

Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund in der Landeshauptstadt - Aufhebung des bisherigen verwaltungsrechtlichen Verteilverfahrens und Auftrag für eine Konzessionsvergabe

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 01324

Beschluss des Verwaltungs- und Personalausschusses als Feriensenat vom 19.08.2026

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Ausbau der Ladeinfrastruktur in München
Inhalt	Darlegung der Notwendigkeit einer Konzessionsvergabe zur Errichtung und Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur an CPOs
Gesamtkosten / Gesamterlöse	(-/-)
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv
Entscheidungsvorschlag	1. Das Mobilitätsreferat wird damit beauftragt, das der Sitzungsvorlage Nr.20-26 / V 12728 beschlossene verwaltungsrechtliche Verteilverfahren zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Ladeinfrastruktur mit sofortiger Wirkung aufzuheben. 2. Das Mobilitätsreferat wird damit beauftragt, eine Konzessionsvergabe vorzubereiten, die dem Mobilitätsausschuss in nicht öffentlicher Sitzung zur Vergabeermächtigung vorgelegt wird. Diese Vergabe soll die Verteilung der bereits bestehenden Standorte mit Ladeinfrastruktur sowie einen weiteren Zubau umfassen.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Elektromobilität, Ladeinfrastruktur, LIS, Konzessionsvergabe, Normalladen
Ortsangabe	(-/-)

Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund in der Landeshauptstadt - Aufhebung des bisherigen verwaltungsrechtlichen Verteilverfahrens und Auftrag für eine Konzessionsvergabe

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 01324

**Beschluss des Verwaltungs- und Personalausschusses als Feriensenat vom
19.08.2026**
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
Anlass	2
1. Urteil des Verwaltungsgerichts München und die sich daraus ergebenden Folgen ..	2
2. Umsetzung einer Konzessionsvergabe	4
3. Aktualisiertes Bedarfskonzept inklusive Bestandsladeeinrichtungen	6
4. Zuständigkeit des Mobilitätsausschusses für die Ermächtigung zur Konzessionsvergabe	6
5. Behandlung von Beschlussziffern.....	7
II. Antrag des Referenten	8
III. Beschluss	8

I. Vortrag des Referenten

Anlass

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur ist ein zentraler Baustein hin zur klimaneutralen Mobilität (Antriebswende) und die Elektromobilität einer der größten Hebel für die Treibhausgasreduktion im Verkehrssektor. Die Landeshauptstadt München hatte im Rahmen einer Betrauung der Stadtwerke München GmbH zwischen 2016 und 2024 eine große Anzahl an Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum errichten und betreiben lassen. Um dem heutigen und zukünftigen Bedarf an Ladeinfrastruktur gerecht zu werden, soll ein Rahmen geschaffen werden, in dem Ladepunktbetreibende Unternehmen (CPOs) die Möglichkeit haben, Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zu errichten und eigenwirtschaftlich zu betreiben. Dieser Rahmen soll wettbewerbsrechtlichen sowie straßen- und straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen entsprechen und gleichzeitig Gestaltungsspielraum für die Landeshauptstadt München lassen.

Diese Beschlussvorlage geht zunächst auf die im Mai 2026 eingegangene schriftliche Urteilsbegründung des Verwaltungsgerichts (Urteil vom 04.02.2026, M 28 K 23.147) ein, die die Entscheidungsfindung für das weitere strategische Vorgehen maßgeblich beeinflusst hat und abgewartet werden musste. Damit der Aufbau von Ladeinfrastruktur weiter vorangetrieben werden kann, bedarf es der Entscheidung, das bisherige verwaltungsrechtliche Verteilverfahren aufzuheben und den Auftrag an die Verwaltung, eine Konzessionsvergabe umzusetzen. Da im Juni 2027 die aktuell geltende Sondernutzungsgenehmigung für die von der Stadtwerke München GmbH errichtete Ladeinfrastruktur ausläuft, muss so schnell wie möglich ein Verfahren etabliert werden. Um das zu gewährleisten, wird dieser Beschluss dem Feriensenat vorgelegt, um die nächsten erforderlichen Schritte einleiten zu können, noch bevor regelmäßige Ausschüsse wieder zusammentreten. Der Feriausschuss übernimmt während der Ferienzeit die Aufgaben der Vollversammlung gem. § 7 Abs. 2 S. 1 GeschO. Es liegt kein gesetzlicher Ausschluss gem. Art. 32 Abs. 4 S. 3 GO oder § 7 Abs. 2 S. 2 GeschO vor.

