



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
CSU-FW
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
24.07.2025

Wie wird bestehende Ladeinfrastruktur bei Baustelleneinrichtungen berücksichtigt?

Anfrage Nr. 20-26 / F 01216 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 27.05.2025, eingegangen am 27.05.2025

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

In Ihrer Anfrage vom 27.05.2025 legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:

Im Zuge von Dachdeckerarbeiten an einem Gebäude in der Nordendstraße wurde seitens der Verwaltung eine Baustelleneinrichtungsflächen für ein notwendiges Gerüst und offenbar das Abstellen von Handwerkerfahrzeugen geschaffen. Auf den nun für den Baustellenverkehr per Halteverbot gesperrten Stellplätzen waren bislang Ladesäulen der SWM frei zugänglich, die der Bevölkerung jetzt nicht mehr zur Verfügung stehen. Baustellennahes Parken ist für den Baustellenbetrieb und das lokale Handwerk zweifellos wichtig, die für die Baustelle freigehaltenen Stellplätze werden allerdings vor allem werktags und tagsüber belegt. Möglicherweise könnten die Stellplätze für das Laden von Elektrofahrzeugen daher abends oder am Wochenende freigegeben werden.

Herr Oberbürgermeister Reiter hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet: die darin aufgeworfenen Fragen beantworte ich wie folgt:

Frage 1:

Warum wurde im konkreten Fall die Baustelleneinrichtung auf den Flächen der Ladeinfrastruktur der SWM genehmigt?

Antwort:

Die Einrichtung eines Halteverbots auf den Stellplätzen der Ladesäulen war nicht genehmigt, sodass der beschriebene Fall nicht hätte vorkommen dürfen. Die Firma wurde aufgefordert, die nicht-genehmigten Schilder zu entfernen. Dies erfolgte umgehend.

Frage 2:

Wie wird grundsätzlich zwischen Flächen für Baustelleneinrichtung und anderen Nutzungen, bspw. für Ladeinfrastruktur abgewogen? Gibt es einen klaren Kriterienkatalog?

Antwort:

Grundsätzlich wird darauf geachtet, dass Sondernutzungen wie Stellplätze für Ladeinfrastruktur, Schanigärten oder auch Behindertenparkplätze nicht beeinträchtigt werden. Diese Nutzungen haben stets Vorrang und können nur nach einer Einzelfallprüfung und im Ausnahmefall eingeschränkt werden. Hierbei wird grundsätzlich darauf geachtet, dass eine Einschränkung nur so lange wie nötig erfolgt.

Frage 3:

Wäre die Ausweisung der Baustelleneinrichtungsfläche auch örtlich oder zeitlich anders möglich gewesen?

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 1.

Frage 4:

Ist eine zeitliche gestaffelte Freigabe für verschiedene Nutzergruppen möglich? Falls ja, durch wen würde das geprüft und koordiniert?

Antwort:

Bei der Prüfung von Anträgen zur Baustelleneinrichtung wird stets auf eine möglichst verhältnismäßige zeitliche Beschränkung geachtet. Dabei werden Ladezonen oder ähnliches grundsätzlich auf Zeiträume an Werktagen beschränkt, wenn diese auch benötigt werden (Bspw. 7-20 Uhr, meistens kürzer). Für Materialien oder Gerüste sind aber auch nachts Einschränkungen möglich, wenn unbedingt nötig. Eine zeitlich gestaffelte Freigabe für Ladeinfrastruktur ist in der Theorie möglich, bedarf jedoch der Abstimmung zwischen Ladepunktbetreibenden Unternehmen und dem Antragsteller. Bei Betroffenheit einer Ladeeinrichtung wird der Antragsteller gebeten, mit dem Ladepunktbetreibenden Unternehmen Kontakt aufzunehmen, um das Vorgehen abzustimmen. Bei einer zeitlichen Freischaltung müsste das Ladepunktbetreibende Unternehmen die Nutzenden entsprechend auf die Einschränkungen hinweisen und je nach Einzelfall die Bereitschaft der Ladeeinrichtung auch im Backend an- und ausschalten bzw. Hinweise platzieren. Ob dies im Einzelfall sinnvoll ist, liegt im Ermessen des Unternehmens.

Frage 5:

Können und sollen bestimmte Nutzungen künftig priorisiert werden?

Antwort:

Abgesehen von der Priorisierung der jeweils vorhandenen Sondernutzungen, wie unter 2. beschrieben, sehen wir keine weitere Möglichkeit für Priorisierungen. Die Notwendigkeit der Einschränkungen hinsichtlich des Bedarfs der Baustelle steht im Vordergrund der Prüfung, zumal die Einschränkungen immer nur vorübergehender Natur sind. Zudem fehlen im Mobilitätsreferat personelle und IT-technische Ressourcen in der Baustellensachbearbeitung, um eine Detailprüfung aller möglichen Alternativen vorzunehmen. Bei allein ca. 18.000

jährlichen Bescheiden für verkehrsaufsichtliche Erlaubnisse ist dies nicht zu bewerkstelligen. Aus Effizienzgründen wird in der Antragsprüfung gezielt darauf geachtet, möglichst wenig Einschränkungen für die Anlieger*innen bei gleichzeitiger sinnvoller Durchführung der notwendigen Arbeiten in Kauf nehmen zu müssen und bestehende Sondernutzungen zu erhalten.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent