



Verfahren zum Ausbau von Ladeinfrastruktur (Normalladen) im öffentlichen Raum der Landeshauptstadt München -

Ausgestaltung und Bewertung des Standortkonzeptes

Nach den Festlegungen im Stadtratsbeschluss vom 24.04.2024 ([Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728](#)) müssen die im Losverfahren erfolgreichen CPOs binnen einer Frist von drei Monaten nach schriftlicher Aufforderung durch das Mobilitätsreferat die Standortverortungen für das gesamte Kontingent einreichen (Standortkonzept), sofern nicht von der Antragstellung schriftlich zurückgetreten wird.

Die Erstellung des Standortkonzeptes für ein zugelostes Kontingent stellt damit den nächsten Verfahrensschritt im Rahmen des Auswahlverfahrens dar.

Ausgestaltung des Standortkonzeptes

Binnen einer Frist von drei Monaten nach Zustellung des Aufforderungsschreibens zur Einreichung eines Standortkonzeptes sind die Standortverortungen für das gesamte Kontingent nach den im Folgenden dargelegten Vorgaben einzureichen.

In dem Standortkonzept sind unter Berücksichtigung der vorgegebenen Anschlusskapazitäten in den jeweiligen Stadtbezirken die konkreten Standorte der Ladeeinrichtungen in Form von GPS-Koordinaten im Dezimalgradformat (sechs Nachkommastellen) unter Angabe weiterer Standortinformationen (Anschrift, Typ (Modell) der Ladeeinrichtung, Anzahl der Ladepunkte mit jeweiliger Ladeleistung je Ladestandort, Verkehrsfläche des Aufstellortes (Fahrbahn, Gehbahn, bauliches Podest)) einzureichen.

Auf der Webseite <https://muenchenunterwegs.de/ladeinfrastruktur> steht eine Excel-Datei zum Download zur Verfügung. Diese kann von den CPOs mit den erforderlichen Angaben befüllt und anschließend beim Mobilitätsreferat eingereicht werden. Die Nutzung dieser Datei ist nicht verpflichtend, das Standortkonzept kann auch in einem anderen strukturierten Dateiformat erstellt und eingereicht werden.

Jede Ladeeinrichtung ist gesondert aufzuführen. Das bedeutet: Sind an einem Standort zwei Ladeeinrichtungen geplant, sind beide Ladeeinrichtungen gesondert einzutragen.

Beispiel:

GPS-Koordinaten im Dezimalgradformat (sechs Nachkommastellen) je Ladeeinrichtung	Anschrift	Typ (Modell) der Ladeeinrichtung	Leistung in kW pro Ladepunkt	Anzahl Ladepunkte je Ladeeinrichtung	Summe Ladeleistung in kW je Ladeeinrichtung	Verkehrsfläche des Aufstellortes (Fahrbahn, Gehbahn, bauliches Podest)
48.13XXXX, 11.51XXXX	Musterstraße 54	Modell	22	2	44	Gehbahn
48.13XXXX, 11.51XXXX	Musterstraße 54	Modell	22	2	44	Gehbahn

Hinweis: Die im ersten Verfahrensschritt im Zuge der Vorauswahl für das Losverfahren eingereichten zehn Standorte für Ladeeinrichtungen müssen Bestandteil des Standortkonzeptes sein.

Stand: 23.09.2025

Das digitale Fachportal <https://geoportal.muenchen.de/portal/ladeinfrastruktur/> bietet einen visuellen Überblick über die einzelnen Kontingente. Zudem finden sich dort weitere hilfreiche Informationen, die bei der Auswahl von Standorten für das Standortkonzept unterstützen können, wie z.B. beschlossene Radentscheidungsmaßnahmen oder geplante Radschnellverbindungen.

Die im Standortkonzept aufgeführten Standorte sind für das Einreichen der vollständigen Antragsunterlagen verbindlich fixiert. Allerdings besteht die Möglichkeit, dass infolge der vertieften Detailprüfung jedes einzelnen Standortes durch das Mobilitätsreferat (insbesondere Prüfung auf Nutzungskonflikte) sowie aufgrund der Technischen Standortprüfung in der Zuständigkeit des Baureferates Standorte als nicht realisierbar eingestuft werden können. In diesen Fällen ist vom CPO ein Ersatzstandort zu beantragen.

Die vollständigen Antragsunterlagen (gemäß der Listung unter Ziffer 2 im **Hinweisblatt „Auswahlkriterien“**) für alle im Standortkonzept aufgeführten Standorte (mit Ausnahme der ersten 10 bereits beantragten Standorte) sind im Weiteren bis spätestens 31.12.2026 einzureichen.

Bewertung des Standortkonzeptes

a) Einhaltung der vorgegebenen Anschlussleistung je Stadtbezirk

Maßgeblich ist die vorgegebene **Anschlussleistung des jeweiligen Stadtbezirks**. Der kumulierte Ladebedarf des Gesamtkontingents bleibt unberücksichtigt.

