



Fragen und Hinweise zum Verfahren zum Ausbau von Ladeinfrastruktur (Normalladen)

Hinweis 24/01/2025

Antragsformulare: Anlage Standortvorschlag

Aufgrund einzelner Hinweise wurden redaktionelle Anpassungen vorgenommen, wie etwa die Ergänzung eines fehlenden Stadtbezirkes und Klarstellungen zu den Längen- und Breitenangaben der geforderten Stellflächen, um Missverständnisse zu vermeiden. Im Zuge dessen wurde eine Vereinheitlichung zwischen der Anlage "Standortvorschlag" und dem Dokument "Layout Markierungen" umgesetzt. Wir empfehlen, ausschließlich die aktualisierten Versionen der Dokumente im Stand vom 24.01.2025 zu verwenden, die zum Download bereitstehen.

Hinweis 21/02/2025

Antragsformulare: Anlage Standortvorschlag

In der Anlage "Standortvorschlag" traten vereinzelt technische Probleme in Multiple-Choice-Feldern auf. Diese wurden in der aktualisierten Version des Dokuments vom 21.02.2025 behoben. Wir empfehlen, ausschließlich die aktualisierte Version vom 21.02.2025 zu verwenden, die zum Download bereitsteht.

Hinweis 03/03/2025

Hinweisblatt zu den anfallenden Gebühren

Im Hinweisblatt „anfallende Gebühren“ wurde aufgrund von Hinweisen / Fragen offensichtliche Missverständnisse über die Gebührenhöhe zwischen den einzeln für sich stehenden Genehmigungsarten (Ausnahmegenehmigung vs. reine Sondernutzungserlaubnis) in Verbindung mit den Gebühren für die Möglichkeit einer Ablehnung eine Anpassung der Gebührentabelle vorgenommen. Wir empfehlen, ausschließlich die aktualisierte Version vom 03.03.2025 zu verwenden, die zum Download bereitsteht.

Hinweis 26/09/2025

Aktualisierung der Website unter <https://muenchenunterwegs.de/ladeinfrastruktur>

Am 26.09.2025 erfolgte eine Anpassung in den Kapiteln 4 und 5. Diese dienen der weiteren Präzisierung und basieren auf Rückmeldungen und Fragen der CPOs zum Standortkonzept sowie zum weiteren Verfahrensablauf.

Hinweis 23/10/2025

Richtigstellung zur Verfahrensveröffentlichung und zur Antwort auf Frage 47:

In der Kommunikation bei der Veröffentlichung sowie in Antwort auf Frage 47 wurde auf eine Pflicht zur vollständigen Ausfüllung des Kontingents hingewiesen. Dies erfolgte vor dem Hintergrund, dem Verteilungskonflikt und den anderen Marktteilnehmer*innen gerecht zu werden.

Für den Fall, dass ein Unternehmen die in seinem zugelassenen Kontingent mögliche Anschlussleistung stadtbezirksbezogen nicht ausschöpft, wäre anderen Interessent*innen nach Ablauf der Antragsfrist (31.12.2026) die Möglichkeit zur Errichtung weiterer Ladeinfrastruktur bis zur vom Stadtrat festgelegten Höchstgrenze einzuräumen.

Ein Widerruf der Kontingentzuordnung erfolgt nicht. Die in der Antwort zur Frage 47 genannte Rechtsfolge ist nicht zutreffend. Im Falle der Nichtausschöpfung des Kontingents wird eine Öffnung der noch offenen Anschlussleistung für andere Marktteilnehmer*innen veranlasst. Das Mobilitätsreferat wird für diesen Fall im Jahr 2027 die noch offene Anschlussleistung in einem transparenten, nichtdiskriminierenden und den Gleichbehandlungsgrundsatz wahren Verfahren ausschreiben.

Zusammenstellung der Antworten

Stand: 18/11/2025

- 1 Ist es möglich, die im Antrag angegebene maximale Ladeleistung der Ladestation während der Umsetzungsphase abzuändern? (Solange der gesamte Ladeleistungszubau / Ladebedarf je Stadtbezirk eingehalten wird).

Konkretisierung: Pro Stadtbezirk wie von Ihnen ein Ladebedarf in der Kontingentübersicht bereitgestellt. Bei dem Aufbau von AC- Ladelösungen gibt es die Möglichkeit diese auf 11kW oder auf 22kW einzustellen. Im auszufüllenden Blatt „Antrag Kontingent Ladeinfrastruktur“ ist die Leistung in kW pro Ladepunkt anzugeben. Nun gibt es für uns zwei Szenarien: Zum einen, dass es für den Standort Sinn macht, mehr Ladepunkte zu errichten -> daraus folgt, dass die beantragte Leistung nur für 11kW ausreicht und die Ladepunkte gesammelt auf 11kW eingestellt werden. Und zum anderen, dass z.B. auf Grund der Platzverhältnisse keinen Sinn macht an dem Standort zu erweitern -> daraus folgt, die beantragte Leistung auf die geplanten Ladepunkte zu verteilen und somit auf 22kW einzustellen. In beiden Fällen stellt sich uns die Frage, ob die angegebene Ladeleistung pro Kontinent von 11 oder 22kW abhängig der Standortsituation in der Umsetzung noch geändert werden kann oder vom Tag der Abgabe mit z.B. 11kW bis zum Ende so umgesetzt werden muss.

Antwort:

Die Angabe der Leistung pro Ladepunkt im Antrag im Rahmen des Auswahlverfahrens ist nicht bindend. Eine Änderung der Ladeleistung ist nach Zuordnung des Kontingents im Rahmen des Genehmigungsverfahrens bis zur Errichtung der Ladeeinrichtung möglich.

Die zu errichtenden Ladepunkte müssen allerdings zwingend als ‚Normalladepunkte‘ definiert werden können. Ein ‚Normalladepunkt‘ ist ein Ladepunkt mit einer maximalen Ladeleistung von 22 kW zur Stromübertragung an Elektrofahrzeuge.

Wir bitten bei der Planung der Standorte zu beachten, dass im Stadtbezirk ein flächendeckendes Angebot an Ladeinfrastruktur angestrebt wird und eine übermäßige Ansammlung von Ladeeinrichtungen an einem Ladestandort vermieden werden sollte, um eine Beeinträchtigung der bestehenden Stellplatznutzung zu verhindern. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die in München nicht unerhebliche Flächenkonkurrenz dazu führen kann, dass die Auswahl an geeigneten und separaten Ladestandorten sehr begrenzt sein kann.

- 2 In dem Antrag für ein Kontingent ist es nötig die Art des Hausanschlusses festzulegen. Können mehrere Kreuze gesetzt werden? (Da die örtlichen Gegebenheiten im Kontingent stark variieren können).**

Konkretisierung: Im auszufüllenden Blatt „Antrag Kontingent Ladeinfrastruktur“ ist unter dem Punkt „Angaben zur Nutzung“ nach der Art des Hausanschlusses gefragt. Zur Auswahl stehen hier, dass dieser separat ist oder in der Ladeeinrichtung integriert. Bei pro Kontinent min. 10 Standorten ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass es an einem Standort möglich ist, denn Hausanschluss nicht in die Ladeeinrichtung zu integrieren, sondern z.B. in einen vorhandenen Verteiler zu integrieren. Ist es im Sinne des Antrages, hier mehrere Kreuze zu setzen für alle an den Standorten anfallende Möglichkeiten?

Antwort:

Bei Verwendung unterschiedlicher Ladeeinrichtungen an den 10 geplanten Standorten können in dem Antragsformular auch mehrere Kreuze gesetzt werden. Es müssen die Produktdatenblätter aller an den geplanten Standorten eingesetzter Ladeeinrichtungen übermittelt werden. Es ist außerdem mitzuteilen, welche Ladeeinrichtung an welchem Standort aufgebaut werden soll. Die Spezifikationen der am Standort verwendeten Ladeeinrichtung kann auf der jeweiligen Planskizze vermerkt werden oder es kann ein gesondertes Beiblatt mit den entsprechenden Informationen dem Antrag beigelegt werden.

- 3 Im Antrag ist die geplante Laufzeit pro Standort anzugeben. Gemäß des Projektplans wäre der logische früheste Startpunkt März 2026. Ist von diesem Datum als Startdatum der Vertragslaufzeit auszugehen und sind drei oder der maximale Verlängerungszeitraum von neun Jahren anzugeben?**

Antwort:

Die Angabe der gewünschten Laufzeit der Genehmigung erfolgt unter Vorbehalt. Eine Anpassung des Laufzeitbeginns ist während des Antragsverfahrens möglich, insbesondere wenn ein konkreter Errichtungszeitpunkt festgelegt werden kann. Die Genehmigung tritt mit dem Tag der vollständigen Errichtung der genehmigten Ladeeinrichtung am konkret benannten Standort in Kraft und gilt für einen Zeitraum von drei Jahren (vgl. VwV-StVO zu § 46 StVO Ziffer VI). Auf Antrag kann bei weiterem Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen eine Verlängerung der Genehmigung um weitere drei Jahre erfolgen. Es wird eine Betriebsdauer für drei Jahre mit zweimaliger Verlängerungsmöglichkeit um jeweils drei weitere Jahre angestrebt (= neun Jahre ab Genehmigungserteilung).

Die Flexibilität im Rahmen der Laufzeitangabe soll den zum jetzigen Verfahrensstand noch unbekannten Variablen (z.B. Dauer Detailprüfung, Dauer Herstellung eines

[siehe Folgeseite]

Netzanschlusses) Rechnung tragen, um eine effektive Laufzeit von drei Jahren sicherzustellen.

Die Verlängerung einer Genehmigung muss spätestens 12 Wochen vor Ablauf der Geltungsdauer beim Mobilitätsreferat beantragt werden, um einen vollständigen Prüfprozess beim Mobilitätsreferat abwickeln zu können.

4 Gemäß dem Hinweisblatt zum Netzanschluss ist vor Antragstellung neben der Planauskunft auch eine technische Freigabe der Kundenanlage mit dem Netzbetreiber SWM abzuklären. Wie definiert sich die technische Freigabe der Kundenanlage im Detail im Zeitraum vor Abgabe der Anträge?

Antwort:

Für die Antragstellung auf ein Kontingent beim Mobilitätsreferat ist keine technische Freigabe der Kundenanlage bei der SWM Infrastruktur GmbH & Co KG. vorab erforderlich.

Erst mit Kontingentzuordnung und rechtzeitig vor der Antragstellung auf Netzanschluss ist die technische Anlage (Hardware) mit der Abteilung Groß-/Sonderanlagen der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG abzustimmen, um sicherzustellen, dass die beantragte Ladeeinrichtung entsprechend den [Technischen Mindestanforderungen](#) auch installiert werden kann.

Bei weiteren Fragen kann sich auch an die Installateurberatung unter 089/2361 2307 oder an die Abteilung Groß-/Sonderanlagen (Strom) der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG per E-Mail an gross-sonderanlagen.s@swm.de gewandt werden.

5 Sind die Punkte 2-7 im Hinweisblatt zum Netzanschluss im Rahmen der Antragstellung zu klären oder nach Zuordnung der Kontingente?

Antwort:

Für die Antragstellung auf ein Kontingent beim Mobilitätsreferat ist nur der Nachweis eines Zugangs zum Stromnetz (Online-Planauskunft der SWM Infrastruktur GmbH & Co KG) zu übersenden.

Die Punkte 2 - 7 im Hinweisblatt zum Netzanschluss sind erst nach Zuordnung der Kontingente zu befolgen.

Insbesondere der Netzanschluss ist erst nach Erhalt der Genehmigung des Mobilitätsreferats bei der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG zu beantragen.

- 6 Wie groß muss der Abstand zur Bordsteinkante sein, wenn eine Ladesäule längs zur Fahrbahn auf eine Parkfläche, die parallel zur Fahrbahn verläuft, gestellt werden soll?**

Antwort:

Beim Aufstellen von Ladeeinrichtungen müssen einige Richtlinien und Regelwerke eingehalten werden, insbesondere die "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" (RASt 06). Wichtig ist, dass die Straßenentwässerung weiterhin einwandfrei funktioniert und durch die neue Ladeeinrichtung nicht eingeschränkt wird.

In diesem Zusammenhang sei darauf hinzuweisen, dass eine Ladeeinrichtung, weitere Aufbauten sowie Ausladungen (z. B. in Form von Ladekabelaufhängungen) auf Fahrbahnniveau aus Verkehrssicherheitsgründen einen Mindestabstand von 0,30 m zu den Verkehrsflächen des fließenden Verkehrs (in der Regel Fahrbahn) aufweisen müssen.

- 7 Teilnehmerfragen: Wo werden die Fragen der teilnehmenden Unternehmen und die Antworten des MOR auf die Fragen veröffentlicht?**

Antwort:

Alle Fragen und entsprechenden Antworten werden auf dieser Website im 12. Kapitel "Fragen während der Antragsfrist" veröffentlicht. Der Schnellzugriff ist <https://muenchenunterwegs.de/ladeinfrastruktur#fragen>.

8 Bewerbung: Müssen alle gewonnenen Kontingente realisiert werden oder können einzelne Kontingente zurückgegeben werden?

Antwort:

Das Mobilitätsreferat geht grundsätzlich davon aus, dass die interessierten CPOs, die den Zuschlag auf das beworbene / die beworbenen Kontingente erhalten, die entsprechenden Kontingente mit dem Anschlussziel auch im Rahmen der unternehmerischen Kapazitäten ausfüllen können und wollen.

Abgesehen davon ist eine Antragsrücknahme in einem Verwaltungsverfahren jederzeit möglich. Wir weisen aber darauf hin, dass eine Behörde dem Antragsteller Kosten für den bis dahin angefallenen Verwaltungsaufwand in Rechnung stellen kann.

Eine eventuelle Antragsrücknahme sollte zudem unverzüglich geschehen, um Verzögerungen beim weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur zu vermeiden. Jede Antragsrücknahme führt folglich zu einer erneuten Zuordnung des entsprechenden Kontingents.

9 Laufzeit: Sie schreiben: „Auf Antrag kann bei weiterem Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen eine Verlängerung der Genehmigung um weitere drei Jahre erfolgen. Es wird eine Betriebsdauer für 3 Jahre mit zweimaliger Verlängerungsmöglichkeit um jeweils drei weitere Jahre angestrebt (= neun Jahre ab Genehmigungserteilung).“ Bitte konkretisieren Sie was Sie unter „Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen“ verstehen, bzw. erläutern Sie, wann die Genehmigungsvoraussetzungen für eine Verlängerung nicht mehr gegeben sind.

Antwort:

Die Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO darf wie ausgeführt nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO nur für maximal 3 Jahre gewährt werden. Für eine grundsätzlich anzustrebende Verlängerung der Genehmigung ist eine erneute Prüfung notwendig. Eine Verlängerung der Ausnahmegenehmigung hängt stets vom weiteren Vorliegen der Voraussetzungen (Voraussetzungen des § 46 StVO und insbesondere Einhaltung der Standortkriterien nach den städtischen Sondernutzungsrichtlinien) ab. Sofern die Genehmigungsvoraussetzungen vorliegen, ist eine Verlängerung auf Antrag aus rechtlichen Gründen stets angebracht. Für die Amtshandlung der Erteilung einer Folgegenehmigung sind nach Maßgabe von § 6a Abs. 1 Nr. 1a StVG i.V.m. § 1 Abs. 1 S. 1 i.V.m. § 2 GebOSt Gebühren und Auslagen zu erheben.

Die Verlängerung einer Genehmigung muss spätestens 12 Wochen vor Ablauf der Geltungsdauer beim Mobilitätsreferat beantragt werden, um einen vollständigen Prüfprozess beim Mobilitätsreferat abwickeln zu können.

- 10 Markierungen:** Es gibt konkrete Vorgaben zur Beschilderung, jedoch nicht zur Markierung. Bitte reichen Sie Informationen, idealerweise Bilder, zur geforderten Markierung nach.

Antwort:

Die Darstellung und die technischen Anforderungen an den Markierungen der Stellplätze können der entsprechenden Anlage „[Layout Markierung](#)“ und dem Hinweisblatt "[Markierungen – technische Anforderungen](#)" unter „Nützliche Infos“ entnommen werden.

Wir möchten darauf hinweisen, dass die erforderlichen Markierungen der Stellflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge durch eine verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO seitens des Mobilitätsreferats festgelegt werden. Falls die örtlichen Gegebenheiten es erfordern – beispielsweise zur Sicherstellung der Parkordnung mittels einer Blockumrandung – wird eine entsprechende Parkflächenmarkierung angeordnet. Darüber hinaus hat der CPO die Möglichkeit, unabhängig von der Notwendigkeit einer Parkordnung, eine Blockumrandung sowie ein Bodenpiktogramm für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu beantragen (Wahlrecht bei Nichterfordernis).