In einer weiteren Beschlussvorlage des Mobilitätsreferats, die für November 2026 geplant wird, sollen die Details der Vergabe, die ihr zugrunde gelegten Anforderungen und die genaue Bedarfsermittlung dargestellt und nur durch den Mobilitätsausschuss als Senatsbeschluss (SB) entschieden werden.

1. Urteil des Verwaltungsgerichts München und die sich daraus ergebenden Folgen

Die Stadtwerke München GmbH wurde erstmalig 2016 mit dem Aufbau von Ladesäulen im Stadtgebiet betraut. Zu diesem Zeitpunkt gab es weder Wettbewerb am Markt für Ladeinfrastruktur noch die kurzfristige Aussicht, dass Unternehmen diese dauerhaft eigenwirtschaftlich betreiben würden. In den Folgejahren war bei der LHM ein Verfahren zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Planung und es wurde zusätzlich ein Gerichtsverfahren anhängig, sodass diverse Entwicklungen parallel verliefen. Eine Betrauung zu Gunsten der Stadtwerke München GmbH endete zum 31.12.2024 und konnte nicht mehr verlängert werden, da in der Zwischenzeit ein Markt für Ladeinfrastruktur entstanden war. Als Interim besteht bis 30.06.2027 aktuell eine Sondernutzungsgenehmigung für die Stadtwerke München GmbH für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum.

2017 wurde das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) – heute Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) – durch den Stadtrat beauftragt (Stadtratsbeschluss Nr. 14-20 / V 08860) Maßnahmen für den Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund durch private Anbieter zu erarbeiten.

Im Jahr 2020 beauftragte der Stadtrat das RKU damit, ein Vergabeverfahren zum Aufbau weiterer Ladeinfrastruktur durchzuführen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17676). Das vom RKU durchgeführte Vergabeverfahren hätte durch Nachprüfung der Vergabekammer im Oktober 2023 aufgrund einer Beschwerde in den Stand vor Auftragsbekanntmachung zurückversetzt werden müssen. Nach Ansicht der Vergabekammer hätte das Vergabeverfahren nach Konzessionsvergabeverordnung (KonzVgV) und nicht nach Vergabeverordnung (VgV) erfolgen müssen.

Mit Beschluss vom 24.04.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20/26 / V 12728) hat der Stadtrat die Beendigung des Vergabeverfahrens mit der Entscheidung der Vergabekammer Südbayern zur Kenntnis genommen und das folgend zuständige Mobilitätsreferat beauftragt, mit einem Verfahren anhand allgemeiner verwaltungsrechtlicher Kriterien fortzufahren. Dieses neue Verteilverfahren wurde im Januar 2025 veröffentlicht und stieß auf großes Interesse. Anfang 2026 stand das Auswahlverfahren kurz vor dem Abschluss.

Seit 2021 hatte ein CPO umfangreiche Sondernutzungsanträge gestellt und im Januar 2023 Klage vor dem Verwaltungsgericht (VG) München gegen die darauf ergangenen Ablehnungsbescheide der LHM erhoben. Das Unternehmen hatte außerhalb des Vergabeverfahrens des RGU Sondernutzungsanträge gestellt, die die LHM jedoch mit Verweis auf das zu der Zeit noch laufende Vergabeverfahren abgelehnt hatte. Diese Anträge erneuerte das Unternehmen nach dem Beschluss der Vergabekammer im November 2023, welche die Stadt erneut mit Verweis auf das nun geplante verwaltungsrechtliche Verteilverfahren negativ verbeschied.

Im Februar 2026 verkündete das Gericht im Verfahren mit dem CPO das Urteil und die Urteilsbegründung wurde Anfang Mai 2026 zugestellt. Die Landeshauptstadt hat vom Gericht weit überwiegend Recht bekommen, wurde jedoch verpflichtet, über den Antrag der Klägerin unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

Das Verwaltungsgericht München stellte in der Urteilsbegründung insbesondere fest, dass das vom Stadtrat beschlossene Auswahlverfahren nicht wettbewerbsbewusst und damit nicht diskriminierungsfrei ausgestaltet sei, da es einen unvollständigen Wettbewerb zu Lasten der Bewerber*innen hinnimmt, da ein Teil des Marktes, der aktuell von der SWM Versorgungs GmbH (SWM) bedient wird, ausgenommen wird.

Das Auswahlverfahren leide daher „in materiell-rechtlicher Hinsicht an einem erheblichen, nicht zu rechtfertigenden Konstruktionsfehler“ und sei „nicht wettbewerbsbewusst konzipiert.“ Indem das Ladekontingent der SWM nicht im Verteilverfahren zur Disposition gestellt wird, würde ein wettbewerbswidriger Zustand zu Lasten der anderen Wettbewerber ohne straßenrechtliche Begründung aufrechterhalten. Die SWM würde gegenüber anderen Bewerbern bevorzugt und eine „auf unbestimmte Zeit [fortdauernde faktische] Besserstellung“ erfahren.

Das verwaltungsrechtliche Verteilverfahren kann daher in der beschlossenen und umgesetzten Form nicht weitergeführt werden, sondern müsste grundlegend überarbeitet und ins Anfangsstadium zurückversetzt werden, um eine diskriminierungsfreie Verteilung der für den öffentlichen Straßenraum verträglichen Ladeinfrastruktur zu gewährleisten.

Aufgrund der Feststellung des Verwaltungsgerichts München zur Ausgestaltung des Verteilverfahrens kann auf dieser Grundlage keine rechtmäßige Sondernutzerlaubnis zur Errichtung von Ladeeinrichtungen erteilt werden. Nach § 17a Abs. 4 SoNuRL ist eine Genehmigung für die Errichtung von Ladeinfrastruktur dabei grundsätzlich (abgesehen von festgelegten Ausnahmen) an ein vom Stadtrat beschlossenes, rechtmäßiges Auswahlverfahren gebunden.

Stattdessen müsste das Verteilverfahren unter Berücksichtigung der Rechtsauffassung des Gerichts angepasst und neu durchgeführt oder ein anderes den Anforderungen gerecht werdendes Verfahren gewählt werden.

Das Gericht hat die Berufung aufgrund von fehlender grundsätzlicher Bedeutung nicht

zugelassen, woraufhin die Klägerin einen Antrag auf Zulassung der Berufung gestellt hat. Das Mobilitätsreferat hat sich nach Rücksprache mit der beauftragten Rechtsanwaltskanzlei und nach eingehender Analyse jedoch dazu entschieden, das Berufungsverfahren nicht weiterzuverfolgen, da nur sehr geringe Erfolgsaussichten bestanden hätten und mit einer Entscheidung im Berufungsverfahren voraussichtlich erst in zwei bis drei Jahren zu rechnen gewesen wäre. Da eine Heilung des aktuellen Verteilverfahrens nicht möglich ist, müsste das Verfahren überarbeitet und erneut ins Anfangsstadium zurückversetzt werden. Dies alles hätte den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur weiter aufgehalten.

Bei Veröffentlichung des Verteilverfahrens zum Ausbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum im Januar 2025 erfolgte gegenüber den interessierten CPOs ein auf der Webseite veröffentlichter Hinweis auf das zu diesem Zeitpunkt bereits anhängige Klageverfahren am Verwaltungsgericht München und mögliche Auswirkungen auf das Verfahren. Der Vertrauensschutz, der am Verfahren beteiligten CPOs, auf Durchführung des beschlossenen Verteilverfahrens in der veröffentlichten Form ist daher eingeschränkt. Dennoch sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die CPOs aus dem Verteilverfahren mit hoher Wahrscheinlichkeit Schadensersatz für vergebliche Aufwendungen geltend machen werden.

