fahrzeuge“ werden gem. Anlage 2 beschlossen.
4. Der Änderungsantrag der Fraktion der ÖDP/München-Liste Antrag Nr. 20-26 / A 05037 vom 23.07.2024 (Anlage 4) ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
5. Der 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

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/in

Dr. Sammüller-Gradl  
Berufsmäßige Stadträtin

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über das Direktorium D-II-V / Stadtratsprotokolle  
an das Revisionsamt  
an das Direktorium – Rechtsabteilung (3x)  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. Wv. Kreisverwaltungsreferat – BdR-Beschlusswesen**  
zu V.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. an das Mobilitätsreferat MOR-GB2.2
2. an das Baureferat
3. an das Referat für Klima- und Umweltschutz
4. an das Referat für Arbeit und Wirtschaft
5. an die Gleichstellungsstelle
6. an den Behindertenbeirat  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
  
7. Zurück mit Vorgang an das Kreisverwaltungsreferat – HA III/112  
zur weiteren Veranlassung.

Am.....

Kreisverwaltungsreferat BdR-Beschlusswesen