- 11 Das Standortumfeld soll „fest, eben sowie rutschhemmend“ sein und sich nicht im Straßenbegleitgrün befinden. Ist es möglich Ladesäulen dennoch im Straßenbegleitgrün zu errichten, wenn eine Umpflasterung durch den CPO errichtet wird. Wenn ja, wie soll diese konkret ausgestaltet sein (Maße, Material,...)**

Antwort:

Grünflächen als Standort von Ladeeinrichtungen wurden bewusst durch Entscheidung des Münchner Stadtrates (vgl. § 17a Abs. 21 Satz 3 SoNuRL) nicht als genehmigungsfähig beschlossen.

Grünflächen (auch Straßenbegleitgrün) dürfen nicht verbaut werden, da jede Versiegelung dieser Flächen die natürliche Versickerung von Regenwasser verhindern kann. Zudem kann durch den Bau von Ladeeinrichtungen das empfindliche Wurzelwerk der Bäume beschädigt werden, was deren Wachstum und Stabilität gefährden kann. Diese Flächen sind grundsätzlich für Bäume und Vegetation vorgesehen, um ihre wichtigen ökologischen Funktionen zu erfüllen. Eine Bebauung inklusive der Verlegung von Leitungen im Erdreich widerspricht diesem Zweck.

- 12 Nach unserem Verständnis ist es nicht erlaubt LS in Bereichen mit zulässigem Parken auf Gehwegen mit Zeichen 315 StVO zur errichten. Ist dieses Verständnis richtig?**

Antwort:

Ja, das ist richtig. Verkehrsflächen mit der amtlichen Beschilderung "zulässiges Parken auf Gehwegen mit Zeichen 315 StVO" fallen unter ein Ausschlusskriterium für den Standort für Ladeeinrichtungen inkl. dazugehörigen Stellflächen. Vergleiche hierzu § 17 Abs. 5 Buchstabe e SoNuRL.

- 13 Pläne (Bauausführung): Für die Bauausführung müssen baureife Pläne beim BAU-TZ5 eingereicht werden. Sie fordern u.A.:**

13.1 Übersichtsplan im Maßstab 1:500.

Bitte konkretisieren Sie die Forderung. Wir nehmen an, dass der Standort auf dem Übersichtsplan 1:500 verortet sein soll. Gibt es weitere Anforderungen?

Antwort:

Der Übersichtsplan im Maßstab 1:500 muss die Position und die Anzahl der geplanten Ladesäulen, die Straßennamen und Hausnummern, die erforderlichen Abstandsmaße (z.B. lichte Gehwegbreite) und die Straßenraumaufteilung (Gehbahn, Parkplatz, Baumgraben, Parkbucht, Parkplatz, Radweg, Fahrbahn, etc.) enthalten. Außerdem müssen die relevanten baulichen Elemente im Straßenraum (Poller, Fahrradabstellanlage, Beschilderung, Baum, etc.) mit den Abstandsmaßen enthalten sein.

- 13.2 Grundriss- und Querschnittsplan im Maßstab 1:250 mit Darstellung der geplanten Anlage inkl. z.B. dem Fundament, wobei die Grundstücksgrenze besonders hervorzuheben ist. Zonenprofil mit Eintrag der neu einzubauenden Anlagen (in rot).**

Was soll der Querschnittsplan an Informationen beinhalten? Ist z.B. die Darstellung der Ladesäule ausreichend? Sollen Bäume, Stadtmöbel etc. auch dargestellt werden?

Antwort:

Der Querschnittsplan muss den Schnitt durch die Straße an der Stelle der geplanten Ladesäule mit allen dort vorhandenen Elementen wie Fahrbahn, Gehweg, Bäume oder Stadtmöbel enthalten. Ebenso muss im Querschnittsplan der Abstand der Ladeeinrichtung zu den im Untergrund verlegten Sparten ersichtlich sein.

Das Zonenprofil gibt es online über das Geoportal München (<https://geoportal.muenchen.de/portal/zonenauskunft/>). Den Zugang zum Portal erhalten die CPOs beim Baureferat (Tiefbau, Zentrale Aufgaben, Zonenbüro: zonenbuero.tz2.bau@muenchen.de).

Eine direkte Anforderung der entsprechenden Zonenprofile kann auch über das Zonenbüro des Baureferats erfolgen.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an das Zonenbüro des Baureferats.

- 13.2.1 Welchen Detailgrad fordern Sie? Sollen Schichten des Untergrunds, wie Pflaster, Sand etc. dargestellt werden?**

Antwort:

Der Bodenaufbau und die dazugehörige Bodenbeschaffenheit des Untergrundes (Schichten) müssen nicht dargestellt werden.

13.2.2 Welche Gründungstiefe soll für ein Fundament mit den Maßen 350 x 220 x 570 mm angegeben werden?

Antwort:

Die Gründungstiefe eines Fundamentes muss von den Planern/CPO bestimmt und festgelegt werden.

13.2.3 Haben Sie Anforderungen formeller Art, z.B. hinsichtlich Linienstärken, -farben, Schraffuren,...?

Antwort:

Nein, es gibt diesbezüglich keine Anforderungen.

13.2.4 Soll der Querschnittsplan tatsächlich in 1:250 erstellt werden? Eine Ladesäule mit den Maßen 1632 x 357 x 426 mm ist in diesem Maßstab schwer darstellbar, da sie im Plan sehr klein darzustellen und schwer zu bemaßen sein wird und im Ergebnis für die Mitarbeiter des BAU-TZ5 nur noch schwer zu erkennen sein wird. Ein Fundament mit den Maßen 350 x 220 x 570 mm ist nicht bemaßbar und darstellbar.

Antwort:

Es ist eine technische Zeichnung erforderlich, für die ein geeigneter Maßstab zu wählen ist. Der Plan muss die Gegebenheiten (je nach Menge der zu stellenden Ladesäulen) übersichtlich wiedergeben. Dafür ist zum Beispiel auch der Maßstab 1:100 denkbar.

13.3 Allgemein:

Welche Größe des Planausschnitts fordern Sie bei Ihren Plänen? Erfüllt eine Darstellung von Querschnitts- und Grundrissplan sowie Zonenprofil auf einem Blatt DIN A 4 die Forderung? Wenn nicht, wie sollen die Pläne konkret erstellt werden? (Z.B. je Plan ein Blatt DIN A 4, zwei Pläne auf einem Blatt DIN A 4 und einer auf einem separaten Blatt DIN A 4? Wenn ja, welche gemeinsam, welcher separat?)

Antwort:

Für eine bessere Übersichtlichkeit ist je ein Blatt für jeden Plan wünschenswert. Die Papierausdrucke müssen maßstabsgetreu im Originalmaßstab eingereicht werden.

Wir möchten darauf hinweisen, dass sich die Fragen zu den Plänen auf die Technische Standortprüfung bezieht, welche erst nach Kontingenzuordnung im Rahmen der Detailprüfung des jeweiligen Ladestandortes im öffentlich gewidmeten Tiefbaugrund der Landeshauptstadt München relevant werden wird.

Für eine Antragstellung im Auswahlverfahren für eines oder mehrere Kontingente ist die Übermittlung der Unterlagen aus der Technischen Standortprüfung nicht erforderlich.

14 Hardware:

14.1 Gibt es Hardware-spezifische Vorgaben (z.b. Abmessungen der Ladesäule, Hersteller, mit/ohne Kabel, AC/DC, etc.)?

Antwort:

Im Rahmen des Verfahrens zur Auswahl interessierter Betreiber von Ladeinfrastruktur gibt es, abgesehen von der Anforderung, dass es sich um Ladeinfrastruktur für das Normalladen handeln muss, keine spezifischen Vorgaben bezüglich der eingesetzten Hardware. Das am 24. April 2024 vom Münchner Stadtrat beschlossene Auswahlverfahren (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728) fokussiert sich ausschließlich auf Ladeinfrastruktur für das Normalladen. Hierbei wird die Definition gemäß Art. 2 Nr. 37 der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) herangezogen. Ein Normalladepunkt ist demnach ein Ladepunkt mit einer Leistung von höchstens 22 kW (Klasse 1 Wechselstrom), der für die Stromübertragung an ein Elektrofahrzeug ausgelegt ist. Weitere spezifische Anforderungen, wie etwa Abmessungen der Ladesäule, Hersteller oder Kabelausstattung, sind nicht vorgegeben.

[siehe Folgeseite]

Vergleiche hierzu folgende Klassifizierung von Ladestationen gemäß Anhang III Nr. 2 der AFIR:

Klasse	Unterklasse	Maximale Ladeleistung	Definition gemäß Artikel 2 dieser Verordnung
Klasse 1 (WS)	Langsamladepunkt, Einphasen-Wechselstrom	$P < 7,4 \text{ kW}$	Normalladepunkt
	Standardladepunkt, Dreiphasen-Wechselstrom	$7,4 \text{ kW} \leq P < 22 \text{ kW}$	
	Schnellladepunkt, Dreiphasen-Wechselstrom	$P > 22 \text{ kW}$	Schnellladepunkt
Klasse 2 (GS)	Langsamladepunkt, Gleichstrom	$P < 50 \text{ kW}$	
	Schnellladepunkt, Gleichstrom	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	Stufe 1 – Ultraschnellladepunkt, Gleichstrom	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	Stufe 2 – Ultraschnellladepunkt, Gleichstrom	$P \geq 350 \text{ kW}$	

Quelle: Seite 46 im Dokument unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1804>

Die gesetzlichen Anforderungen an Ladeinfrastruktur müssen in jedem Fall eingehalten werden. Diese umfassen insbesondere technische Standards, Sicherheitsvorgaben und Nutzerfreundlichkeit. Betreiber und Hersteller sind verpflichtet, Ladepunkte normgerecht, interoperabel und sicher zu gestalten. In Deutschland bilden die Ladesäulenverordnung (LSV) und einschlägige europäische Richtlinien die maßgeblichen rechtlichen Grundlagen.

14.2 Nach der Definition der Bundesnetzagentur ist ein Normalladepunkt von bis zu 22 kW unabhängig der Leistungsabgabe (AC/DC).

14.2.1 Ist es möglich bei der Auswahl der Hardware auf eine DC-Lösung (50 kW Ladeleistung) zu setzen und diese entsprechend zu drosseln?

Antwort:

Siehe auch Antwort auf Frage Ziffer 14.1. Im Rahmen des beschlossenen Verwaltungsverfahrens ist ausschließlich Ladeinfrastruktur mit Normalladepunkten zulässig. Eine Genehmigung nach der städtischen Sondernutzungsrichtlinie in München kann daher nur für Ladepunkte erteilt werden, die den Kriterien eines Normalladepunkts entsprechen (vgl. Definition nach Art. 2 Nr. 37 AFIR; Klasse 1 Wechselstrom gemäß Anhang III Nr. 2 der AFIR).

Die Nutzung von Ladeinfrastruktur, die für eine Ladeleistung von mehr als 22 kW ausgelegt ist, aber auf maximal 22 kW gedrosselt wird, fällt weiterhin in die Kategorie der Klasse 2 (Gleichstrom). Solche Ladeinfrastruktur ist im vorliegenden Verfahren nicht zulässig, und eine Genehmigung nach der städtischen Sondernutzungsrichtlinie ist daher ausgeschlossen.

14.2.2 Ist es möglich die Gesamtleistung aufzuteilen oder ist eine Drosselung auf 22 kW zwingend einzuhalten (zwei Ladepunkte = 2 x 22 kW = ein Ladepunkt 44 kW)?

Antwort:

Siehe Antworten auf Frage Ziffer 14.1. und Ziffer 14.2.1. Jeder einzelne zu errichtende Ladepunkt muss zwingend als ‚Normalladepunkt‘ definiert werden können. Ein ‚Normalladepunkt‘ ist ein Ladepunkt mit einer maximalen Ladeleistung von 22 kW zur Stromübertragung an Elektrofahrzeuge.

15 Betrieb: Bezieht sich die Verkehrssicherungspflicht, Reinigung und Schneeräumung etc. nur auf die Ladesäule oder ebenfalls auf den zugehörigen Parkflächen?

Antwort:

Der konkrete Umfang, der sich aus der Nebenbestimmung Buchstabe A (f) ergebenden Pflichten hängt vom Umgriff der Sondernutzungserlaubnis ab. Die vom Mobilitätsreferat erteilte Genehmigung wird sich auf die physikalischen Anlagen der Ladeeinrichtung(en), welche oberirdisch errichtet werden, beschränken. Die unmittelbar angrenzenden Stellflächen unterliegen keinem Genehmigungstatbestand und unterliegen somit nicht den Pflichten aus der Nebenbestimmung Buchstabe A (f).

[siehe Folgeseite]

Das Baureferat weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die öffentlichen Verkehrsflächen, auf welchen die Ladeeinrichtungen errichtet werden, im Winter nicht flächendeckend geräumt werden.

Die Kommunen müssen im Rahmen der ihnen obliegenden Verkehrssicherungspflicht alle zumutbaren und geeigneten Vorkehrungen treffen, die zur Herbeiführung und Erhaltung eines sicheren, aber keineswegs gefahrlosen Zustandes der öffentlichen Verkehrsflächen erforderlich sind, zumal auch die Verkehrsteilnehmer*innen ihr Verhalten auf die gegebenen Witterungs- und erkennbaren Straßenverhältnisse anpassen müssen.

Parkplätze an öffentlichen Gehbahnen sind danach regelmäßig dann von der Winterdienstverpflichtung des Straßenbaulastträgers ausgenommen, wenn die PKW-Nutzer*innen in wenigen Schritten vom Parkplatz auf die nächste geräumte Gehbahn gelangen können. Und auch die Gehbahnen müssen weder von der städtischen Straßenreinigung noch von Anlieger*innen außerhalb des Vollanschlussgebiets vollständig und lückenlos geräumt werden; der Verkehrssicherungspflicht wird grundsätzlich genügt, wenn für das Passieren von Fußgänger*innen eine ausreichend breite Fläche schnee- und eisfrei gehalten wird.

Sie müssen daher damit rechnen, dass im unmittelbaren Umgriff um die Ladeeinrichtungen nicht geräumt und gestreut wird.

16 Standortauswahl

16.1 Wie kann vom Bewerber (CPO) sichergestellt werden dass es sich bei der Standortauswahl um öffentlichen Grund handelt um z.B. die Vorschläge der Anwohner zu berücksichtigen?

Antwort:

Zweifelsfreie Informationen, ob sich offensichtlich erkennbarer öffentlicher Verkehrsgrund (Zugangsmöglichkeit für die Allgemeinheit) auch im Eigentum der Landeshauptstadt München befindet, liegen dem Mobilitätsreferat ebenso nicht ohne Weiteres vor. Hierzu bedarf es eine im Einzelfall erforderliche Abfrage beim Straßenbaulastträger durch das Mobilitätsreferat.

Daher ist der Nachweis, dass es sich um öffentlichen Verkehrsgrund im Eigentum der Landeshauptstadt München handelt, in der Phase des Auswahlverfahrens (für die Kontingenzuordnung) kein Ausschlusskriterium, welches dem CPO zum Nachteil führt. Die Prüfung der Eigentumsverhältnisse erfolgt erst in der Detailprüfung der Standortvorschläge.

[siehe Folgeseite]

Um bereits im Voraus möglichst genaue Informationen zu erhalten, können sich interessierte CPOs im Fachportal Ladeinfrastruktur informieren. Dort steht das Register Mobilität mit dem Thema „Straßennetzgraf Baureferat Tiefbau“ zur Verfügung. Dieses Fachregister bildet die Straßen der Landeshauptstadt München als Netzwerk ab und berücksichtigt ausschließlich Straßen oder Straßenabschnitte, die gemäß dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) oder dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) gewidmet sind und in der Baulast der Landeshauptstadt München liegen. In der überwiegenden Mehrheit der Fälle gehört die erfasste Verkehrsfläche der Landeshauptstadt München.

Das Fachportal Ladeinfrastruktur kann unter <https://geoportal.muenchen.de/portal/ladeinfrastruktur/> aufgerufen werden.

16.2 Können Sie eine Karte mit allen städtischen, öffentlichen Parkflächen zur Verfügung stellen oder eine alternative Lösung anbieten?

Antwort:

Siehe Antwort auf Frage Ziffer [16.1](#).

Im Fachportal Ladeinfrastruktur können unter dem Bereich 'Fachdaten – Mobilität – Ruhender Verkehr – Parkseiten' sowohl die Anzahl der Parkstände als auch die geltenden Parkregelungen eingesehen werden. Bitte beachten Sie, dass für die Aktualität der Daten keine Gewähr übernommen werden kann, da diese einem Update-Rhythmus von etwa drei Monaten unterliegen.