Grundsätzlich muss der Aufbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Straßenraum des Stadtgebiets (wie bereits durch die bisherigen angestoßenen Verfahren beabsichtigt gewesen) weiterhin durch ein Verfahren gesteuert werden, da die Verteilung des Straßenraums ein ordnendes Eingreifen erfordert. Ein den Aufbau von Ladeeinrichtungen steuerndes Verfahren ist aus Sicht des Mobilitätsreferates insbesondere aus straßenrechtlichen Gründen zur Wahrung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Vermeidung von Nutzungskonflikten und zur Verhinderung von Übermöblierung des öffentlichen Straßenraums notwendig.

Dem Stadtrat wird in dieser Beschlussvorlage daher vorgeschlagen, aufgrund der Entscheidung des VG München, das mit Stadtratsbeschluss vom 24.04.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728) beschlossene verwaltungsrechtliche Verteilverfahren aufzuheben und ein neues Auswahlverfahren zur flächendeckenden Planung, Errichtung sowie Betrieb von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge in Auftrag zu geben.

Das Mobilitätsreferat schlägt für den wettbewerbsrechtskonformen Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur eine Konzessionsvergabe für den Gesamtbedarf nach einem zu aktualisierendem Bedarfskonzept im öffentlichen Raum der LHM vor. Auch andere Städte wie zum Beispiel Stuttgart und Hamburg haben ihre Ladeinfrastruktur auf diesem Weg erfolgreich ausgebaut.

2. Umsetzung einer Konzessionsvergabe

Das Mobilitätsreferat schlägt vor, die gesamte Ladekapazität nach dem zu aktualisierenden Bedarfskonzept inklusive der Ladepunkte, die derzeit noch von der SWM betrieben werden, durch eine Konzessionsvergabe an CPOs zu vergeben.

Eine Konzessionsvergabe empfiehlt sich, da das Bundeskartellamt derzeit davon ausgeht, dass die Einräumung von Nutzungsrechten an öffentlichen Flächen zur Errichtung und Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur dem Anwendungsbereich des Kartellrechts nicht entzogen ist. Daher sind seitens der LHM die Vorgaben des Kartellrechts einzuhalten.

Sowohl aus der Berufsfreiheit gem. Art. 12 Grundgesetz (GG) und dem Gleichbehandlungsgebot aus Art. 3 GG und aus dem kartellrechtlichen Missbrauchs- und Diskriminierungsverbot (§§ 19, 20 GWB) folgt, dass bei Ressourcenknappheit eine transparente Vergabe, bzw. ein transparentes, neutrales und diskriminierungsfreies Verfahren für die Flächenverteilung durchgeführt werden muss. Aufgrund der zahlreichen interessierten CPOs ist in München von einer Ressourcenknappheit auszugehen, da es seitens der

CPOs eine so große Nachfrage gibt, die dazu führt, dass nicht alle CPOs zum Zuge kommen können. Daraus folgt auch, dass ein Vorgehen nach dem „reinen“ Prioritätsgrundsatz nicht möglich ist. Es müssten verwaltungsrechtliche Regelungen zur Ausgestaltung des Prioritätsprinzips getroffen werden, um Chancengleichheit zwischen den CPOs zu schaffen. Zudem gäbe es keinerlei Steuerungsmöglichkeiten seitens der Verwaltung.

Alle vorgenannten Rechtsnormen sind drittschützend, sodass bei einem Zuwiderhandeln der LHM, die Wettbewerber die Möglichkeiten hätten einerseits eine Flächenausschreibung in einem strukturierten Verfahren gegenüber der LHM zu erzwingen und andererseits ggf. Schadenersatz gegen die LHM geltend zu machen und kartellrechtswidrige Rechtsakte für unwirksam erklären zu lassen.