Die vorgegebene Anschlussleistung je Stadtbezirk bezieht sich auf die Summe der technisch maximal möglichen Leistungen der einzelnen Ladepunkte (ladepunktbasierte Betrachtung).

Maßgeblich für die Berechnung ist stets die im technischen Produktblatt ausgewiesene, ab Werk festgelegte Ladeleistung des jeweiligen Ladepunkts.

Wenn der Ladepunkt einer Ladeeinrichtung ab Werk auf 11 kW begrenzt ist und dies durch ein verbindliches Produktdatenblatt nachgewiesen wird, erfolgt die Berechnung auf Grundlage von 11 kW pro Ladepunkt. Eine eigenständige Reduzierung der Ladeleistung durch nachträgliche Einstellungen oder technische Eingriffe ist nicht zulässig.

Eine Unterschreitung der Anschlussleistung je Stadtbezirk ist im Standortkonzept nicht zulässig.

Eine Überschreitung der Anschlussleistung im Stadtbezirk darf lediglich durch den letzten Ladepunkt bzw. die letzte Ladeeinrichtung entstehen, wenn anders die Anschlussleistung im jeweiligen Stadtbezirk nicht vollständig ausgeschöpft werden kann. Nur der für das Erreichen des Anschlussziels notwendige letzte Ladepunkt bzw. die letzte Ladeeinrichtung darf die Überschreitung der vorgegebenen Anschlussleistung herbeiführen. In diesem Fall ist in Abhängigkeit von der maximalen Ladeleistung der verwendeten Ladeeinrichtung eine Überschreitung von bis zu 21 kW bzw. von bis zu 43 kW je Stadtbezirk möglich.

Stand: 23.09.2025

Die zusätzliche Planung weiterer Ladepunkte oder Ladeeinrichtungen mit dem Ziel, eine höhere Anschlussleistung über den Bedarf des jeweiligen Stadtbezirks hinaus zu realisieren, wenn die vorgegebene Anschlussleistung des Stadtbezirks bereits erreicht wurde, ist unzulässig.

Beispiel (fiktives Kontingent):

Kontingent X	vorgegebene Anschlussleistung	Anzahl Lade-einrichtungen mit 2 Ladepunkten je 11 kW	tatsächliche Anschlussleistung mit Überschreitung durch letzten Ladepunkt bzw. letzte Ladeeinrichtung
Stadtbezirk 123	484 kW	22	484 kW
Stadtbezirk 456	783 kW	36	792 kW (783 kW + 9 kW)
Stadtbezirk 789	1.411 kW	65	1.430 kW (1.411 kW + 19 kW)

Kontingent X	vorgegebene Anschlussleistung	Anzahl Lade-einrichtungen mit 2 Ladepunkten je 22 kW	tatsächliche Anschlussleistung mit Überschreitung durch letzten Ladepunkt bzw. letzte Ladeeinrichtung
Stadtbezirk 123	484 kW	11	484 kW
Stadtbezirk 456	783 kW	18	792 kW (783 kW + 9 kW)
Stadtbezirk 789	1.411 kW	33	1.452 kW (1.411 kW + 41 kW)

In einem Stadtbezirk kann auch mit der Errichtung von verschiedenen Ladeeinrichtungsmodellen, die unterschiedliche maximale Ladeleistungen haben, geplant werden.

Bei einer Kombination von Ladeeinrichtungen mit unterschiedlichen maximalen Ladeleistungen kann sich auch eine vom obigen Beispiel abweichende Überschreitung errechnen. Allerdings ist aufgrund der Begrenzung der Ladeleistung eines Normalladepunkts auf maximal 22 kW und die Errichtung von Ladeeinrichtungen mit in der Regel zwei Ladepunkten eine Überschreitung auf maximal 43 kW begrenzt.

b) Einhaltung der Standort- und Ausschlusskriterien nach § 17a SoNuRL

Die im Standortkonzept aufgeführten Standorte müssen die in § 17a SoNuRL festgelegten Standort- und Ausschlusskriterien einhalten.

Hinweis: Die Standort- und Ausschlusskriterien nach § 17a SoNuRL sind auch in der „Anlage Standortvorschlag“ aufgeführt, die im Rahmen der Antragstellung für die ersten zehn Standorte Verwendung gefunden hat:

Anlage Standortvorschlag, Teil 1: Mindestanforderungen, welche zwingend ohne Ausnahme auf den Standort für die Errichtung von Ladeeinrichtungen zutreffen müssen.

und

Anlage Standortvorschlag, Teil 2: Die Stellflächen an den jeweiligen Ladepunkten dürfen in keinem Konflikt mit den aufgeführten strikten Ausschlusskriterien stehen.