16.3 Ist es möglich je nach Standortauswahl, Einhaltung der Barrierefreiheit und Abstandsbestimmungen einzelne Parkplätze zusammenzulegen oder die Ladesäule zwischen zwei Parkplätzen zu errichten (ein Parkplatz fällt weg)?

Antwort:

Die Aufstellung einer Ladeeinrichtung auf Fahrbahnniveau – also zwischen den Parkständen zu Lasten der Anzahl der zur Verfügung stehenden Stellflächen – ist grundsätzlich möglich. Hierbei ist Art. 17 a Abs. 9 SoNuRL zu beachten.

Wir möchten darauf hinweisen, dass aufgrund von Flächenkonkurrenzen der öffentliche Raum in München, einschließlich der Parkplätze, bereits stark begrenzt ist. Vor diesem Hintergrund sollte die Aufstellung der Ladeeinrichtung auf Fahrbahnniveau und der damit verbundene Stellplatzentfall nur in Betracht gezogen werden, wenn eine Aufstellung auf der Gehbahn aufgrund der Standortkriterien nicht möglich ist.

17 Laufzeit: Sie verweisen auf eine Verwaltungsvorschrift der StVO nach der Ausnahmegenehmigung nur für 3 Jahre erteilt werden können.

17.1 Besteht ein Anspruch auf zweimalige Verlängerung der Ausnahmegenehmigung bei Einhaltung aller rechtlich erforderlichen Kriterien?

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Frage Ziffer [9](#) verwiesen.

17.2 Ist zusätzlich eine Sondernutzungserlaubnis nach § 17 a SoNuRL erforderlich?

Antwort:

Die Genehmigung von Ladeeinrichtungen durch das Mobilitätsreferat erfolgt je nach Standort durch Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 S1. Nr. 8 StVO in Verbindung mit § 32. Abs. 1 StVO oder als reine Sondernutzung. Die Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO beinhaltet zugleich eine Sondernutzungserlaubnis (vgl. Konzentrationswirkung gemäß Art. 21 BayStrWG).

17.3 Nach der Verwaltungspraxis anderer Bundesländer werden Sondernutzungserlaubnisse nach dem Straßenrecht auch für deutlich längere Zeiträume als 3 Jahre gewährt. Ist es möglich eine zusammenhängende Nutzungsdauer von 9 Jahren zu vereinbaren?

Antwort:

Nein. Die Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO darf nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO nur für maximal 3 Jahre gewährt werden. Für eine grundsätzlich anzustrebende Verlängerung der Genehmigung ist eine erneute Prüfung notwendig. Eine Verlängerung der Ausnahmegenehmigung hängt stets vom weiteren Vorliegen der Voraussetzungen (Voraussetzungen des § 46 StVO und insbesondere Einhaltung der Standortkriterien nach den städtischen Sondernutzungsrichtlinien) ab. Sofern die Genehmigungsvoraussetzungen vorliegen, ist eine Verlängerung auf Antrag aus rechtlichen Gründen stets angebracht. In Einzelfällen einer reinen Sondernutzungserlaubnis wird aus Gründen der Vereinheitlichung der Verwaltungspraxis und insbesondere aus Gründen der Gleichbehandlung analog den Vorgaben zu § 46 StVO vorgegangen.

Siehe auch die Antwort auf Frage Ziffer [9](#).

- 18 Auswahl der Lose:** Ist es möglich sich auf mehrere Kontingente zu bewerben und anschließend nach Zuordnung ein oder mehrere Kontingente abzulehnen?

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Frage Ziffer [8](#) verwiesen.

- 19 Allgemein Ausschreibungsverfahren:** Gibt es eine zentrales Ausschreibungsprogramm/Ausschreibungsportal, in dem wir uns registrieren können/müssen?

Antwort:

Nein, es gibt kein zentrales Ausschreibungsprogramm oder -portal, in dem sich die interessierten CPOs registrieren können. Es handelt sich um ein reines Verwaltungsverfahren, welches dem Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) unterliegt. Das Auswahlverfahren für die Kontingentzuordnung ist keine Vergabe / Ausschreibung im klassischen Sinne und unterliegt nicht den formellen Vorgaben des Vergaberechts.

- 20 Parkstände Längsaufstellung:** Sie haben keine Maße für die Breite vorgegeben. **Vorschlag:** Regelfall 2,00 m. Können Sie dem zustimmen?

Antwort:

Ja, bei Parkständen mit Längsaufstellung beträgt die Breite im Regelfall 2,00 m. Die Breite orientiert sich im Einzelfall maßgeblich an den bereits vorhandenen Parkständen (z. B. in Form einer baulichen Parkbucht), wenn insoweit keine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten wäre.

- 21 Parkstände Senkrecht-/Schrägaufstellung:** Sie haben keine Maße für die Länge vorgegeben. **Vorschlag:** Regelfall 5,00 m, in Ausnahmen bis 4,50 m. Können Sie dem zustimmen?

Antwort:

Die Länge der Parkstände bei Senkrecht-/Schrägaufstellung orientiert sich im Einzelfall maßgeblich an den bereits vorhandenen Parkständen, wenn insoweit keine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten wäre. Darüber hinaus ist Tiefe des

Parkstandes stets vom Aufstellwinkel (bei Schrägaufstellung) abhängig. Eine Orientierung kann Tabelle 4: Abmessungen von Parkständen und Fahrgassen für Pkw im Straßenraum (Kapitel 3.4.3 in den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs; EAR 23) liefern.

22 Sind Abweichungen bei der Parkstandbreite möglich? Vorschlag: Regelfall 2,65 m, in Ausnahmen bis 2,50 m. Können Sie dem zustimmen?

Antwort:

Eine Abweichung von der Parkstandbreite ist grundsätzlich möglich, jedoch nur unter bestimmten Voraussetzungen. Für Flächen ohne Parkordnung durch Markierungen ist eine Parkstandbreite von 2,65 m (vgl. Kapitel 3.4.3 der Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs; EAR 23) bindend. Bei bereits vorhandener Parkordnung mit Markierungen, die in der Regel eine Breite von 2,50 m aufweisen, oder durch bauliche Begrenzungen (geschlossene Parkbucht) kann die bestehende Breite der Parkstände als Orientierung dienen. Dies ermöglicht eine einheitliche Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten, ohne eine vollständige Neuordnung des Parkbestandes vornehmen zu müssen.

Ungeachtet der Vorgabe von 2,65 m für Senkrecht- oder Schrägaufstellungen ist es im beidseitigen Interesse, dass die Markierung der Stellflächen in einem verhältnismäßigen Rahmen erfolgt, um unnötige Anpassungen zu vermeiden. Die Orientierung an den bestehenden Parkständen erfüllt diesen Zweck im Einzelfall.

Siehe auch "[Layout Markierung](#)" unter Nützliche Infos.

23 In Anwohnerparkzonen, darf ein E-Auto während des Ladevorgangs vier Stunden auf dem Parkplatz stehen, auch wenn kein Anwohnerausweis für dieses Gebiet vorhanden ist?

Antwort:

Ja, jedes elektrisch betriebene Fahrzeug nach der Definition von § 2 EmoG und einer entsprechenden Kennzeichnung nach § 4 Abs. 1 EmoG (E-Kennzeichen) ist zur Nutzung der ausgewiesenen Stellflächen an Ladeeinrichtungen berechtigt.

Die Beschilderung nach der StVO vor Ort ist bindend und maßgeblich. Weitere Erfordernisse wie z. B. „nur mit Parklizenz“ ergeben aus der Beschilderung der Stellflächen nicht. Ein sogenannter Anwohnerausweis ist somit nicht erforderlich.

- 24 Die Mindestanforderung pro Kontinent ist die Abgabe von 10 Standortvorschlägen. Werden von einem Bewerber 13 Vorschläge gemacht und drei Vorschläge werden nicht akzeptiert (ausgeschlossen durch z.B. keine ausreichende Parkplatzlänge), landet man mit den verbleibenden 10 Standorten trotzdem im Lostopf und kann dieses Kontingent gewinnen? Oder sorgt der Ausschluss von überschüssigen Standorten für den Ausschluss aus dem gesamten Kontinent?**

Antwort:

Im „Antragsformular zum Kontingent“ sind maximal 10 Standortvorschläge zu erfassen. Ausschließlich diese 10 Standorte werden in den Prüfungsprozess des Auswahlverfahrens aufgenommen. Darüberhinausgehende Standortvorschläge, die über die geforderten 10 Standorte hinausgehen, werden im Auswahlverfahren nicht berücksichtigt. Es erfolgt daher keine Prüfung von Ersatzstandorten, auch wenn diese über die „Anlage Standortvorschlag“ eingereicht werden.

- 25 Gibt es für jedes Kontingent einen Konzessions-/Betreibervertrag? Ab wann kann dieser eingesehen werden?**

Antwort:

Nein. Es handelt sich um ein reines Verwaltungsverfahren, welches dem Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) unterliegt. Die Genehmigung von Ladeeinrichtungen durch das Mobilitätsreferat erfolgt je nach Standort durch Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 S1. Nr. 8 StVO in Verbindung mit § 32. Abs. 1 StVO oder als reine Sondernutzung. Die Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO beinhaltet zugleich eine Sondernutzungserlaubnis (vgl. Konzentrationswirkung gemäß Art. 21 BayStrWG).

26 Wozu verpflichten wir uns mit der Abgabe des „Antrages für eine Ausnahmegenehmigung ...“? Bzw. ab wann sind wir verpflichtet gewonnene Kontingente zu verwirklichen?

Antwort:

Der CPO, welcher in einem eventuellen Losverfahren erfolgreich war oder einzig zulässige*r Bewerber*in auf ein Kontingent ist, muss die Ladeinfrastruktur bis zur ermittelten Anschlussleistung innerhalb des zugesprochenen Kontingents – aufgeteilt in die Anschlussleistung der beinhalteten Stadtbezirke – errichten und betreiben.

Hierfür ist nach Zuschlagserteilung binnen 3 Monaten die Mikroverortung aller Standortvorschläge für das gesamte Kontingent einzureichen (Standortkonzept). Die erforderlichen Anträge für den Gesamtausbau von Ladeinfrastruktur in dem jeweiligen Kontingent sind bis spätestens 31.12.2026 beim Mobilitätsreferat einzureichen.

Die Genehmigung von Ladeeinrichtungen durch das Mobilitätsreferat erfolgt je nach Standort durch Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 S1. Nr. 8 StVO in Verbindung mit § 32 Abs. 1 StVO oder als reine Sondernutzung (siehe auch Antwort zu Frage 25).

Die Genehmigungen für Ladeeinrichtungen werden mit Nebenbestimmungen versehen, die sowohl allgemeine Auflagen als auch standortspezifische Vorgaben umfassen werden. Ergänzend können standortspezifische Nebenbestimmungen aus der Abstimmung mit internen Dienststellen der Landeshauptstadt München, externen Stellen wie dem Polizeipräsidium München sowie aus den Rückmeldungen der Spartenträger im Rahmen der technischen Abstimmung mit dem Baureferat in den einzelfallbezogenen Genehmigungen Einklang finden.

Die allgemeinen Auflagen können dem Hinweisblatt "[Nebenbestimmungen](#)" entnommen werden.

Das Mobilitätsreferat geht grundsätzlich davon aus, dass die interessierten CPOs, die sich auf ein Kontingent bewerben und den Zuschlag erhalten, das entsprechende Kontingent mit dem Anschlussziel auch im Rahmen der unternehmerischen Kapazitäten ausfüllen können und wollen.

Abgesehen davon ist eine Antragsrücknahme in einem Verwaltungsverfahren jederzeit möglich. Wir weisen aber darauf hin, dass eine Behörde dem Antragsteller Kosten für den bis dahin angefallenen Verwaltungsaufwand in Rechnung stellen kann. Eine eventuelle Antragsrücknahme sollte zudem unverzüglich geschehen, um Verzögerungen beim weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur zu vermeiden.

27 Nach unserem Verständnis ist es möglich alle Kontingente zu gewinnen, ist dem so?

Antwort:

Ja. Theoretisch besteht die Möglichkeit, dass ein CPO für jedes Kontingent, für das er einen vollständigen/zulässigen Antrag eingereicht hat, den Zuschlag erhält (entweder weil er der*die einzige zulässige Bewerber*in auf ein Kontingent war oder weil er im Losverfahren erfolgreich war).

28 Die Ausschreibung ist per Definition auf AV-Ladepunkte beschränkt, ist es angedacht auch DC- und/oder HPC-Ladepunkte im öffentlichen Raum auszuschreiben?

Antwort:

Das Mobilitätsreferat erarbeitet derzeit eine Beschlussvorlage für den Stadtrat, die den weiteren Ausbau der Schnellladeinfrastruktur behandeln wird und die bis zum Sommer 2025 eingebracht werden soll.

29 Mit Antragsstellung ist die Einreichung technischer Produktdatenblätter gefordert. Sollen verschiedene Ladeeinrichtungen verwendet werden, sind entsprechend mehrere Produktdatenblätter einzureichen. Ist es möglich später im Verfahren noch vor Projektumsetzung mit Zustimmung der Stadt München die vorgeschlagene Ladeeinrichtung durch eine andere zu ersetzen? Hintergrund: neue Modellreihe etc.

Antwort:

Grundsätzlich kann das Modell der Ladeeinrichtung nach Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat geändert werden. Bei einem Modellwechsel müssen die Genehmigungsvoraussetzungen weiterhin vorliegen. Diese sind ggf. erneut zu prüfen, was unter Umständen zu einer zeitlichen Verlängerung des Verfahrens führen kann.

30 Sondernutzungsgebühr: Bezieht sich die Sondernutzungsgebühr angefangenem m² pro Ladeeinrichtung (also Ladesäule nicht Ladepunkt) auf die Maße der Säule selbst oder auf das Fundament im Boden?

Antwort:

Für Ladeeinrichtungen mit Normalladepunkten und den dazugehörenden Nebenanlagen werden Sondernutzungsgebühren von 10 € pro angefangenem m² pro Monat erhoben. Maßgebend für die Berechnung ist der in Anspruch genommene Straßenraum. Dieser bestimmt sich nach der Größe der beanspruchten Straßenfläche sowie nach der Ausladung und Größe der Sondernutzungsanlagen, sofern diese eine Benutzung des Straßenraumes über der Straßenoberfläche darstellen. Für die Berechnung der Sondernutzungsgebühr ist daher von der größten Fläche der Sondernutzungsanlage auszugehen, die sich aus den seitlichen Begrenzungslinien ergibt.

Im Falle mehrerer Anlagen (z. B. Ladeeinrichtung und separate Nebeneinrichtungen) werden die beanspruchten Straßenflächen addiert. Die addierte Flächengröße ist entsprechend für die Berechnung der Sondernutzungsgebühren maßgebend.

Die Flächen der angrenzenden Parkstände für elektrisch betriebene Fahrzeuge werden bei der Berechnung der Sondernutzungsgebühren nicht berücksichtigt.

Fundamente im Untergrund sind dagegen Bestandteil des Gestattungsvertrages (Sondernutzung nach bürgerlichem Recht) und unterliegen im Einzelfall ein vom städtischen Bewertungsamt zu ermittelndem Entgelt.

31 Reststellflächen: Angenommen, man möchte an einem Standort eine Ladesäule installieren, der eine Gesamtlänge von 13 Metern für Längsparkplätze bietet. Wenn man die Parkplätze jeweils 5,8 Meter lang macht, bleiben 1,4 Meter Restfläche übrig. Da Restflächen unter 5,5 Metern vermieden werden sollen, scheint der Aufbau zunächst nicht möglich. Jedoch ist die Restfläche von 1,4 Metern so gering, dass man erwägen könnte, diese Fläche auf die beiden Parkplätze für die Ladesäulen aufzuteilen. Dadurch würden die Parkplätze für E-Fahrzeuge jeweils 6,5 Meter lang anstatt 5,8 Meter sein. Wenn man die Markierungen auf 6,5 Meter erweitert, verhindert man, dass zusätzliche Fahrzeuge versuchen, auf der Parkfläche zu stehen und ermöglicht Barrierefreiheit. Wäre dies eine praktikable Lösung?

Antwort:

Im Ausnahmefall kann die Stellflächenlänge bei Längsaufstellung zum Zweck der Vermeidung von Restflächen (z.B. innerhalb einer baulichen Parkbucht oder zwischen zwei Grundstückseinfahrten) und/oder aus Gründen einer barrierefreien Zugänglichkeit auf > 5,80 m erweitert werden. Vergleiche auch Anlage Standortvorschlag (Stand: 24.01.2025) und das Hinweisblatt "[Layout Markierung](#)".