Mit Blick auf die wettbewerbsrechtlichen und kartellrechtlichen Vorgaben, ist es nicht möglich, die bestehende Ladeinfrastruktur außerhalb der Konzession an einzelne CPOs gesondert zu vergeben, oder ohne Vergabe weiterbetreiben zu lassen. Nach den Feststellungen des Gerichts muss der Markt in seiner Gesamtheit unter gleichen Bedingungen für alle geöffnet werden.

Eine Konzessionsvergabe ist angesichts der derzeitigen Situation und des umkämpften Marktes die beste Möglichkeit den Ausbau der Ladeinfrastruktur zügig voranzubringen. Hierbei gibt es einen gesetzlich festgelegten Prozess und Rahmenbedingungen, mit denen auch die CPOs vertraut sind. Das versetzt sie in die Lage den finanziellen und zeitlichen Aufwand zu kalkulieren.

Im Falle von weiteren Klagen gegen die Konzessionsvergabe, werden diese Verfahren vor der Vergabekammer und somit nicht vor dem Verwaltungsgericht München verhandelt werden. Hier ist mit einer deutlich schnelleren gerichtlichen Entscheidung (in der Regel innerhalb von 6 Monaten) als vor dem Verwaltungsgericht zu rechnen (Verfahrensdauer von zwei bis drei Jahren).

Eine Anpassung und ein Neubeginn eines Verwaltungsverteilverfahrens scheint nicht zielführend, um möglichst schnell den Ausbau voranzubringen.

Die Konzessionsvergabe bietet darüber hinaus auch den Vorteil, dass die Stadt einen großen Gestaltungsspielraum und verschiedene Steuerungsmöglichkeiten hinsichtlich der Anforderungen an die CPOs hat. Innerhalb einer Konzession können sowohl eine Betriebspflicht als auch Ansprüche hinsichtlich der Qualität der Leistung festgelegt werden. Eine Betriebspflicht bedeutet, dass die Betreiber dazu verpflichtet werden könnten, die Standorte Instand und betriebsbereit zu halten und defekte Ladesäulen innerhalb einer festgelegten Frist zu reparieren. Zudem können sie verpflichtet werden, die zugeteilte Anzahl an Ladepunkten tatsächlich auszuschöpfen und die Ladeeinrichtungen in Betrieb zu nehmen. Die Konzessionsvergabe bietet außerdem Instrumente für ein flächendeckendes Angebot von Ladeinfrastruktur und zur Vermeidung lokaler Monopole.

Eine Änderung der Sondernutzungsrichtlinie und der Sondernutzungsgebührensatzung ist im Zusammenhang mit der Konzessionsvergabe derzeit nicht angezeigt. Die Änderungen im Zusammenhang mit dem Verteilverfahren aus 2024 haben auch weiterhin Gültigkeit.

Um die Ladeeinrichtungen nach Zuschlag der Konzessionsvergabe zügig im Stadtgebiet zu errichten, wird ein mit allen Beteiligten abgestimmter Umsetzungsprozess notwendig sein. Dieser Prozess wird bei der Vorbereitung der Vergabeunterlagen parallel erarbeitet und abgestimmt.

Zur Durchführung der Konzessionsvergabe ist die Beauftragung einer Kanzlei notwendig, da das Verfahren mit den gängigen städtischen Vergabeverfahrensprozessen und der städtischen technischen Infrastruktur nicht abbildbar ist und Spezialkenntnisse bedarf. Eine beauftragte Kanzlei wird gemeinsam mit dem Mobilitätsreferat die Vergabeunterlagen inkl. der Leistungsbeschreibung erarbeiten, etwaige Rügen beantworten und die

Konzessionsvergabe durchführen. Das Verfahren wird sich nach den Vorschriften der Konzessionsvergabeverordnung (KonzVgV) und der Vergabeverordnung (VgV) richten. Bei Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Rahmenbedingungen stellt die Konzessionsvergabe einen offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Wettbewerb sicher.

3. Aktualisiertes Bedarfskonzept inklusive Bestandsladeeinrichtungen

Es ist davon auszugehen, dass sich der Bedarf innerhalb der letzten zwei Jahre durch den Markthochlauf der Elektromobilität und trotz der Zunahme an Ladeinfrastruktur auf Privatgrund weiter erhöht hat. Eine aktualisierte Bedarfsanalyse trägt dieser Entwicklung Rechnung.

