



Erstrebenswerte Kriterien

für Standorte von Ladeeinrichtungen

Neben den im Genehmigungsverfahren elementaren Standorteignungs- und Ausschlusskriterien sind dem Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München auch die nachfolgend genannten erstrebenswerten Kriterien bei der Errichtung von Ladeeinrichtungen aus Gründen des öffentlichen Interesses von Bedeutung. Diese tragen zur Schaffung einer effizienten, sicheren und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur bei, ohne die bestehende Verkehrsinfrastruktur oder die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu beeinträchtigen. Die erstrebenswerten Kriterien haben jedoch keine Auswirkung auf den Zugang zum Auswahl-/Genehmigungsverfahren oder die Genehmigungsfähigkeit der Standorte für Ladeeinrichtungen.

1. Erreichung von Flächendeckung

Die CPOs erwerben ein Kontingent auch mit dem Ziel, innerhalb eines Stadtbezirks und über die Stadtbezirksgrenzen hinaus Ladeinfrastruktur zu errichten und zu betreiben, die zu einem flächendeckenden Angebot beiträgt. Da die Ladeeinrichtungen eigenwirtschaftlich betrieben werden sollen, ist davon auszugehen, dass vor allem an Standorten errichtet wird, an denen die Nachfrage entsprechend hoch angesehen wird. Gleichzeitig wird angeregt, dass die Unternehmen sich mit den Standortvorschlägen aus der Bürgerschaft und den Bezirksausschüssen auseinandersetzen (siehe Karte des Geoportals auf www.muenchenunterwegs.de/ladeinfrastruktur).

2. Vermeidung von Flächenkonkurrenzen

Ladeeinrichtungen sollten nicht an Standorten errichtet werden, an denen Nutzungskonflikte mit anderen Nutzungen zu erwarten sind. Dies betrifft vor allem Bereiche vor gastronomischen Betrieben, wo häufig Freischankflächen oder Schanigärten entweder bereits genehmigt wurden oder bei der zuständigen Behörde beantragt sind. Besonders problematisch ist es, wenn Genehmigungen für Schanigärten vorliegen, die bei Vor-Ort-Besichtigungen zwischen November und März nicht erkennbar sind, da Schanigärten in Parkständen nur von April bis Oktober errichtet werden dürfen.

Da Informationen über die Antrags- oder Genehmigungslage solcher Nutzungen zum Zeitpunkt der Antragstellung durch die CPOs nicht zur Verfügung stehen, erfolgt die Prüfung potenzieller Nutzungskonflikte erst im letzten Abschnitt des Genehmigungsverfahrens durch das Mobilitätsreferat.

Um eine reibungslose Nutzung des öffentlichen Raums sicherzustellen und unlösbare Nutzungskonflikte zu vermeiden, sollten diese Standorte vorsorglich ausgeschlossen werden.

3. Verkehrssicherheit im Bereich sensibler Einrichtungen

Die Sicherheit von Personen in sensiblen Einrichtungen ist ein besonderes Anliegen der Allgemeinheit. Um die Beeinträchtigung durch Hindernisse wie Ladeeinrichtungen oder andere Aufbauten auf Gehwegen so gering wie möglich zu halten, sollte die Errichtung von Ladeeinrichtungen, insbesondere im unmittelbaren Umfeld von Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen und Förderschulen, aber auch im unmittelbaren Umfeld von Alten- und Pflegeheimen sowie Krankenhäusern vermieden werden.

Dieser unmittelbare Bereich umfasst eine Strecke von 300 Metern, ausgehend von den aktiv genutzten Eingängen der jeweiligen Einrichtung.

Informationen zu Schulstandorten sind über das Schulwegportal unter <https://geoportal.muenchen.de/portal/schulwegportal/> verfügbar.

4. Erhöhte Sichtbarkeit

a. Erkennbarkeit:

Wo es die örtlichen Gegebenheiten erlauben, sollte die Sichtbarkeit der Ladeeinrichtung durch die Platzierung in Kreuzungsbereichen am Anfang oder Ende von Parkflächen oder durch die Anbindung an bestehende Mobilitätspunkte des Mobilitätsreferats verbessert werden.

b. Sicherheit:

Bei der Standortwahl sollte darauf geachtet werden, dass Ladeeinrichtungen in gut beleuchteten und übersichtlichen Bereichen platziert werden. Dies trägt maßgeblich zur Sicherheit der Nutzenden bei, da gut sichtbare und beleuchtete Orte das Risiko von Unfällen oder unerwünschten Vorfällen reduzieren. Besonders in den Abendstunden oder an Orten mit hohem Fußgängeraufkommen ist eine klare Sichtbarkeit entscheidend, um ein sicheres Umfeld zu gewährleisten. Außerdem tragen gut beleuchtete und sichere Umgebungen zu einer Reduktion von „Angsträumen“ bei und verbessern die Teilhabe aller Menschen.

5. Betrieb mit zertifiziertem Grünstrom

Der für den Ladevorgang erforderliche Strom sollte aus erneuerbaren Energien im Sinne von § 3 Nr. 21 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) stammen und sollte nicht EEG-gefördert sein. Er kann entweder über einen entsprechenden Stromliefervertrag, für den vom Stromlieferanten Herkunftsnachweise beim Umweltbundesamt entwertet werden, oder aus Eigenerzeugung vor Ort (z. B. Strom aus Photovoltaik-Anlagen) bezogen werden. Auch bei Nutzung von vor Ort eigenerzeugtem regenerativem Strom sollte die Stromabgabe witterungs- und zeitunabhängig gewährleistet sein.

6. Verhältnismäßigkeit der Umwandlung von Stellplätzen

Eine übermäßige Ansammlung von Ladeeinrichtungen an einem Ladestandort sollte vermieden werden, um eine Beeinträchtigung der bestehenden Stellplatznutzung zu verhindern. Die genaue Anzahl an Ladeeinrichtungen, die als unverhältnismäßig angesehen wird, hängt stets vom Einzelfall ab. Dabei sind insbesondere folgende öffentliche Belange von großer Bedeutung:

- Bereiche mit Bewohnerparkbevorrechtigung
- Verhältnis zwischen vorhandenen Stellplätzen und ausgestellten Parklizenzen
- Art der Nutzung (z.B. Gewerbe, Wohngebiete)
- Mögliche Beeinträchtigung der Fußverkehrssicherheit durch eine Verringerung der nutzbaren Gehwegbreite bei erhöhter Fußgängerfrequenz