- 32 Bestandsladeinfrastruktur: Die Ladeinfrastruktur, die bereits in den Stadtvierteln durch andere CPOs betrieben wird, werden diese Standorte nach Ablauf der jeweiligen Sondernutzung an den Gewinner des Kontingents freigegeben oder dürfen die CPOs die Sondernutzungsgenehmigung verlängern? Gibt es die Möglichkeit diese Standorte zu übernehmen?**

Antwort:

Das aktuell laufende Verfahren dient ausschließlich dem Zubau von Normalladeeinrichtungen im öffentlichen Raum der Landeshauptstadt München in Ergänzung zu schon bestehender Ladeinfrastruktur. Die bereits bestehenden und genehmigten Ladestandorte sind nicht Bestandteil des aktuellen Verfahrens. Eine Anschlussregelung für diese Standorte wird derzeit seitens des Mobilitätsreferats geprüft.

- 33 Querschnittsplan: Reicht es für den Querschnittsplan, wenn der Querschnitt der Ladesäule in das Zonenprofil eingearbeitet wird und die für den jeweiligen Querschnitt bestehenden Bäume, sonstige Möblierung etc. ergänzt wird?**

Antwort:

Wir möchten darauf hinweisen, dass sich diese Fragen auf das Erinnerungsverfahren und die technische Abstimmung bezieht, welche erst nach Zuschlag der einzelnen Anbieter auf ein Kontingent im öffentlich gewidmeten Tiefbaugrund der LHM relevant werden wird.

Der Querschnittsplan muss den Schnitt durch die Straße an der Stelle der geplanten Ladesäule mit allen dort vorhandenen Elementen wie Ladesäule, Fahrbahn, Gehweg, Bäume oder Stadtmöbel enthalten. Ebenso muss im Querschnittsplan der Abstand der Ladeeinrichtung zu den im Untergrund verlegten Sparten ersichtlich sein.

Das Zonenprofil gibt es online über das Geoportal München (<https://geoportal.muenchen.de/portal/zonenauskunft/>). Den Zugang zum Portal erhalten die CPOs beim Baureferat (Tiefbau, Zentrale Aufgaben, Zonenbüro: zonenuero.tz2.bau@munchen.de). Eine direkte Anforderung der entsprechenden Zonenprofile kann auch über das Zonenbüro des Baureferats erfolgen. Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an das Zonenbüro des Baureferats.

Um eine bessere Übersichtlichkeit zu erreichen, bitten wir Sie den Querschnittsplan getrennt vom Zonenprofil darzustellen und einzureichen.

Für eine Antragstellung in dem Auswahlverfahren für eines oder mehrere Kontingente ist die Übermittlung der Unterlagen aus der Technischen Standortprüfung nicht erforderlich.

- 34 **Winterdienst (Nebenbestimmungen, A, f.):** Es steht dort: „Reinigung, Unterhalt und Verkehrssicherung einschließlich Winterdienst von Flächen, die in einem ursächlichen Zusammenhang mit der Erlaubnis (Belassung) genutzt werden, obliegen dem Erlaubnisnehmer auf seine Kosten.“, da die Ladesäulen auf Flächen gebaut werden, die durch städtischen Räumdienst oder Hauseigentümer geräumt werden müssen, gehen wir davon aus, dass kein gesonderter Winterdienst durch den CPO beauftragt werden muss. Diese gesamte Passage ist eigentlich hinfällig, richtig?

Antwort:

Vergleiche hierzu die Antwort auf Frage Ziffer [15](#).

35 **Gebühren:**

35.1. Welche Gebühren fallen für die Genehmigung an?

Antwort:

Siehe Hinweisblatt „[Anfallende Gebühren](#)“ im Bereich „Nützliche Infos“ unter <https://muenchenunterwegs.de/ladeinfrastruktur>.

35.2. Fallen neben den Gebühren für die Ausnahmegenehmigung zusätzlich Gebühren für die „reine Sondernutzungserlaubnis nach Art. 18 BayStrWG“ an?

Antwort:

Die Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO beinhaltet zugleich eine Sondernutzungserlaubnis. Bei den Gebühren für die Ausnahmegenehmigung (z.B. 1 Ladeeinrichtung 150 €) sind auch die Verwaltungsgebühren für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis enthalten.

Eine Übersicht zu den Verwaltungsgebühren der unterschiedlichen Genehmigungsarten kann dem Hinweisblatt „[Anfallende Gebühren](#)“ im Bereich „Nützliche Infos“ unter <https://muenchenunterwegs.de/ladeinfrastruktur> entnommen.

Die Berechnung von Sondernutzungsgebühren erfolgt gesondert von den Verwaltungsgebühren für eine Genehmigungserteilung.

35.3. Wie berechnen sich die Sondernutzungsgebühren nach Anlage I Nr. 6.3 der Sondernutzungsgebührensatzung?

Antwort:

Vergleiche hierzu Antwort auf Frage Ziffer [30](#).

35.4. Die Angabe ist 10 € pro Monat pro angefangenem m². Beziehen sich die m² auf die Fläche, die durch die Ladesäule bebaut wurde oder auf die Gesamte Nutzungsfläche inkl. Parkplatz?

Antwort:

Vergleiche hierzu Antwort auf Frage Ziffer [30](#).

35.5. Die Gebühren aus der Technischen Standortprüfung (S. 2) fallen zusätzlich an?

Antwort:

Das ist richtig. Für die technische Prüfung der Unterlagen und Zustimmung seitens des Straßenbaulastträgers (Technische Standortprüfung) fallen zusätzliche Verwaltungsgebühren in Höhe von 300 € pro Verfahren an. Die Erhebung dieser Verwaltungsgebühren erfolgt durch den Straßenbaulastträger.

- 36 Wie groß muss der Abstand zwischen den Parkplätzen sein, wenn die Ladesäule auf einem Parkplatz installiert wird? Gibt es eine Mindest- oder Maximalgröße, die eingehalten werden muss? Insbesondere beim Längsparken sollten Restflächen von weniger als 5,50 m und mehr als 5,80 m vermieden werden. Beim Senkrechtparken ist ebenfalls eine Restflächenvermeidung erforderlich – hier sollten Flächen von mehr als 2,65 m und weniger als 2,65 m vermieden werden. Zudem stellt sich die Frage: Wie weit müssen die Parkplätze beim Senkrechtparken voneinander entfernt sein, wenn die Ladesäule auf dem Parkplatz installiert wird?**

Antwort:

In diesem Zusammenhang wird auf die Antworten auf Fragen Ziffer [6](#) und/oder Ziffer [16.3](#) hingewiesen.

Eine pauschale Aussage zu Mindest-/Maximalabständen zwischen den Stellflächen für den Fall der Errichtung einer Ladeeinrichtung auf Fahrbahnniveau ist nicht möglich. Die Größen können einerseits von den örtlichen Gegebenheiten (effiziente Nutzung der verfügbaren Flächen) und andererseits von den erforderlichen Absicherungsmaßnahmen (vgl. § 17 Abs. 9 SoNuRL) abhängig sein.

[siehe Folgeseite]

Es muss sichergestellt werden, dass die Ladeeinrichtung nutzbar und zugänglich ist. Als Orientierung können die Vorgaben zur [barrierefreien Ladeinfrastruktur](#) herangezogen werden, die eine Bewegungsfläche von 1,50 m x 1,50 m vor den Bedienelementen und dem Ladeanschlusspunkt vorsehen.

Die Festlegung dieser Größen werden erst im Rahmen der Detailprüfung (z. B. im Rahmen einer Ortsbegehung) festgelegt. Aus diesem Grund können zum Stand des Auswahlverfahrens keine festen Vorgaben getätigt werden. Die von den CPOs getätigten Angaben bzw. entsprechenden Darstellungen in den Planskizzen werden daher keine negativen Auswirkungen auf die Zulassung zum Auswahlverfahren haben.

- 37 Bitte legen Sie dar, ob und wann die Prüfung kommerzieller Aspekte im Verfahren stattfindet. Das Antragsformular für den CPO enthält keinerlei Eintragungsfelder für (grobe Richt)preise für Installation und Hardware je Ladepunkt. Auch das Hinweisblatt „Der Weg zur Ladeeinrichtung“ zeigt nicht auf, dass/wann der beantragende CPO Angaben zu den Kosten machen darf/soll, bzw. welche Priorität die für die Elektrifizierung eines Kontingents angebotenen Kosten im Vergleich zur Kriterien wie „Flächendeckung“, „Wahrung der Verhältnismäßigkeit bei der Umwandlung von Stellplätzen“ etc. haben...?**

Antwort:

Kommerzielle, betriebswirtschaftliche Aspekte sind kein Auswahlkriterium und werden im Rahmen des Verwaltungsverfahrens von Seiten der Genehmigungsbehörde nicht geprüft.

Es handelt sich um ein reines Verwaltungsverfahren, welches dem Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) unterliegt. Das Auswahlverfahren für die Kontingentzuordnung ist keine Vergabe / Ausschreibung im klassischen Sinne und unterliegt nicht den formellen Vorgaben des Vergaberechts.

Der Aufbau und Betrieb der Ladeeinrichtungen erfolgt eigenwirtschaftlich durch den CPO. Es liegt an dem CPO vor einer Bewerbung auf ein Kontingent zu prüfen und zu entscheiden, ob der Aufbau und Betrieb der Ladeeinrichtungen wirtschaftlich möglich sind.

- 38 In den Unterlagen des Verfahrens zum Ausbau von Ladeinfrastruktur ist folgender Absatz bzgl. Sondernutzungsgebühren zu finden:
„Daneben fallen folgende Sondernutzungsgebühren nach Anlage I Nr. 6.3 der Sondernutzungsgebührensatzung an: Ladeeinrichtung mit Normalladepunkten (bis zu einer Ladeleistung von 22 kW je Ladepunkt): 10 € pro angefangenem m² pro Monat“
Sind darunter lediglich die Flächen für die Errichtung der Ladesäulen, Fundamente, HAK, etc. zu verstehen oder beinhaltet dies auch die Parkflächen?**

Antwort:

Vergleiche die Antwort auf Frage Ziffer [30](#).

- 39 Investitionen dieser Größenordnungen unterliegen in unserem Unternehmen bestimmten Entscheidungs- und Freigabeprozessen, die etwas Zeit erfordern. Die Frist bis zur Einreichung eines verbindlichen Angebots am 6. März 2025 ist für unser Unternehmen daher kritisch. Besteht daher die Möglichkeit, auch ein Angebot unter Vorbehalt der Gremienzustimmung einzureichen? Wäre es alternativ möglich, die Abgabefrist zu verlängern?**

Antwort:

Ein Einreichen der Antragsunterlagen unter Vorbehalt der Gremienzustimmung ist möglich. Somit erfolgt keine Verlängerung der Abgabefrist.

Nach Ablauf der Abgabefrist erfolgt zunächst eine formelle und inhaltliche Vorprüfung der Antragsunterlagen, erst im Anschluss daran erfolgt die Zuordnung der Kontingente.

Eine Antragsrücknahme in einem Verwaltungsverfahren ist jederzeit möglich. Wir weisen aber darauf hin, dass eine Behörde dem Antragsteller Kosten für den bis dahin angefallenen Verwaltungsaufwand in Rechnung stellen kann. Eine eventuelle Antragsrücknahme sollte unverzüglich geschehen, um Verzögerungen beim weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur zu vermeiden.

- 40 Bezieht sich die angegebene Anschlussleistung je Kontingent auf die technisch mögliche Leistung der Ladepunkte oder entspricht diese der Netzanschlussleistung?**

Beispiel: Es werden an einem Standort zwei Ladesäulen mit je zwei Ladepunkten und max. 22kW Ladeleistung pro Ladepunkt geplant (Gesamtleistung aller Ladepunkte = 88kW).

Kann hierfür z.B. auch eine Netzanschlussleistung von 60kW beantragt und die Leistung an den Stationen demnach gedrosselt werden? Und falls ja, entspricht dies einem Anteil am Ladebedarf des Kontingents/des Stadtbezirks von 88kW oder von 60kW?

Antwort:

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

An einem Ladestandort (mit einem Netzanschluss von 60 kW) mit zwei Ladeeinrichtungen mit je zwei Ladepunkten von je 22 kW Ladeleistung wird die Anschlussleistung für den Stadtbezirk mit 88 kW berechnet.

Die vorgegebene Anschlussleistung eines Stadtbezirks darf zudem durch den letzten verbleibenden Ladepunkt überschritten werden.

Als Beispiel: 387 kW Anschlussleistung im Stadtbezirk 1 ergeben somit wahlweise 36 Ladepunkte mit 11 kW ($\triangleq$ 396 kW), 18 Ladepunkte mit 22 kW ($\triangleq$ 396 kW) oder eine beliebige Kombination dieser.

In Bezug auf die technischen Anforderungen an Ladeinfrastruktur mit Normalladepunkten vergleiche die Antworten zu Frage Ziffer [9](#).

- 41 Anfrage zu den wiederkehrenden Sondernutzungsgebühren gemäß Anlage I Nr. 6.3 der Sondernutzungsgebührensatzung: Ist es korrekt, dass sich die Gebühr von 10 € pro angefangene Quadratmeter pro Monat ausschließlich auf die von der Ladesäule selbst genutzte Fläche bezieht und nicht auf die Parkfläche für E-Autos?**

Antwort:

Vergleiche hierzu die Antwort auf Frage Ziffer [30](#).

42 Planungsskizze im Maßstab 1:100**42.1 Wie detailliert muss das sein? Brauchen wir hier ein GIS-Planungstoll oder kann dies auch über Einzeichnung im PDF erfolgen?****Antwort:**

Die einzureichenden Planungsskizzen müssen nicht durch ein Planungs- oder Ingenieurbüro angefertigt werden. Planungsskizzen können auch manuell per Hand erstellt werden, wenn die erforderlichen Angaben ohne Zweifel erkennbar sind.

Zu den erforderlichen Angaben in der Planungsskizze wird auf das Hinweisblatt „[Auswahlkriterien](#)“ (dort unter Ziffer 2. Buchst. e) verwiesen.

42.2 Stellt die Stadt Pläne der Bezirke in diesem Maßstab zur Verfügung?**Antwort:**

Es werden keine Pläne durch das Mobilitätsreferat zur Verfügung gestellt.

43 Ist die 24/7 Hotline Pflicht oder kann hier im Zweifel auf Geschäftszeiten verwiesen werden? Allgemein wäre ja neben dem Qualitätsverlust auch ein Umsatzverlust auf unserer Seite zu verzeichnen, falls wir länger für die Entörung benötigen.**Antwort:**

Ein Betriebskonzept, welches eine Hotline nur während den Geschäftszeiten vorsieht, ist nicht ausreichend. Die Ausführungen in den Nebenbestimmungen (1.18) sind Pflichtbestandteil der Anforderungen an den Betrieb.

Eine durchgehende Erreichbarkeit rund um die Uhr und eine zügige Entörungsmöglichkeit sind in der Branche üblich. Dies ist essenziell für eine schnelle und effektive Behebung von Störungen und Schäden, die Einhaltung der Verkehrssicherungspflichten sowie eine nutzerfreundliche und einheitliche Handhabung.

44 Muss der Winterdienst tatsächlich vom Ladepunktbetreiber übernommen werden oder wird hier der öffentliche Grund durch die Stadt geräumt?**Antwort:**

Vergleiche hierzu Antwort auf Frage Ziffer [15](#).

45 Wird die Beschilderung bei der Stadt beauftragt oder dürfen wir hier selbst Schilder stellen und Fundamente setzen?

Antwort:

Der CPO errichtet die Ladeinfrastruktur, einschließlich der dafür notwendigen baulichen Anpassungen sowie Beschilderung und Markierung der Stellflächen, selbständig und auf eigene Kosten. Die Durchführung der Maßnahmen erfolgt jeweils nach vorheriger Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger (Baureferat) sowie der Straßenverkehrsbehörde (Mobilitätsreferat).

Vergleiche hierzu auch die Ausführungen in Kapitel „7. Errichtung der Ladeeinrichtung und Abnahme der Baumaßnahmen“ und „8. Ausgestaltung der angrenzenden Stellflächen“ auf muenchenunterwegs.de/ladeinfrastruktur.

46 Sind Bordsteinabsenkungen immer im Zuge der Barrierefreiheit umzusetzen?

Antwort:

Eine Bordsteinabsenkung ist nicht zwingend erforderlich. Die aufgezeigten Vorgaben zur Barrierefreiheit sind nicht verpflichtend, sondern lediglich erstrebenswert.

Die Landeshauptstadt München begrüßt die Berücksichtigung der im Hinweisblatt „[Aufbau barrierefreier Ladeinfrastruktur](#)“ genannten Kriterien bei der Standortwahl für Ladeeinrichtungen, um einen barrierefreien Zugang sowie eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen.