Für die Bedarfsanalyse wird - aufbauend auf der Bedarfsermittlung aus dem Stadtratsbeschluss vom 24.04.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728) - ein möglichst schnelles und unkompliziert umsetzbares Konzept erarbeitet, um so die Anzahl der in der Konzessionsvergabe auszuschreibenden Ladepunkte zu ermitteln.

Das Mobilitätsreferat wird mit Unterstützung der Kanzlei das Bedarfskonzept erarbeiten und umsetzen.

4. Zuständigkeit des Mobilitätsausschusses für die Ermächtigung zur Konzessionsvergabe

Wir weisen an dieser Stelle bereits darauf hin, dass für die Beschlussvorlage zur Vergabeermächtigung aus Compliancegründen spezielle Vorgaben zu beachten sind.

Im Rahmen der Konzessionsvergabe ist die Regelung des § 5 Konzessionsvergabeverordnung (KonzVgV) zu beachten. Hierbei handelt es sich um eine Konkretisierung des mit dem vergaberechtlichen Gleichbehandlungsgebot in engem Zusammenhang stehenden Neutralitätsgebots. Demzufolge ist sicherzustellen, dass für die auftraggebende Seite nur Personen tätig werden, deren Interessen nicht mit denen der bietenden Unternehmen verknüpft sind. Mit dem Neutralitätsgebot soll letztlich vermieden werden, dass öffentliche Auftraggeber*innen bestimmte Unternehmen bevorzugen. Die LHM als verfahrensleitende Stelle hat somit alle Vorkehrungen zur Wahrung des Neutralitätsgebots zu treffen. Hierzu gehört zunächst die Prüfung des Vorliegens entsprechender Interessenkonflikte. Besondere Beachtung finden diese Grundsätze bei der Beteiligung eines von der Kommune gehaltenen Beteiligungsunternehmens auf Bewerberseite. In diesem Fall ist die betroffene Kommune (mittelbar) sowohl als Anbieterin als auch als Nachfragerin an dem Konzessionsverfahren beteiligt. Zur Wahrung der grundsätzlichen Verfahrensvorgaben ist in diesen Fällen eine organisatorische und personelle Trennung zwischen den beiden Lagern im Sinne von § 5 KonzVgV vorzunehmen.

Bei Beachtung des Vorstehenden dürfen Organmitglieder oder Mitarbeitende der Kommune, bei denen ein Interessenkonflikt gem. § 5 KonzVgV besteht, nicht an dem Verfahren mitwirken. Ein Interessenkonflikt im Sinne der Vorschrift wird bei Personen vermutet, die selbst Organmitglied oder Beschäftigte in einem (voraussichtlich) am Vergabeverfahren teilnehmenden Unternehmen sind. Gleiches gilt für Personen, die Angehörige im Sinne von § 5 Abs. 4 KonzVgV haben, die bei einem (voraussichtlich) am Vergabeverfahren teilnehmenden Unternehmen beschäftigt sind.

Vorliegend erscheint es insbesondere möglich, dass sich die SWM im Rahmen des Vergabeverfahrens als Bieterin beteiligt. Es dürfen demnach an der Konzessionsvergabe und deren Vorbereitung unter anderem keine Stadtratsmitglieder mitwirken, die Organmitglied oder anderweitig bei einer Konzerngesellschaft der SWM beschäftigt sind oder Angehörige in entsprechenden Positionen haben.

