



I.

Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Ost
bag-ost.dir@muenchen.de
An den BA 14 - Berg am Laim
Herr Friedrich

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

13.07.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Einsatz platzsparender und gestalterisch integrierter Ladeinfrastruktur für E-Autos im öffentlichen Raum

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 08893 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim

Sehr geehrter Herr Friedrich,

zu Ihrem Antrag vom 28.04.2026 teilen wir Ihnen Folgendes mit:

der Einbau von platzsparender Ladeinfrastruktur wird durch das Mobilitätsreferat grundsätzlich begrüßt, da insbesondere in Stadtbereichen mit vielen Sondernutzungen auf engem Raum die Verortung von Ladeinfrastruktur sehr anspruchsvoll werden kann.

Sie beschreiben in Ihren Antrag vier wesentliche Vorteile, welche wir nachfolgend gerne einordnen, möchten:

Platzersparnis

Die unmittelbare Platzersparnis auf dem Gehweg / an der Bordsteinkante ist sachlich zutreffend. Es ist jedoch auch ein Netzanschluss erforderlich, welcher sich in räumlicher Nähe als grauer Kasten befinden muss. Die Grundfläche des grauen Kastens ist vergleichbar mit einer normalen Ladeeinrichtung, so dass erst mit mehr als zwei Ladepunkten sich bilanziell ein Vorteil ergeben kann. Von Vorteil ist, dass der graue Kasten etwas flexibler platziert werden kann, jedoch eine zusätzliche Zuleitung erforderlich macht, wodurch z.B. die Baustelle im Gehwegbereich umfangreicher sein kann.

Gegenüber der Errichtung von Ladeeinrichtungen zwischen den parkenden Fahrzeugen hat der Ladebordstein zwei wesentliche Vorteile: 1. Die Ladepunkte können nicht (versehentlich) angefahren und beschädigt werden und 2. es entfallen keine Stellplätze für die Platzierung der Ladeeinrichtung. Zugleich ist die Erkennbarkeit der Ladeeinrichtung geringer, so dass trotz



Beschilderung und Markierung denkbar ist, dass ‚versehentlich‘ mit einem Verbrenner dort geparkt wird.

Barrierefreiheit

Es ist zutreffend, dass unter Beachtung des Netzanschlusskastens weniger platzierte Elemente im Gehwegbereich vorliegen. Infolge des Erfordernisses von Beschilderung sind Beschilderungsrohre zu Beginn und zu Ende der Ladeplätze vorzusehen, welche im Zweifelsfall mit einem Schrammbord von 30 cm bei Längsparkern und 70 cm bei Senkrechtparkern zu errichten sind. Auch diese stellen eine Barriere auf dem Gehweg dar. Weiter kann ein liegendes Kabel als „Barriere“ aufgefasst werden, welches aber beim konduktiven Laden von Fahrzeugen prinzipbedingt erforderlich ist, allerdings i.d.R. im Saum Ladeeinrichtung und Fahrzeug liegt, d.h. dort wo bedingt durch Beschilderungsrohre und Ladeeinrichtung meist niemand geht.

Die Barrierefreiheit der Ladeeinrichtung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist bauartbedingt beim Ladebordstein nicht gegeben. Es gibt vom Hersteller eine Einrasthilfe, welche jedoch im Fahrzeug mitzuführen ist und für ortsunkundigen i.d.R. keine Option sein dürfte.

Stadtbild

Stadtplanerisch kann dem Gedanken gefolgt werden, obschon statt der in München üblichen Granitbordsteinkante eine Bordsteinkante aus Beton erforderlich wäre. Hierzu ist der Straßenbaulastträger einzubinden.

Akzeptanz

Aus der Betrachtungsrichtung der Nicht-Nutzer kann der reduzierten visuellen Wahrnehmung von Ladebordsteinen gefolgt werden.

Aus Nutzersicht eines Ladebordsteins besteht die Möglichkeit, dass die Erkennbarkeit eines Standorts geringer ist und nicht berechnete Fahrzeuge die Privilegierung des Stellplatzes für ladende Fahrzeuge (trotz Markierung und Beschilderung) weniger gut wahrnehmen. Dieser Aspekt wird jedoch über die Zeitachse zurücktreten, da Technologien üblicher werden und mehr Menschen mit elektrischen Fahrzeugen vertraut sein werden.

Inwieweit Nutzende beim Anstecken ihres Fahrzeugs sich gerne Bücken und in einen Bereich greifen, welcher möglicherweise durch Vierbeiner mitbenutzt wird, wird sich in einer Benutzungsphase herausstellen müssen. Probleme mit Kälte- oder Nässeperioden sind seitens des Herstellers technisch unterbunden worden.

Sonstige

Wir möchten an der Stelle auf die erhöhten Kosten der Hardware und des erforderlichen Tiefbaus hinweisen, welche ebenfalls durch ein Ladepunktbetreiber zu finanzieren sein wäre. Diese Kosten werden indirekt über die Zeit durch Nutzende finanziert werden.

Das Mobilitätsreferat wird den Markt für Ladeeinrichtungen weiterhin aufmerksam beobachten und gemeinsam mit Ladepunktbetreibern auch neuartige Entwicklungen anregen bzw. Möglichkeiten zur Pilotierung neuer Technologien prüfen.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen



II. über das DMS (E-Akte) an MOR-GL5
mit der Bitte um Abschluss des RIS und DMS-Vorganges

III. Ablage bei MOR-GB1.23