Davon abgesehen sind bauliche Anpassungen jedoch auf eigene Kosten in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger durchzuführen.

47 Was passiert bei Nichteinhaltung von Regularien bzw. nicht ausreichend schnellem Ausbau? Gibt es Stilllegungen oder Vertragsstrafen (Pönaln)?

Antwort:

Vertragsstrafen sind in einem Verwaltungsverfahren nicht vorgesehen.

Mit einer Kontingentzuordnung hat der jeweilige CPO unter anderem die Pflicht das Anschlussziel im entsprechenden Kontingent (in stadtbezirkswiseiger Aufgliederung) zu erfüllen. Die erforderlichen Anträge für den Gesamtausbau von Ladeinfrastruktur in dem jeweiligen Kontingent sind bis spätestens bis 31.12.2026 beim Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München einzureichen. ~~Erfolgt dies nicht, kann die Kontingentzuordnung widerrufen werden. Mit Bindung an den Stadtratsbeschluss zum Auswahlverfahren würde die Grundvoraussetzung zur Genehmigungserteilung aller Ladestandorte entfallen.~~

[siehe Folgeseite]

Wir möchten erneut darauf hinweisen, dass es sich um ein Verwaltungsverfahren handelt, welches dem Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) unterliegt. Die Genehmigungen für die Errichtung von Ladeeinrichtungen werden mit Nebenbestimmungen versehen, die sowohl allgemeine Auflagen als auch standortspezifische Vorgaben umfassen werden. Bei Nichteinhaltung kann eine Genehmigung widerrufen werden.

Bitte beachten Sie den Hinweis vom 23.10.2025 auf Seite 2 zur Richtigstellung der Antwort auf Frage 47.

48 Wie erfahren wir von zukünftigen Planungen, wie Errichtung von Radinfrastrukturen auf der Lindwurmstraße, die unseren Betrieb beeinträchtigen würden?

Antwort:

Auf der Webseite muenchenunterwegs.de finden sich aktuelle Informationen zu geplanten Verkehrsmaßnahmen, unter anderem auch zu [Maßnahmen aus dem Radentscheid](#).

Interessierte CPOs können sich zudem im Fachportal Ladeinfrastruktur informieren. Dort steht das Register Mobilität mit dem Thema „Radverkehr“ zur Verfügung. Dieses Fachregister bildet geplante, beschlossene und in Umsetzung befindliche Umbaumaßnahmen zur Stärkung der Fahrradinfrastruktur ab. Das Fachportal Ladeinfrastruktur kann unter <https://geoportal.muenchen.de/portal/ladeinfrastruktur/> aufgerufen werden.

Vor Genehmigungserteilung werden Nutzungskonflikte bei konkreten Ladeeinrichtungsstandorten im Rahmen der Detailprüfung durch das Mobilitätsreferat im Austausch mit den zuständigen Fachstellen abschließend ermittelt. Im Rahmen des Auswahlverfahrens erfolgt durch das Mobilitätsreferat keine derartige Prüfung. Eine eventueller Flächenkonkurrenz zwischen einem Ladestandort und zukünftigen Planungen (z.B. Radinfrastruktur) führt in diesem Verfahrensstadum nicht zum Ausschluss im Auswahlverfahren.

49 Brauchen wir für jeden Standort einen Gestattungsvertrag mit dem KVR für unterirdische Einbauten?

Antwort:

Sofern zwischen dem Netzanschluss des Netzbetreibers und der Ladeeinrichtung(en) die Verlegung von privaten Leitungen oder Fundamenten durch den CPO im Untergrund des öffentlichen Raums notwendig ist, so ist dafür eine Sondernutzung nach bürgerlichem Recht (Gestattungsvertrag) nach Art. 22 BayStrWG notwendig.

[siehe Folgeseite]

Für etwaig neben der öffentlich-rechtlichen Sondernutzungserlaubnis für private Leitungen oder Fundamente notwendige Sondernutzungen nach bürgerlichem Recht via Gestattungsvertrag fällt im Einzelfall ein vom städtischen Bewertungsamt zu ermittelndem Entgelt an. Für Leitungen mit einem Durchmesser von bis zu 30 cm Leitungsdurchmessern gilt grundsätzlich pauschal ein Wert von 20 €/m Leitungslänge. Inwiefern sich auch für die Fundamente ein Pauschalbetrag ermitteln lässt, kann - im Hinblick auf die unterschiedlichen Bauformen der Ladeeinrichtungen und etwaig dafür benötigte Unterbauten - erst durch die Erfahrung im Zuge der Technischen Standortprüfung bewertet werden.

50 **Baumbestand:**

- 50.1 Dürfen Ladesäulen in ausgewiesenen Parkräumen aufgestellt werden, wenn sich in der Nähe Bäume befinden und diese Baumkronen den Parkraum überdecken würden, oder muss allgemein ein gewisser Abstand eingehalten werden?**

Antwort:

Im befestigten Straßenraum können Ladeeinrichtungen auch dann aufgestellt werden, wenn die Fläche von einer Baumkrone überragt wird. Bei den notwendigen Grabungsarbeiten sind dennoch ggf. notwendige Schutzmaßnahmen sicherzustellen, wenn Wurzelwerk von Bäumen festgestellt wird.

- 50.2 Sind Baumkronen ein Thema, welches im Antragsverfahren auf ein Kontingent berücksichtigt wird?**

Antwort:

Siehe Antwort auf Frage Ziffer [50.1](#).

Ein Baumbestand im Straßenraum (z. B. als Standort-/Ausschlusskriterium) im Rahmen des Auswahlverfahrens bei der Abgabe eines Standortvorschlags keine Rolle.

- 51 Wir sollen eine Fotosimulation einsenden, es ist jedoch nicht klar beschrieben, ob hierbei eine Vor-Ort-Fotodokumentation stattfinden soll oder ob Bilder aus dem Internet/ Online Karten verwendet werden dürfen. Könnten Sie mir bitte mitteilen, welche der beiden Möglichkeiten Sie präferieren und auch erlauben für die Antragstellung?**

Antwort:

Für die Farbfotodokumentation können sowohl vor Ort aufgenommene Fotos als auch Bilder aus dem Internet oder online zugänglichen Karten verwendet werden. Bitte beachten Sie, dass Online-Bilder nicht immer den aktuellen Stand der örtlichen

[siehe Folgeseite]

Gegebenheiten widerspiegeln. Aufgrund der höheren Aktualität wird daher eine Vor-Ort-Fotodokumentation für die Antragstellung bevorzugt.

Das jeweilige Aufnahmedatum sollte in der Dokumentation eindeutig kenntlich gemacht werden.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass die Verantwortung für die Richtigkeit und Aktualität der eingereichten Fotodokumentation beim CPO liegt. Sollte das Mobilitätsreferat bei der Prüfung feststellen, dass die eingereichten Fotos nicht mit der tatsächlichen Situation vor Ort übereinstimmen, kann der entsprechende Standortvorschlag und damit der gesamte Antrag auf das beantragte Kontingent nicht zugelassen werden.

- 52 Wenn die Adresse an einem geplanten Aufbauort Nahe einer Kreuzung ist, kommt es vor, dass die Adresse laut Geoportal nicht mit der physischen Adresse gemäß Koordinaten übereinstimmt. Sprich die Ladesäulen stehen in einer anderen Straße und haben damit eine andere physische Adresse (gemäß Koordinaten). Problem dabei ist, dass auf der physischen Straßenadresse keinerlei Hausnummern existieren und somit keine eindeutige Zuordnung möglich ist. Welche Beschreibung /Adresse soll im Antrag genannt werden. Da das Feld Standortadresse/Beschreibung hinsichtlich der druckbaren Zeichen auf 1 Zeile beschränkt ist, fehlt hier der Platz um diese Situation adäquat zu beschreiben. Sollen wir in diesen Fällen die Koordinaten des Aufstellortes als Adresse einfügen?**

Antwort:

In dem Formular "[Antrag Kontingent Ladeinfrastruktur](#)" kann in dem Feld "Standortadresse/ -beschreibung" Text fortlaufend über mehrere Zeilen eingegeben werden. Bei drei oder mehr Zeilen werden diese über eine Bildlaufleiste am rechten Rand des Feldes angezeigt.

Hinweis: Beim Druck des Dokuments werden nur die ersten beiden Zeilen ausgedruckt. Selbstverständlich können neben der Adresse laut Geoportal auch die Koordinaten des Standorts mit aufgeführt werden.

Sofern eine ausführliche Beschreibung des Standorts erforderlich ist, kann dies auch auf einem gesonderten Beiblatt oder auf der Planungsskizze erfolgen, wenn der konkrete Standort durch die Planskizze nicht bereits hinreichend bestimmt wird.

Die Standorte in der Übersicht im Antrag zum Kontingent sollten den entsprechenden Anlagen zum Standortvorschlag (inkl. Planungsskizzen) zweifelsfrei zuzuordnen sein.

- 53 Da die Anzahl geeigneter Standorte in den innerstädtischen Stadtteilen Lehel, Maxvorstadt, Altstadt, etc. relativ gering ist, möchten wir fragen, ob im Rahmen der Einreichung der Standortvorschläge, auch Standorte ausgewählt werden können, bei denen die Ladesäule vor denkmalgeschützten Gebäuden stehen würde?**

Antwort:

Grundsätzlich können auch Standort für Ladeeinrichtungen vor oder in der Nähe von denkmalgeschützten Gebäuden ausgewählt werden.

In der Anlage zum Antrag auf Errichtung einer Ladeeinrichtung (Standortvorschlag) erfolgt eine informelle Abfrage, ob der konkrete Standort der Ladeeinrichtung denkmalschutzrelevant werden kann. Ausreichend ist eine erste Einschätzung des Antragstellers aufgrund der öffentlich zugänglichen Daten.

Eine Antragstellung bei der Denkmalschutzbehörde für eine denkmalsschutzrechtliche Erlaubnis ist erst nach Prüfung des Standorts der Ladeeinrichtung durch die Straßenverkehrsbehörde (Mobilitätsreferat) erforderlich. Über die Erteilung oder die Versagung einer denkmalschutzrechtlichen Erlaubnis entscheidet die Untere Denkmalschutzbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen. Die Erlaubnis kann wie beantragt erteilt, mit Auflagen oder sonstigen Nebenbestimmungen versehen oder versagt werden.

Vergleiche hierzu auch das Hinweisblatt „[Denkmalschutzrechtliche Erlaubnis](#)“.

- 54 Wäre in einer baulichen Parkbucht mit einer Gesamtlänge von 25m bei Aufbau von 2 Ladesäulen (4 Parkplätze) eine Parkplatzlänge zur Vermeidung von Restflächen von 6,25m im Rahmen der Vorschriften?**

Antwort:

Vergleiche hierzu die Antwort auf Frage Ziffer [31](#).

- 55 Ist die aktuell bestehende Förderung der Stadt München („Förderrichtlinie „Klimaneutrale Antriebe“) auf die aktuelle Ausschreibung von AC-Ladepunkten anwendbar?**

Antwort:

Nein. Gegenstand der Förderung nach der Förderrichtlinie "Klimaneutrale Antriebe" ist die Errichtung von öffentlich und nicht öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur auf Privatgrund (vergleiche Ziffer 3.1. der [Förderrichtlinie "Klimaneutrale Antriebe"](#)).

Im aktuellen Verfahren erfolgt der Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum auf Grund der Landeshauptstadt München.

Weitere Informationen können unter <https://stadt.muenchen.de/infos/foerderprogramm-muenchen-elektromobilitaet.html> abgerufen werden oder unter bei der zuständigen Stelle im Referat für Klima- und Umweltschutz unter emobil.rku@muenchen.de eingeholt werden.

- 56 Wird die Sondernutzungsgebühr in Höhe von 10€/Monat*m2 auf die Ladestation selbst (Fläche ca. 1m²) oder auf die Fläche des Stellplatzes erhoben (Fläche ca. 15m²)?**

Antwort:

Vergleiche hierzu die Antwort auf Frage Ziffer [30](#).

- 57 Sie führen zum Losverfahren an: „Sollten mehrere CPOs Interesse an einem Kontingent haben und sich nach Abschluss der Vorprüfung gemäß den Auswahlkriterien und in Folge der Einhaltung der Standorteignungskriterien aller im Antrag enthaltenen Standortvorschläge der zehn Ladestandorte qualifizieren, entscheidet das Los.“ Werden in diesem Zusammenhang unter Auswahlkriterien auch die sogenannten “erstrebenswerten Kriterien” als Soft-Kriterien berücksichtigt oder fließen diese nicht in die Vorprüfung ein?**

Antwort:

Nein. Die erstrebenswerten Kriterien für Ladestandorte fließen nicht in die Vorprüfung der Standorte und somit auch nicht in das Auswahlverfahren ein.

58 Dürfen in Fahrradstraßen (Zeichen 244.1 StVO) oder Fahrradzone (Zeichen 244.3 StVO), welche für den allgemeinen KfzVerkehr freigegeben sind, Ladestationen errichtet werden oder nicht?

Antwort:

Ja, eine Ladeeinrichtung im Bereich von Fahrradstraße (Zeichen 244.1 StVO) und Fahrradzonen (Zeichen 244.3 StVO) ist genehmigungsfähig, wenn die jeweilige Straße für den allgemeinen Kfz-Verkehr freigegeben (vgl. Anlage 2 Abschnitt 5 Sonderwege laufende Nummer 23 StVO) ist. Dies erfolgt in der Regel durch die entsprechende Kombination einer amtlichen Beschilderung mit dem Zusatzzeichen 1010-72 StVO in der Variante „frei“, welche es gestattet Kraftwagen, sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge, Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas in die Fahrradstraße einzufahren.

59 Besteht die Möglichkeit die Unterlagen über einen Server zur Verfügung zu stellen, beispielsweise WeTransfer?

Antwort:

Aufgrund der Sicherheitsstandards der Landeshauptstadt München ist ein Upload über Filesharing-Dienste wie WeTransfer, Dropbox oder Google Drive nicht möglich.

Falls eine Übermittlung Ihrer Unterlagen – etwa in komprimierter Form oder auf mehrere Dateien aufgeteilt – nicht praktikabel ist, kann für den Austausch größerer Dateien, die von der Landeshauptstadt München genutzte *ownCloud*-Lösung angeboten werden. 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.

CPOs 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.

Bitte beachten Sie:

- Der Upload erfolgt *einzel*n pro Dokument. Eine vorgegebene Ordnerstruktur kann vom Mobilitätsreferat nicht eingesehen werden.
- Alle Dokumente sollten daher eindeutig benannt sein (z. B. *Kontingent X, Dokumentenart*), um eine einfache Zuordnung zu ermöglichen.

60 Dürfen die Ladeeinrichtungen auch in einer Straße mit dem Zusatzschild „Anlieger frei“ errichtet werden?

Antwort:

Solange Verkehrsflächen für den Ruhenden Verkehr (Parkraum) zur Verfügung stehen sowie kein Ausschlusskriterium nach den Standorteignungskriterien vorliegt, ist die Errichtung von Ladeeinrichtungen in Bereichen, welche nur für den Anliegerverkehr freigegeben sind (z. B. Zeichen 260 inkl. ZZ 1020-30 StVO), grundsätzlich möglich. Die Tatsache über den beantragten Standort einer Ladeeinrichtung im benannten Bereich wird nicht zum Ausschluss vom Auswahlverfahren führen.

Allerdings sind die Einfahrt und somit auch die Nutzung der Ladeeinrichtung nur durch zugelassene Personen bzw. Fahrzeuge möglich. Nur Fahrzeuge, deren Fahrer*in einen berechtigten lokalen Bezug (z. B. Anwohner*innen, Bewohner*innen, Angehörige von ansässigen Betrieben oder Lieferanten) haben, dürfen die Straße befahren. Ein Anlieger ist jemand, der aufgrund eines festen, unmittelbaren Bezugs (Wohn- oder Geschäftssitz) auf die betreffende Zufahrt angewiesen ist. Das Einfahren in den anliegerbeschilderten Bereich allein zum Parken und Laden eines Fahrzeugs begründet in der Regel keinen Anliegerstatus, sofern nicht ein entsprechender direkter Bezug zum Gebiet vorliegt.

Grundsätzlich kommt es stets auf den Einzelfall an. Die zuständigen Überwachungsbehörden prüfen, ob alle relevanten Voraussetzungen – etwa ein dauerhafter Bezug oder ein konkreter, nachvollziehbarer Anlass – vorliegen und entscheiden letztlich, ob eine Einfahrt in den anliegerbeschilderten Bereich zulässig war oder nicht.