Stand: 23.09.2025

Wird bei der Prüfung des fristgerecht eingereichten Standortkonzeptes festgestellt, dass bei bis zu 5% der eingereichten Standorte des Standortkonzeptes (aufgerundet auf eine ganze Zahl) die Standort-/Ausschlusskriterien des § 17a SoNuRL nicht erfüllt sind, können für diese betroffenen Standorte nach schriftlicher Mitteilung durch das Mobilitätsreferat neue Standortvorschläge innerhalb von zwei Wochen eingereicht werden.

Übermittlung des Standortkonzeptes

Eine Übermittlung des Standortkonzeptes kann über die von der Landeshauptstadt München genutzte *ownCloud*-Lösung erfolgen. Mit der Basisvariante können Dateien mit Schutzstufe 2 oder niedriger sicher geteilt werden. Die Übermittlung erfolgt schnell und unkompliziert über Links, die auch an externe Partner weitergegeben werden können. Ein eigener Account oder eine Anmeldung sind nicht erforderlich. Sie können einen Upload-Link beim Mobilitätsreferat unter **cpo.mor@muenchen.de** anfordern. Dieser Link führt zu einem personalisierten Upload-Ordner, auf den ausschließlich das Mobilitätsreferat Zugriff hat. Nur die Kontaktpersonen des CPOs, die über den Link verfügen, sind zum Upload berechtigt.

Die Übermittlung des Standortkonzeptes kann auch per E-Mail an **cpo.mor@muenchen.de** erfolgen. Wir weisen darauf hin, dass es sich um einen unverschlüsselten E-Mail-Kommunikationsweg handelt.

Stand: 23.09.2025

Verfahrensablauf

Die erfolgreich gelosten CPOs müssen binnen einer Frist von drei Monaten nach schriftlicher Aufforderung durch das Mobilitätsreferat die Standortverortungen für das gesamte Kontingent einreichen (Standortkonzept).

Das fristgerecht eingereichte Standortkonzept wird durch das Mobilitätsreferat geprüft. Wird festgestellt, dass bei bis zu 5% der eingereichten Standorte des Standortkonzeptes (aufgerundet auf eine ganze Zahl) die Standort-/Ausschlusskriterien des § 17a SoNuRL nicht erfüllt sind, können für diese betroffenen Standorte nach schriftlicher Mitteilung durch das Mobilitätsreferat neue Standortvorschläge innerhalb von zwei Wochen eingereicht werden.

Erfolgt keine fristgerechte Übermittlung des Standortkonzeptes durch den gelosten CPO oder erfüllen die konkreten Standorte im Standortkonzept nicht die Standort-/Ausschlusskriterien gemäß § 17a SoNuRL (gegebenenfalls nach gewährter Nachbesserungsmöglichkeit) oder werden die Anschlusskapazitäten der Stadtbezirke unter Berücksichtigung der möglichen Überschreitungen nicht eingehalten, erhält der betreffende CPO einen förmlichen Ablehnungsbescheid. Nach Bestandskraft des Ablehnungsbescheides erfolgt eine neue Verlosung des Kontingents ohne Verfahrensbeteiligung des zuvor abgelehnten CPOs.

Wird das Standortkonzept fristgerecht eingereicht und qualifiziert es sich nach Prüfung der Bewertungskriterien, werden an die nicht gelosten CPOs des jeweiligen Kontingents Ablehnungsbescheide verschickt.

Die finale Zuteilung des Kontingents erfolgt erst nach Bestandskraft der Ablehnungsbescheide.

Mithin kann die Detailprüfung zu den im Rahmen der Vorprüfung eingereichten Standorten auch erst erfolgen, wenn die Ablehnungsbescheide bestandskräftig sind.

An die Detailprüfung durch das Mobilitätsreferat schließt sich die Technische Standortprüfung im Zuständigkeitsbereich des Baureferats der Landeshauptstadt München an. Unterlagen für die Technische Standortprüfung sind daher erst nach Abschluss der Detailprüfung beim zuständigen Baureferat vorzulegen.

Die Erteilung auf Genehmigung erfolgt erst nach erfolgreicher Durchführung der Technischen Standortprüfung und genehmigungsrechtlicher Würdigung durch das Mobilitätsreferat.

Mit Erteilung der Genehmigung kann der CPO den erforderlichen Anschluss an das Stromnetz bei der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG eigenständig beantragen.

Vor der Errichtung sind durch den CPO die ggf. nach anderen gesetzlichen Vorschriften (insbs. auch denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen) notwendigen Genehmigungen einzuholen.

Letztendlich erfolgt nach Errichtung der Ladeeinrichtung auf Grundlage einer beantragten verkehrsrechtlichen Anordnung nach § 45 StVO die Einrichtung der Stellflächen zur privilegierten Nutzung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen nach EmoG.