Zu klären ist, wie diese Vorgaben zur personellen Trennung im hier erforderlichen Entscheidungsprozess der Landeshauptstadt München abgebildet werden sollen. Die oben

genannten vergaberechtlichen Ausschlussgründe lassen sich mit den kommunalrechtlichen Regelungen über den Ausschluss von Mitgliedern des Gemeinderats wegen persönlicher Beteiligung in Art. 49 BayGO nicht abdecken, da Art. 49 Abs. 1 S. 1 BayGO zwar für Vertreter*innen juristischer Personen gilt, die Mitglieder des Aufsichtsrats der SWM Versorgung GmbH oder Stadtwerke München GmbH jedoch keine gesetzliche oder rechtsgeschäftliche Vertretungsbefugnis für die Gesellschaften haben. Zur Lösung dieser Regelungslücke und zur Sicherstellung der erforderlichen personellen und organisatorischen Trennung auch in den politischen Gremien stehen den Kommunen grundsätzlich zwei Handlungsoptionen zur Verfügung:

1. Der freiwillige Verzicht der Betroffenen auf die Teilnahme an den Sitzungen.
2. Die Vergabe der Konzessionen durch einen beschließenden Ausschuss, dessen Mitglieder selbst keine Organmitglieder oder Beschäftigte bei einem (voraussichtlich) an der Vergabe teilnehmenden Unternehmen sind und auch keine Angehörigen im Sinne des § 5 Abs. 4 KonzVgV haben.

Alternative 1 wird regelmäßig in Bundesländern gewählt, in denen die Einrichtung beschließender Ausschüsse kommunalrechtlich nicht vorgesehen ist. Nachteil dieser Alternative ist, dass für jede Entscheidung die aktive Mitwirkung aller Betroffenen erforderlich ist. Darüber hinaus ist bei der Vorbereitung der Sitzungsunterlagen zu beachten, dass die Betroffenen keine den Geheimwettbewerb gefährdenden Informationen erhalten, was in der Praxis schwer umsetzbar ist. In Bayern lässt Art. 32 Abs. 2 BayGO die Bildung beschließender Ausschüsse ausdrücklich zu. Vorliegend ist keine der dort genannten Ausnahmen von der Zulässigkeit der Aufgabenübertragung auf einen beschließenden Ausschuss einschlägig. Die Übertragung des Verfahrens auf einen beschließenden Ausschuss ist damit möglich.

Es liegt daher nahe, dass der Mobilitätsausschuss als beschließender Ausschuss im Wege eines Senatsbeschlusses die oben dargestellten Beschlüsse im Rahmen der Konzessionsvergabe fassen muss. Sofern bei einzelnen Mitgliedern des Mobilitätsausschusses ein Interessenkonflikt besteht, wird schon jetzt der freiwillige Verzicht auf die Teilnahme angeregt.

Die Beschlussvorlage zur Vergabeermächtigung wird dann auch nicht vom Referenten des Mobilitätsreferats eingebracht werden, da er Mitglied im Aufsichtsrat der MVG, einem Tochterunternehmen der Stadtwerke München GmbH, ist.

5. Behandlung von Beschlussziffern

Die Beschlussziffern der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728 vom 24.04.2024 sind hiermit behandelt.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Kreisverwaltungsreferat erhalten einen Abdruck dieser Vorlage.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Die Korreferentin des Mobilitätsreferats, Frau Stadträtin Veronika Mirlach, und die Verwaltungsbeiräte des Geschäftsbereichs 1 Strategie, Frau Stadträtin Katharina Horn und des Geschäftsbereichs 2 Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herr Stadtrat Felix Lang, haben

einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Das Mobilitätsreferat wird damit beauftragt, das in der Sitzungsvorlage Nr.20-26 / V 12728 beschlossene verwaltungsrechtliche Verteilverfahren zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Ladeinfrastruktur mit sofortiger Wirkung aufzuheben.
2. Das Mobilitätsreferat wird damit beauftragt, eine Konzessionsvergabe vorzubereiten, die dem Mobilitätsausschuss in nicht öffentlicher Sitzung zur Vergabeermächtigung vorgelegt wird. Diese Vergabe soll die Verteilung der bereits bestehenden Standorte mit Ladeinfrastruktur sowie einen weiteren Zubau umfassen.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat / ea. Stadträtin

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
z. K.

V. Wv. Mobilitätsreferat MOR-GL5

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
3. An das Kreisverwaltungsreferat
z. K.

Am

Mobilitätsreferat, Beschlusswesen