61 Berechnung von Verwaltungsgebühren: Ist das folgende Rechenbeispiel korrekt?

Beim erstmaligen Aufbau einer Ladeeinrichtung fallen Kosten an von

- a) 150 € für die Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO zuzüglich
- b) 100 € für die reine Sondernutzungserlaubnis nach Art. 18 BayStrWG sowie
- c) 70 € für die verkehrsrechtliche Anordnung

Bei der Verlängerung um zweimal 3 Jahre fallen dann jeweils weitere 90 € pro Verlängerung an.

In Summe entstehen somit für eine erfolgreich beantragte und zweimalig verlängerte Ladeeinrichtung Verwaltungskosten i.H.v. $150 \text{ €} + 100 \text{ €} + 70 \text{ €} + 90 \text{ €} + 90 \text{ €} = 500 \text{ €}$.

Im Falle einer nicht-erfolgreichen Beantragung/Ablehnung des Antrags entstehen zwischen 10 und 100 % der oben in a) bis c) genannten Kosten.

Im Falle der Rücknahme/Widerruf von Ausnahmegenehmigungen entstehen die in a) bis c) genannten Kosten zzgl. einer Gebühr i.H.v. 2 € – 250 € pro Ladeeinrichtung.

Zusätzlich können noch Auslagen im Sinne von § 2 GebOSt, beispielsweise für Portokosten, hinzukommen.

Antwort:

Die anfallenden Gebühren für die Errichtung einer Ladeeinrichtung sind abhängig vom Einzelfall und können daher nicht abschließend aufgezählt werden.

Vorab ein Hinweis: Die Genehmigung von Ladeeinrichtungen durch das Mobilitätsreferat erfolgt je nach Standort durch Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 S1. Nr. 8 StVO in Verbindung mit § 32. Abs. 1 StVO oder als reine Sondernutzung. Die Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO beinhaltet zugleich eine Sondernutzungserlaubnis (vgl. Konzentrationswirkung gemäß Art. 21 BayStrWG).

Es fällt daher entweder die Gebühr für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung (inkl. Sondernutzungserlaubnis) **oder** die Gebühr für die Erteilung einer reinen Sondernutzungserlaubnis an.

[siehe Folgeseite]

Bei der Errichtung **einer** Ladeeinrichtung fallen in der Regel folgende Verwaltungsgebühren an:

Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO	150 €
oder	oder
reine Sondernutzungserlaubnis nach Art. 18 BayStrWG	100 €
verkehrsrechtliche Anordnung	70 €

Abhängig vom Einzelfall können außerdem folgende Gebühren hinzukommen, deren Höhe nicht pauschal darstellbar ist:

- Gebühren für die Genehmigung von zusätzlichen Einbauten im Untergrund (Gestattungsvertrag)
- Gebühren für formales Baugenehmigungsverfahren, sofern aufgrund der Maße der Ladesäule oder aufgrund des Aufstellens notwendigen Zubehörs zur Ladesäule (z.B. Trafos, Aggregatoren, Versorgungseinheiten) ein formales Baugenehmigungsverfahren erforderlich ist
- Erlaubnis für Baumaßnahmen (Baustelleneinrichtung)

Zur Ausübung der Sondernutzung können weitere behördliche Genehmigungen, Erlaubnisse oder Bewilligungen erforderlich sein.

Die im Einzelfall hierfür anfallenden Kosten sind bei den zuständigen Stellen zu erfragen. Die obige Aufzählung ist nicht abschließend.

Bei der erstmaligen Verlängerung der Ausnahmegenehmigung oder der Sondernutzungserlaubnis für die Errichtung **einer** Ladeeinrichtung für max. drei Jahre fallen Verwaltungsgebühren in Höhe von 90 € an. Bei einer erneuten Verlängerung für maximal weitere drei Jahre werden abermals Verwaltungsgebühren in Höhe von 90 € erhoben.

Im Fall der Rücknahme bzw. dem Widerruf einer **Ausnahmegenehmigung** entstehen in Abhängigkeit vom Aufwand Gebühren, die zwischen 25% und 75 % der Gebühren für die Erteilung der **Ausnahmegenehmigung** betragen.

Das heißt beispielsweise:

- Rücknahme einer Ausnahmegenehmigung: in Abhängigkeit vom Aufwand Gebühren in Höhe von 25% bis 75 % von 150 €
- Es kann auch von einer Gebührenerhebung abgesehen werden, wenn dies der Billigkeit entspricht.

Im Fall der Rücknahme bzw. dem Widerruf **einer reinen Sondernutzungserlaubnis** entstehen in Abhängigkeit vom Aufwand Gebühren in Höhe von 2 bis 250 €.

[siehe Folgeseite]

Neben den Verwaltungsgebühren fällt folgende Sondernutzungsgebühr nach Anlage I Nr. 6.3 der Sondernutzungsgebührensatzung an:
Ladeeinrichtung mit Normalladepunkten (bis zu einer Ladeleistung von 22 kW je Ladepunkt):
10 € pro angefangenem m² pro Monat

Neben den Verwaltungsgebühren und der Sondernutzungsgebühr können noch Auslagen im Sinne von Art. 10 KG, beispielsweise für Portokosten, anfallen.

Update: Gebühren bei Ablehnung

Die Gebühren bei Ablehnungen der jeweiligen Genehmigungsart bemisst sich am entstandenen Verwaltungsaufwand sowie dem Bestehen von Billigkeitsgründen.

Für Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO besteht bei Ablehnung die Möglichkeit die Gebühr um $\frac{1}{4}$ zu ermäßigen, sie kann bis zu $\frac{1}{4}$ der in der Tabelle genannten Gebühr ermäßigt werden (zwischen 25% - 75% von 150€ bei Beantragung einer Ladeeinrichtung). Es kann auch von einer Gebührenerhebung abgesehen werden, wenn dies der Billigkeit entspricht (§ 6a Abs. 3 StVG in Verbindung mit § 6 Abs.1 GebOSt in Verbindung mit § 15 Abs. 2 VwKostG).

Für eine Sondernutzungserlaubnis nach Art. 18 BayStrWG kann bei Ablehnung die in der Tabelle genannten Gebühr bis auf ein Zehntel ermäßigt werden (10% von 100€ bei Beantragung einer Ladeeinrichtung). Erfordert die Ablehnung der Amtshandlung einen unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand, kann die Gebühr bis zum doppelten Betrag der für die beantragte Amtshandlung festzusetzenden Gebühr erhöht werden (Art. 8 Abs. 1 S. 2 KG).

62 Hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht gehen wir davon aus, dass diese von uns nur für die Ladeeinrichtung selbst, nicht jedoch für die Parkflächen erfüllt werden muss. Können Sie das bestätigen?

Antwort:

Vergleiche hierzu die Antwort auf Frage Ziffer [15](#).

63 Gehen wir Recht in der Annahme, dass die Qualität der für die Planungsskizze verwendeten Pläne (z.B. Leitungspläne oder Satellitenfotos) irrelevant ist, solange a) der Maßstab der Skizze (1:100) eingehalten und b) alle geforderten Angaben (Maße, Abstände, Hindernisse etc.) klar markiert und ersichtlich sind. Hintergrund der Frage ist, dass auch durch das Geoportal der Stadt München keine qualitativ hochwertigen Pläne im Maßstab 1:100 zu Verfügung gestellt werden können.

Antwort:

Vergleiche hierzu die Antwort auf Frage Ziffer [42](#).

- 64 **Mindestanforderungen:** Hier wird nicht ganz klar, ob bei Zutreffen der Mindestanforderungen „JA“ oder „NEIN“ angekreuzt werden muss.

Beispiel: „Die für den fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite wird weder durch die Ladeeinrichtung noch durch die dazugehörigen Stellflächen eingeengt.“

Ist die korrekte Antwort „JA“ (Ja, die Aussage trifft zu) oder „NEIN“ (Nein, die Fahrbahnbreite wird nicht eingeengt)?

Antwort:

Im Teil I (Mindestanforderungen) sind die Kriterien aufgeführt, die so formuliert sind, dass sie für eine positive Standortentscheidung zwingend erforderlich oder auch nicht relevant sind. Demzufolge kann ein Kriterium nur dann als erfüllt gelten, wenn es mit einem "JA" beantwortet wird.

Im Teil II (Ausschlusskriterium) sind die Kriterien aufgeführt, die so formuliert sind, dass ihre Erfüllung einen positiven Standortentscheid ausschließt. Dementsprechend gilt ein Kriterium nur dann als erfüllt, wenn es mit „NEIN“ beantwortet wird, was verdeutlicht, dass in diesem Fall kein Ausschlusskriterium vorliegt.

- 65 **Datenübermittlung:**

- 65.1 **Gibt es eine präferierte Art der Datenübermittlung (.zip-Ordner als E-Mail-Anhang, Abgabe per Post oder die von Ihnen genannte Option über die ownCloud-Lösung)?**

Antwort:

Das Mobilitätsreferat präferiert keine spezielle Art der Datenübermittlung. Die Wahl der Datenübermittlung sollte im Sinne der/des Antragstellenden erfolgen und hängt dabei auch maßgeblich von der Anzahl und Größe der zu übermittelnden Daten ab.

Es können sowohl digitale Methoden – beispielsweise per .zip-Ordner als E-Mail-Anhang oder über die ownCloud-Lösung – als auch eine Abgabe per Post gewählt werden, da das Mobilitätsreferat hier keine Einschränkungen vorgibt.

Das Mobilitätsreferat möchte dennoch darauf hinweisen, dass eine digitale Einreichung von Antragsunterlagen gegenüber der postalischen Variante mehr Vorteile bietet:

- **Schnelligkeit und Effizienz:** Die Übermittlung erfolgt nahezu in Echtzeit, wodurch Verzögerungen vermieden und die Bearbeitungszeiten verkürzt werden.

[siehe Folgeseite]

- **Kostenersparnis:** Es entfallen Portokosten und andere Ausgaben, die bei einer postalischen Einreichung anfallen.
- **Umweltfreundlichkeit:** Durch den Wegfall des physischen Versands und die Reduzierung des Papierverbrauchs wird ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet.

Diese Vorteile machen die digitale Einreichung insbesondere bei umfangreichen oder zeitkritischen Anträgen zur bevorzugten Methode.

65.2 Und erhalten wir bei Abgabe der Unterlagen per Mail eine Empfangsbestätigung per Mail zurück?

Antwort:

Ja. Es ist angedacht den Eingang der übermittelten Antragsunterlagen per E-Mail zu bestätigen. Hierbei wird ebenso eine Auflistung der einzelnen Dokumente aufgezeigt, um die von den CPOs angedachte Vollständigkeit der Dokumente verifizieren zu können.

Ebenso ist bei dem Upload der Antragsunterlagen per ownCloud angedacht den Eingang der Unterlagen mit einer Auflistung der einzelnen Dokumente zu bestätigen.

- 66 Im § 17 a Abs. 17 städtischer Sondernutzungsrichtlinie (SoNuRL) steht folgendes geschrieben:

„Der ungehinderte Zugang zu Einrichtungen des Brandschutzes (z.B. Feuerwehruzufahrten, Notausgänge, Notausstiege von U-/S-Bahn und unterirdischen Verkehrsanlagen) und das ungehinderte Benutzen von Einrichtungen des Brandschutzes (z.B. Löschwassereinspeisungen, Bedienvorrichtungen von Brandmeldeanlagen, Feuerwehrschränke etc.) darf nicht beeinträchtigt werden. Der ungehinderte Zugang zu Einrichtungen des Brandschutzes ist beeinträchtigt, wenn der Abstand unter 5,00 m liegt. Die Benutzung von Einrichtungen des Brandschutzes ist beeinträchtigt, wenn der Abstand unter 1,00 m liegt.“

- 66.1 Bezieht sich hier der Abstand von 5,00 m (gelb markierte Passage) auf den Abstand zwischen z.B. dem Rand einer Feuerwehruzufahrt und dem Standort der Ladeeinrichtung oder muss auch zwischen der Feuerwehruzufahrt und den zu der Ladeeinrichtung gehörenden Stellflächen ein Abstand von 5 m eingehalten werden?

Antwort:

Das Kriterium eines ungehinderten Zugangs zu Brandschutzeinrichtungen bezieht sich auf den Standort der Ladeeinrichtung und ist insbesondere in Bezug auf die Freihaltung von Notausgängen, Notausstiegen und ähnlichen Bereichen relevant.

Ein Abstand zwischen einer Feuerwehruzufahrt und dem Beginn der Stellflächen der Ladeeinrichtung ist nicht zwingend erforderlich, sofern die Stellflächen entlang bereits als allgemeiner Parkraum genutzter Bereiche verwendet werden. Entscheidend ist lediglich, dass die Feuerwehruzufahrt in ihrer Länge – etwa im Bereich der amtlichen Beschilderung oder eines abgesenkten Randsteins – ungehindert bleibt.

- 66.2 Wie ist der „Zugang zu Einrichtungen des Brandschutzes“ genau gemeint? Ist unter Notausgängen jede Haustür eines Wohnhauses zu verstehen oder sind gesondert ausgewiesene Notausgänge in der Richtlinie gemeint? Wenn jede normale Haustür gemeint ist, muss der Standort der Ladeeinrichtung dann mindestens 5 Meter von jedem Hauseingang entfernt sein?

Antwort:

Notausgänge und Notausstiege sind speziell gekennzeichnete und gesicherte Einrichtungen zur Evakuierung, die den bau- und sicherheitstechnischen Vorschriften entsprechen. Normale Hauseingangstüren ermöglichen zwar den Ausgang, gelten jedoch nicht als anerkannte Brandschutzeinrichtungen und bleiben nach § 17 Abs. 17 SoNuRL unberücksichtigt.

67 Ist es möglich die Dokumente digital zu unterschreiben oder ist eine händische Unterschrift nötig?

Antwort:

Die Anträge unterliegen gesetzlichen Formvorschriften. Falls eine **schriftliche Form** mit Unterschrift - wie im vorliegenden Fall - vorgeschrieben ist, wäre ein Antrag ohne Unterschrift **ungültig**.

Die Möglichkeit die Anträge mit einer „Digitalen Signatur“ zu versehen wurde seitens des Mobilitätsreferat geprüft. "Digitale Signatur" steht hier für das technische und kryptografische Verfahren, das eingesetzt wird, um die Sicherheit (Integrität und Authentizität) der elektronischen Signatur zu gewährleisten. Im Allgemeinen handelt es sich um ein asymmetrisches kryptographisches Verfahren basierend auf einer X.509-Zertifizierungshierarchie. Die technischen Voraussetzungen für eine Verifizierung einer digitalen Signatur konnten nicht rechtzeitig zum Verfahren bereitgestellt werden.

Vor diesem Hintergrund muss das Mobilitätsreferat auf eine eigenhändige Unterschrift auf den Antragsunterlagen bestehen, um möglichst rechtsverbindliche Antragsunterlagen zu gewährleisten.

68 In Ihren Unterlagen taucht mehrfach folgende Formulierung auf: *Startens des Ladevorgangs entweder über einen eigenständigen Remote-Zugriff oder deren Veranlassung durch Dritte*. Wir gehen davon aus, dass sich dies nur auf das Starten eines Ladevorgangs per App oder Ladekarte bezieht, nicht per Kreditkarte oder Ad-Hoc Ladevorgänge. Können Sie das bestätigen?

Antwort:

Die aufgezeigte Formulierung bezieht sich laut unseren Unterlagen (z.B. Hinweisblatt zu den [Auswahlkriterien](#)) auf das Betriebskonzept in Störungsfällen. Hier geht es speziell um eine effektive Entstörung in entsprechenden Störungsfällen.

Aspekte zu Zahlungsmittel sowie ad-hoc Ladevorgängen sind hierbei sind unseren Unterlagen nicht enthalten. Viel mehr ergeben sich diese aus den gesetzlichen Vorgaben.

Fragen und Hinweise zum Verfahren zum Ausbau von Ladeinfrastruktur
Verfahrensschritt: nach Auslosung der Kontingente

69 Könnten Sie uns bitte mitteilen, ob die bislang versendeten postalischen Mitteilungen im Rahmen des Verfahrens zur Ladeinfrastruktur an eine konkrete Ansprechperson bzw. Abteilung innerhalb unseres Unternehmens adressiert wurden, damit eine zügige interne Weiterleitung gewährleistet ist?

Antwort:

Die Adressierung unseres Schreibens erfolgte – wie bei allen anderen angeschriebenen CPOs – an die im Handelsregister eingetragene Geschäftsanschrift Ihres Unternehmens sowie an das vertretungsberechtigte Organ. Zusätzlich wurde die in Ihrem Antrag angegebene Geschäftsanschrift berücksichtigt. Damit ist eine formell und rechtlich korrekte Zustellung sichergestellt.

Bitte haben Sie Verständnis, dass eine darüberhinausgehende Benennung interner Zuständigkeiten oder einzelner Ansprechpartner nicht möglich ist. Im Rahmen des Verfahrens beschränken wir uns auf die gesetzlich maßgebliche Adressierung und werden auch künftig ausschließlich die im Handelsregister hinterlegte Anschrift verwenden.

- 70 Unsere Pressestelle beabsichtigt, eine Meldung zur erfolgreichen Losung im Verfahren Ladeinfrastruktur zu veröffentlichen. Da die Ergebnisse der Losung Ihrerseits bislang nicht öffentlich kommuniziert wurden, bitten wir um Rückmeldung, ob eine Veröffentlichung durch uns als Betreiber zum jetzigen Zeitpunkt zulässig ist oder ob eine öffentliche Bekanntgabe erst nach Ablauf der Frist zur Einreichung der Standortkonzepte sowie dem Versand der Ablehnungsbescheide vorgesehen ist.**

Antwort:

Für uns als Behörde gilt im Verwaltungsverfahren die Verpflichtung zur Wahrung Ihrer Betriebs-/Geschäftsgeheimnisse (in Form einer Verfahrensbeteiligung) gemäß Art. 30 BayVwVfG. Eine Veröffentlichung oder Bestätigung von Ergebnissen der Losung gegenüber Dritten ist uns daher nicht gestattet. Dies betrifft jedoch nicht Ihre Entscheidung über eine mögliche Veröffentlichung.

Darüber hinaus möchten wir darauf hinweisen, dass mit der Auslosung der Kontingente lediglich der Übergang in den nächsten Verfahrensschritt – die Einreichung eines Standortkonzeptes – erfolgt. Eine endgültige Kontingentzuordnung ist damit noch nicht verbunden. Erst nach fristgerechter Vorlage und Prüfung des Standortkonzeptes durch wird über die Zuordnung verbindlich entschieden.

Bitte beachten Sie, dass ein neu zugelostes Kontingent entfallen oder neu verteilt werden kann, wenn kein fristgerechtes Standortkonzept eingereicht wird oder die eingereichten Standorte die festgelegten Kriterien nicht erfüllen.

71 Im bisherigen Fragenkatalog wurde unter der Frage [40](#) darauf eingegangen, wie sich die jeweilige Anschlussleistung zusammensetzt:

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

Wir planen, Hardware mit einer Ladeleistung von üblicherweise 22 kW pro Ladepunkt zu errichten. Demnach können wir nach aktuellem Stand ca. XY Ladesäulen in Kontingent XY errichten.

Ist es möglich, die Anzahl der zu errichtenden Ladesäulen zu verdoppeln, wenn wir die Ladeleistung je Ladepunkt ab Werk oder bei der Inbetriebnahme auf 11 kW begrenzen lassen?

Antwort:

Bezüglich Ihrer Frage verweisen wir auf die bereits veröffentlichte Antwort auf Frage [40](#) in diesem Dokument.

Dort ist festgehalten, dass sich die vorgegebene Anschlussleistung je Stadtbezirk auf die Summe der technisch maximal möglichen Leistungen der einzelnen Ladepunkte bezieht (ladepunktbasierte Betrachtung).

Beispiel:

An einem Standort mit einem Netzanschluss von 60 kW, an dem zwei Ladeeinrichtungen mit jeweils zwei Ladepunkten zu je 22 kW errichtet werden, wird die Anschlussleistung des Stadtbezirks mit 88 kW berechnet.

Die vorgegebene Anschlussleistung eines Stadtbezirks darf durch den letzten verbleibenden Ladepunkt überschritten werden. Bei einer vorgegebenen Anschlussleistung von 387 kW im Stadtbezirk 1 sind daher u. a. folgende Konstellationen möglich:

- 36 Ladepunkte mit 11 kW (396 kW),
- 18 Ladepunkte mit 22 kW (396 kW),
- oder eine entsprechende Kombination beider Varianten.

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

Wenn eine 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 hingegen nicht zulässig.

Dieses Vorgehen stellt die Überprüfbarkeit durch die Behörde sicher und gewährleistet die Gleichbehandlung sämtlicher CPOs. Auf diese Weise wird eine einheitliche und transparente Bewertung im Verfahren gewährleistet.

- 72 An welche Betreiber wurden die weiteren Kontingente verlost? Welche Betreiber haben sich noch auf das Kontingent XY beworben? Gerne möchten wir diesen Betreibern zur Beschleunigung der Erstellung des Standortkonzepts anbieten, von uns geplante Standorte in uns nicht zugeworbenen Kontingenten mit ihnen zu „tauschen“.**

Antwort:

Für das Mobilitätsreferat als zuständige Behörde gilt im Verwaltungsverfahren die Verpflichtung zur Wahrung der Betriebs-/Geschäftsgeheimnisse (in Form einer Verfahrensbeteiligung) gemäß Art. 30 BayVwVfG aller am Verwaltungsverfahren teilnehmenden CPOs. Eine Veröffentlichung oder Bestätigung von Ergebnissen der Losung gegenüber Dritten ist uns daher nicht gestattet.

- 73 Für Kontingent XY wurde eine zu installierende Kapazität von XYZ KW festgelegt, dies entspricht XYZ Ladepunkten mit einer Leistung von 11 KW. Bei der Planung ist laut Ihrer *Mitteilung über das Ergebnis im Losverfahren* eine Überschreitung von 21 KW zulässig. Da eine AC-Normalladesäule über 11 oder bis zu 22 KW je Ladepunkt bereitstellt, gehen wir davon aus, dass es zulässig ist, 22 KW Überplanung zu realisieren (Ansonsten müssten bei einer Leistung von 11 KW pro Ladepunkt eine „halbe“ Ladesäule überplant werden.).**

Antwort:

Das Mobilitätsreferat stellt klar, dass die vorgegebene Anschlussleistung **innerhalb des jeweiligen Stadtbezirks** einzuhalten ist. Zweck der Regelung (gemäß Stadtratsbeschluss vom 24.04.2024 über die Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728) ist es ausdrücklich, das Anschlussziel **je Stadtbezirk** sicherzustellen. Eine ausschließliche Betrachtung auf Ebene des Kontingents würde zulassen, dass in einem Stadtbezirk zwar Ladeleistungen über das Anschlussziel hinaus realisiert werden, während andere Stadtbezirke unter dem Anschlussziel blieben. Dies würde den Zweck der Regelung widersprechen und ist daher nicht zulässig.

Eine Unterschreitung der Anschlussleistung je Stadtbezirk ist nicht zulässig. Eine Überschreitung kann **lediglich durch den letzten Ladepunkt bzw. die letzte Ladeeinrichtung** entstehen, die zum Erreichen der Anschlussleistung im Stadtbezirk erforderlich ist. In diesem Fall ist in Abhängigkeit von der maximalen Ladeleistung der verwendeten Ladeeinrichtung **eine bis zu 21 kW bzw. von bis zu 43 kW je Stadtbezirk** möglich. Der kumulierte Ladebedarf des Gesamtkontingents bleibt dabei unberücksichtigt.

[siehe Folgeseite]

Es ist ausdrücklich hervorzuheben, dass nur der für das Erreichen des Anschlussziels notwendige letzte Ladepunkt bzw. die für das Erreichen des Anschlussziels letzte Ladeeinrichtung im Fall einer Überschreitung berücksichtigt werden darf. **Die zusätzliche Planung weiterer Ladepunkte oder Ladeeinrichtungen mit dem Ziel, eine höhere Anschlussleistung über den Bedarf des jeweiligen Stadtbezirks hinaus zu realisieren, ist unzulässig.**

Weitere Informationen zur inhaltlichen Ausgestaltung und zur Berechnung des Anschlussziels je Stadtbezirk stellt das Mobilitätsreferat im [Hinweisblatt „Ausgestaltung und Bewertung Standortkonzept“](#) zur Verfügung.

74 Für das Standortkonzept müssen folgende Informationen für die Ladepunkte des Kontingents zur Verfügung gestellt werden:

- die konkreten Standorte der Ladeeinrichtungen in Form von GPS-Koordinaten im Dezimalgradformat (sechs Nachkommastellen)
- Standortinformationen (Anschrift, Typ (Modell) der Ladeeinrichtung, Anzahl der Ladepunkte mit jeweiliger Ladeleistung je Ladestandort, Verkehrsfläche des Aufstellortes (Fahrbahn, Gehbahn, bauliches Podest))

Diese Informationen sollen in einem von Ihnen noch zur Verfügung gestellten Excel bereitgestellt werden.

Wird es weitere Dokumente geben, in denen z.B. die Einhaltung der Standort- und Ausschlusskriterien gemäß § 17a SoNuRL bestätigt werden? Sollten wir nichts Gegenteiliges von Ihnen hören, gehen wir davon aus, dass die Standort- und Ausschlusskriterien gemäß § 17a SoNuRL denen in Ihrem Dokument *02-anlage-standortvorschlag-3* Teil 1 und Teil 2 aufgeführten Kriterien entsprechen.

Antwort:

Anhand der Informationen aus dem Standortkonzept — insbesondere der Eintragungen in der von uns bereitgestellten Excel-Datei bzw. gleichwertigen Informationsmitteln — wird das Mobilitätsreferat die Einhaltung der Standort- und Ausschlusskriterien gemäß § 17a SoNuRL prüfen. Weitere Unterlagen, wie z. B. die Anlage „Standortvorschlag“ aus den Antragsunterlagen, sind für diese Vorprüfung nicht zusätzlich einzureichen.

Bei der Erarbeitung des Standortkonzepts sind die CPOs verpflichtet, die in § 17a SoNuRL genannten Standort- und Ausschlusskriterien bei der Auswahl der Standorte zu beachten.

Die vollständigen Antragsunterlagen — Anlage „Standortvorschlag“, Planauskunft, bemaßte Planskizze, Fotodokumentation etc. — sind erst nach Prüfung und Bestätigung des eingereichten Standortkonzepts, spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2026, für alle im Standortkonzept vorgesehenen Standorte einzureichen.

- 75 Für die technische Standortprüfung im weiteren Verlauf des Verfahrens werden folgende Unterlagen gefordert:
- Baureifer Übersichtsplan im Maßstab 1:500
 - Grundriss- und Querschnittsplan im Maßstab 1:250 mit Darstellung der geplanten Anlage inkl. z.B. dem Fundament, wobei die Grundstücksgrenze besonders hervorzuheben ist.
 - Zonenprofil mit Eintrag der neu einzubauenden Anlagen (in rot) Das Zonenprofil kann online über das Geoportal München abgerufen oder beim Baureferat Tiefbau, Zentrale Aufgaben, Zonenbüro angefordert werden. Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an das Zonenbüro, Kontakt: zonenbuero.tz2.bau@muenchen.de
 - Für Ladesäulen bzw. dazugehörigen oberirdischen Einrichtungen: → Angabe der Art, Bezeichnung, Maße und einer graphischen Darstellung der Ladesäule (technische Zeichnung mit Maßangaben) → Foto des Standorts mit eingebetteter Fotomontage der Ladesäule (vorher/nachher) → Fotos der Verkehrssituation im Umfeld der Ladesäule → Skizze/Plan mit Restgehwegbreite

Ergänzend teilen Sie in Ihrer Antwort auf Frage 13.1 der Teilnehmerfragen des Verfahrens folgendes mit: *Der Übersichtsplan im Maßstab 1:500 muss die Position und die Anzahl der geplanten Ladesäulen, die Straßennamen und Hausnummern, die erforderlichen Abstandsmaße (z.B. lichte Gehwegbreite) und die Straßenraumaufteilung (Gehbahn, Parkplatz, Baumgraben, Parkbucht, Parkplatz, Radweg, Fahrbahn, etc.) enthalten. Außerdem müssen die relevanten baulichen Elemente im Straßenraum (Poller, Fahrradabstellanlage, Beschilderung, Baum, etc.) mit den Abstandsmaßen enthalten sein.*

Im Zuge des Auswahlverfahrens haben wir bereits darauf hingewiesen, dass Pläne mit einem Maßstab größer als 1:100 es nicht erlauben, Details wie das Fundament der Ladesäule, oder die o.g. Elemente darzustellen (ein Plan im Maßstab 1:500 würde eine halb so große Darstellung erlauben, wie ein Plan 1:250.).

In Ihrer Antwort auf die Frage 13.2.4 der Teilnehmerfragen teilen Sie folgendes mit: *Es ist eine technische Zeichnung erforderlich, für die ein geeigneter Maßstab zu wählen ist. Der Plan muss die Gegebenheiten (je nach Menge der zu stellenden Ladesäulen) übersichtlich wiedergeben. Dafür ist zum Beispiel auch der Maßstab 1:100 denkbar.*

Wir gehen daher davon aus, dass ein Maßstab von 1:100 für alle Pläne der technischen Standortprüfung zulässig ist. Sollte dies nicht der Fall sein, bitten wir um Klärung, wie die Pläne erstellt werden sollen und was darin gezeigt werden soll.

Ferner bitten wir zur Veranschaulichung der geforderten Pläne um jeweils einen Beispielplan.

Antwort:

Die Antwort des für die technische Standortprüfung zuständigen Straßenbaulastträgers:

Es gibt einen Unterschied zwischen Planungsskizzen und baureifen Plänen.

Die Planungsskizzen beziehen sich auf den Maßstab 1:100 (siehe Antwort auf Frage Nr. [42](#) und auf Frage Nr. [63](#)); diese Planungsskizzen müssen keine baureifen Pläne sein.

Für die Bauausführung und die technische Abstimmung inkl. eigenverantwortliche Abstimmung der CPOs mit den Spartenägern werden Grundriss- und Querschnittspläne in geeignetem, üblichem Maßstab benötigt. Im Verfahren zur technischen Abstimmung gleichen die Spartenäger die geplanten Einbauten mit ihren eigenen Anlagen im öffentlichen Verkehrsraum ab.

Für die technischen Zeichnungen haben sich für den Übersichtsplan und den Grundriss- und Querschnittsplan die Maßstäbe 1:500, bzw. 1:250 oder 1:100 etabliert. Auch 1:1000 kann für den Übersichtsplan denkbar sein, das hängt von der darzustellenden Örtlichkeit und den Begebenheiten im Straßenraum, sowie der Größe des Umgriffs ab.

Für die Anforderungen und die darzustellenden Inhalte verweisen wir auf die Antworten der veröffentlichten Teilnehmerfragen Nr. [13.1](#), [13.2](#) und [13.2.4](#) auf <https://muenchenunterwegs.de/ladeinfrastruktur#fragen>.

Es werden keine Beispielpläne durch das Baureferat zur Verfügung gestellt.

Kurzinfo: Planunterlagen für die Technische Standortprüfung sind erst nach Abschluss der Detailprüfung beim Baureferat einzureichen.

- 76 Sind die Standorte, welche für das Standortkonzept abgegeben werden müssen, dann fixiert. Also müssen diese dann auch so umgesetzt werden oder können diese nach finaler Bestätigung der Betreiber noch geändert werden? Falls z.B. noch ein attraktiverer Standort gefunden wird?**

Antwort:

Die im Standortkonzept aufgeführten Standorte sind für das Einreichen der vollständigen Antragsunterlagen verbindlich fixiert. Auf Grundlage des Standortkonzeptes — insbesondere der dort enthaltenen Standorte unter Beachtung der Standort- und Ausschlusskriterien gemäß § 17a SoNuRL — erfolgt die endgültige Zuordnung des beantragten bzw. zugelosten Kontingents.

Es ist allerdings zu beachten, dass infolge der vertieften Detailprüfung jedes einzelnen Standortes durch das Mobilitätsreferat (insbesondere Prüfung auf Nutzungskonflikte) sowie der Technischen Standortprüfung in der Zuständigkeit des Baureferates Standorte als nicht realisierbar eingestuft werden müssen. In diesen Fällen ist vom CPO ein Ersatzstandort zu beantragen; dieser Ersatzstandort wird nach denselben Kriterien geprüft.

- 77 Für das Standortkonzept wird pro Standort auch die Ladeleistung pro Ladepunkt inkl. Art der Ladeeinrichtung verlangt. Kann nach der finalen Bestätigung der Betreiber, die Ladeleistung noch angepasst werden, sodass noch ein weiterer Standort errichtet werden kann oder ein Standort weniger?**

Antwort:

Wie bereits unter Antwort auf Frage [76](#) ausgeführt sind die im Standortkonzept angegebenen Standorte und die darin deklarierte Ladeleistung je Ladepunkt verbindlich und bilden somit den Prüfumfang des Standortkonzeptes.

In diesem Zusammenhang wird auf die Antwort auf Frage [71](#) verwiesen: *„Wenn eine 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 hingegen nicht zulässig. Dieses Vorgehen stellt die Überprüfbarkeit durch die Behörde sicher und gewährleistet die Gleichbehandlung sämtlicher CPOs. Auf diese Weise wird eine einheitliche und transparente Bewertung im Verfahren gewährleistet.“*

78 Dürfen die Ladesäulen auch in eine Parkbucht gesetzt werden, sofern die Mindestmaße eingehalten werden?

Beispiel: Eine Längsparkbucht mit 13m Länge wird folgendermaßen eingeteilt: 2 Parkplätze mit 6m Länge (unter Berücksichtigung der Vermeidung von Restflächen) sowie 1m freie Fläche zwischen den Parkplätzen auf Parkplatzniveau für die Platzierung der Ladesäule; Ladesäule wird mit Anfahrschutz (Poller) geschützt.

Antwort:

In Bezug auf das Aufstellen der Ladeeinrichtung auf Fahrbahnniveau werden auch auf die Antworten zu Frage [6](#) und Frage [36](#) verwiesen.

Die Festlegung der Abstände zwischen den Stellflächen für den Fall der Errichtung einer Ladeeinrichtung auf Fahrbahnniveau erfolgt erst im Rahmen der Detailprüfung (z. B. im Rahmen einer Ortsbegehung) im jeweiligen Einzelfall. Bei der Einzelfallbetrachtung sind insbesondere die Aufstellbreite der zu errichtenden Ladeeinrichtung, die ggf. notwendige Absicherung mit geeigneten Verkehrseinrichtungen sowie die barrierefreie Erschließung maßgeblich. Der Wunsch nach einer strikten Festlegung einer Regelbreite bzw. -länge für die Aufstellfläche ist nachvollziehbar und wird im Mobilitätsreferat bereits diskutiert; diese Vorgaben werden jedoch weiterhin stets an die örtlichen Gegebenheiten angepasst werden müssen.

Vor diesem Hintergrund können zum Verfahrensstand "Einreichen eines Standortkonzeptes" keine festen Vorgaben getätigt werden. Die von den CPOs getätigten Angaben zu den Abstandsmaßen von Ladeeinrichtungen auf Fahrbahnniveau zwischen den Stellflächen werden daher keine negativen Auswirkungen auf die Bewertung des Standortkonzeptes haben. Die einschlägigen Standort-/Ausschlusskriterien gemäß § 17 a SoNuRL sind dagegen stets einzuhalten.

Unter Vorbehalt der Detailprüfung des beschriebenen Standorts ist darauf hinzuweisen, dass die Stellflächenlänge im Regelfall lediglich 5,80 m betragen muss. Vor diesem Hintergrund besteht im dargelegten Einzelfall Spielraum, die Aufstellfläche bei Bedarf zu erweitern, soweit die örtlichen Gegebenheiten sowie die Anforderungen an Absicherung und/oder barrierefreie Erschließung dies erforderlich machen.

- 79 Die Gehsteige und Straßen in der Stadt sind meist mit vielen Sparten gefüllt (Gas, Wasser, Strom, Fernwärme).**

Welche Mindestabstände zu den Leitungen müssen eingehalten werden? Dürfen die Abstände in Ausnahmefällen unterschritten werden?

Antwort:

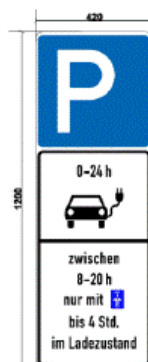
Die Antwort des zuständigen Straßenbaulastträgers:

Generelle Mindestabstände können nicht angegeben werden. Die erforderlichen Abstände ergeben sich aus der technischen Abstimmung mit den verschiedenen Spartenträgern und dem Verfahren.

Kurzinfo: Die Technische Standortprüfung erfolgt erst nach Abschluss der Detailprüfung Ihrer Standorte.

- 80 Wenn ein Ladestandort in Gebieten mit Anwohnerparkrechten errichtet werden soll, wie soll dann die Beschilderung geplant werden?**

Wir empfehlen, die von der Stadt vorgegebene Standardbeschilderung auch in Gebieten mit Anwohnerparkrechten umzusetzen und die Beschilderung für das Anwohnerparken nicht zusätzlich zu „schließen“ und wieder zu „öffnen“, um einen „Schilderwald“ in der Stadt zu vermeiden.



Beschilderung wird mittig der Parkstände platziert!

Vz 314
Zz 0 – 24 h, E-Auto
Zz Zwischen 8 – 20 h
Nur mit Parkscheibe
Bis 4 Std. im Ladezustand

Antwort:

Ein Standort einer Ladeeinrichtung mit entsprechender Beschilderung zur Privilegierung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist auch in Gebieten mit bestehenden Bewohnerparkvorrechten grundsätzlich möglich.

[siehe Folgeseite]

Die im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München bereits verwendete Standardbeschilderung (vgl. Ziffer 2.5.5 der [Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728](#)) findet hierbei unverändert Anwendung. Eine zusätzliche Beschilderung ist weder in Bewohnerparkbereichen noch in anderen Parkregelungen erforderlich. Die Stellflächen an der Ladeeinrichtung „unterbrechen“ auf Höhe der Privilegierung für elektrisch betriebene Fahrzeuge lediglich die bestehende Parkregelung.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die amtliche Beschilderung stets am Anfang und am Ende der jeweiligen Regelung erfolgen muss. Die Schilder müssen so stehen, dass für die Verkehrsteilnehmer klar erkennbar ist, wo eine Regelung beginnt und wo sie endet. Dementsprechend sind die Stellflächen auf Höhe der Ladeeinrichtung mit einer Anfangs- und einer Endbeschilderung zu versehen. Eine ausschließlich mittige Platzierung der Beschilderung ist nicht zulässig, da dies zu erheblichen Vollzugsproblemen für die Überwachungsbehörden führen würde.

81 Fragen zum Standortkonzept

81.1 Wie errechnet sich die Frist für die Einreichung des Standortkonzepts? Gilt für jeden CPO das individuelle Datum des Einschreibens?

Antwort:

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

Die schriftliche Aufforderung zur Einreichung eines Standortkonzeptes erfolgt durch Zustellung mittels Postzustellungsurkunde. Maßgeblich für den Beginn der Frist ist das in der Zustellungsurkunde ausgewiesene Zustelldatum; die Fristberechnung richtet sich nach den einschlägigen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB). Somit können sich unterschiedliche Ablaufristen - je nach Zugang des Schreibens bei den CPOs - ergeben.

81.2 Verstehen wir es richtig, dass das Standortkonzept lediglich aus der Excel-Tabelle mit den Verortungen besteht?

Antwort:

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

[siehe Folgeseite]

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. Es wird darauf hingewiesen, dass jede Ladeeinrichtung gesondert aufzuführen ist.

Durch Angabe der beschriebenen Informationen zu den einzeln verorteten Ladeeinrichtungen wird es dem Mobilitätsreferat auch ohne Vorlage weiterer Dokumente wie zum Beispiel einer Planskizze, der Anlage Standortvorschlag, einer Fotodokumentation, einer Planauskunft etc. möglich sein die Standorte auf Einhaltung der Standorteignungs-/Ausschlusskriterien zu überprüfen. Durch das stufenweise Vorgehen bei der Vorlage von Standortvorschlägen wird für das jeweilige Unternehmen im Ergebnis Aufwand reduziert, um den Verfahrensschritt um das Einreichen eines Standortkonzeptes effektiv gestalten zu können.

Weitere Details zum Umgang und weiteren Verfahrensablauf in Sachen Standortkonzept können den weiterführenden Informationen unter <https://muenchenunterwegs.de/ladeinfrastruktur> entnommen werden.

Weitere Informationen zur inhaltlichen Ausgestaltung und zur Berechnung des Anschlussziels je Stadtbezirk stellt das Mobilitätsreferat im [Hinweisblatt „Ausgestaltung und Bewertung Standortkonzept“](#) zur Verfügung.

82 In Ihrem Dokument *Standortkonzept Vorlage* führen Sie aus:

„Wenn eine Ladeeinrichtung ab Werk auf 11 kW begrenzt ist und dies durch ein verbindliches Produktdatenblatt nachgewiesen wird, erfolgt die Berechnung der Anschlussleistung auf Grundlage von 11 kW pro Ladepunkt. [...] Eine eigenständige Reduzierung der Ladeleistung durch nachträgliche Einstellungen oder technische Eingriffe ist nicht zulässig. Für die Berechnung der Anschlussleistung ist ausschließlich die im technischen Produktblatt dokumentierte, ab Werk festgelegte Ladeleistung maßgeblich.“

Diese Definition halten wir in der Praxis für nicht zielführend. Wir schlagen stattdessen vor, dass die im Standortkonzept vom Betreiber angegebene Ladeleistung pro Ladesäule als verbindlich für die nachfolgende Beantragung und Genehmigung von Netzanschlüssen herangezogen wird.

Begründung:

Laut aktuellen Zahlen (z.B. greengear.de) verfügen lediglich neun von rund 135 in Deutschland verfügbaren BEV-Modellen serienmäßig über ein 22-kW-On-Board-Ladegerät. Das entspricht einem Anteil von lediglich 6,7 %. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen – und dies zeigt sich bereits in anderen deutschen Städten –, dass Betreiber aus wirtschaftlichen Gründen auf Netzanschlüsse mit mindestens 44 kW verzichten werden, da diese mit etwa doppelt so hohen Kosten verbunden sind.

Daraus ergeben sich zwei Szenarien:

1. **Bedarfsgerechte Netzanschlüsse (22 kW pro Ladesäule):**
Betreiber installieren Netzanschlüsse mit 22 kW pro Ladesäule, da über 90 % der BEV-Modelle ohnehin nur mit maximal 11 kW AC laden können. Wird jedoch die maximal mögliche Ladeleistung der Hardware (44 kW) als Berechnungsgrundlage herangezogen, führt dies – abweichend von den von der Stadt berechneten Bedarfen – faktisch zu einer Halbierung der installierten Leistung in den Kontingenten.
2. **Überdimensionierte Netzanschlüsse (≥ 44 kW pro Ladesäule):**
Betreiber werden gezwungen, unwirtschaftlich zu handeln und überdimensionierte Netzanschlüsse zu installieren, um weniger als 7 % der Fahrzeuge bedienen zu können. Zwar wäre der rechnerische Bedarf erfüllt, faktisch könnten jedoch über 90 % der Fahrzeuge nur die Hälfte der Leistung abrufen – der tatsächliche Bedarf wäre somit nicht gedeckt.

Fazit:

Um ein Auseinanderfallen von theoretischer Planung und praktischer Umsetzung zu vermeiden, schlagen wir vor, die tatsächlich anliegende Netzanschlussleistung als verbindliche Berechnungsgrundlage heranzuziehen. So können Betreiber standortindividuell wirtschaftlich und bedarfsgerecht planen.

Antwort:

Durch die Besonderheiten im Aufbau von Ladestationen und den dazugehörigen Ladepunkten kann die Ermittlung der installierten Ladeleistung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur auf unterschiedliche Weise erfolgen. Die NOW GmbH hat hierzu einige Monate nach dem zugrundeliegenden Stadtratsbeschluss vom 24.04.2024 ([Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728](#)) einen Leitfaden entwickelt, der auch die Möglichkeit der Ladepunktbasierter Vorgehensweise erläutert (https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2024/11/Factsheet_Installierte-Ladeleistung_Nationale-Leitstelle-Ladeinfrastruktur_2024.pdf).

Die Bedarfsermittlung zum Ausbau von Ladeinfrastruktur (Normalladen) im öffentlichen Raum der Landeshauptstadt München erfolgte anhand der AFIR. Damit sollte den CPOs die Möglichkeit gegeben werden, selbst die Ladeleistung festzulegen und diese an das eigene Geschäftsmodell anzupassen. Dies war als Abkehr einer rein auf der Anzahl der Ladeeinrichtungen basierenden Bedarfsanalyse intendiert. Die Erhebung des Bestands erfolgte dann Ladepunktbasierend, also nach der jeweils maximal möglichen Ladeleistung. Auch der Ausbau der vorgegebenen Anschlussleistung je Stadtbezirk wurde basierend auf der Nennleistung eines Ladepunkts berechnet. Das Anschlussziel und die zugrunde liegende Berechnungsgrundlage bilden somit den Kern des Verfahrens.

Auch wenn die ladepunktbasierende Berechnung in der Praxis zu Interessenkonflikten führen kann, besteht eine rechtliche Bindung an den Stadtratsbeschluss, gerade da es diesbezüglich um eine wesentliche Grundlage für das gesamte Verfahren geht. Eine Abweichung durch die Verwaltung würde mithin in grundlegende Festlegungen des Stadtrats eingreifen und ist daher nicht möglich.

Es gibt unter den generell möglichen Methoden der Berechnung der Ladeleistung keine, die alle Interessenlagen vollständig in Einklang bringt. Das Mobilitätsreferat prüft für zukünftige Verfahren und auf Grundlage der Empfehlungen der NOW GmbH eine Weiterentwicklung der Berechnung der Ladeleistung, kann jedoch im laufenden Verfahren keine Änderungen mehr vornehmen.

- 83 Sie schreiben im Hinweisblatt Ausgestaltung und Bewertung Standortkonzept folgendes:“ *Hinweis: Die im ersten Verfahrensschritt im Zuge der Vorauswahl für das Losverfahren eingereichten zehn Standorte für Ladeeinrichtungen müssen Bestandteil des Standortkonzeptes sein.*“**

(<https://muenchenunterwegs.de/content/3003/download/2025-09-23-hinweisblatt-ausgestaltung-bewertung-standortkonzept-2.pdf>)

Warum ist dies nun eine Pflicht? Kann diese Regelung noch einmal angepasst werden?

Aus unserer Sicht war dies nicht von Anfang an so explizit geregelt und schränkt die bedarfsgerechte Ausgestaltung des Standortkonzepts ein. Vor allem vor dem Hintergrund, dass nicht mehr Vorschläge gemacht werden dürfen, wenn die vorgegebene Anschlussleistung des jeweiligen Stadtbezirks erreicht wurde. Gerne würden wir für die Bürgerinnen und Bürger das passendste Konzept erstellen, da nun ausreichend Zeit ist sich auf das/die zugestellte/n Cluster zu konzentrieren.

Dafür würden wir alle Standorte nochmal einer genauen Prüfung unterziehen und ggf. Anpassen wollen.

Antwort:

Wir führen ein öffentlich-rechtliches Verwaltungsverfahren mit einem vorgelagerten, gestuften Auswahlprozess. Bestandteil dieses Verfahrens ist die verwaltungsrechtliche Antragstellung, mit der die CPOs unter anderem jeweils zehn Standortvorschläge einreichen. Mit der Antragstellung beginnt das Verwaltungsverfahren gemäß Art. 22 BayVwVfG. An den Inhalt des Antrags ist das Mobilitätsreferat als zuständige Behörde gebunden, da die eingereichten Angaben die Grundlage für die weitere fachliche Prüfung und Entscheidung bilden.

Im Rahmen der Vorprüfung wurden die eingereichten zehn Standorte auf Einhaltung der Standortkriterien geprüft, um zu entscheiden, welche CPOs in den nächsten Verfahrensschritt — hier: Teilnahme an der Auslosung der Kontingente — aufgenommen werden. Vor diesem Hintergrund ist das Verfahren zwingend mit denjenigen Standorten fortzuführen, die Gegenstand der fachlichen Überprüfung und Grundlage der Antragstellung waren. Dieses Vorgehen ist sachlogisch begründet und entspricht den verwaltungsrechtlichen Grundsätzen der Verfahrensbindung, der Transparenz und insbesondere dem Gleichbehandlungsgebot.

Der Hinweis im aktuellen Merkblatt stellt daher keine neue Regelung dar, sondern betont lediglich die bereits bestehende, rechtlich gebotene Verfahrensregelung. Würde ein CPO die ursprünglich eingereichten zehn Standortvorschläge nachträglich ändern oder seine Antragstellung zurücknehmen, würde dies regelmäßig zur formellen Ablehnung des Antrags und damit des betreffenden Standortkonzepts führen; dies hätte eine Neuverlosung des kontingentbezogenen Verfahrens und den Verlust der bisherigen Verfahrensposition zur Folge.

84 In dem Dokument "Anlage Standortvorschlag" steht folgendes: "Die für den fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite wird weder durch die Ladeeinrichtung noch durch die dazugehörigen Stellflächen eingeengt."

Wie genau ist die für den fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fläche definiert?

Bislang haben wir hauptsächlich bauliche Parkbuchten gesucht oder bereits markierte Parkflächen, um den fließenden Verkehr nicht einzuschränken. In einigen Gebieten sind solche Flächen aber kaum bis gar nicht zu finden.

Antwort:

Die für den fließenden Verkehr verfügbare Fahrbahnbreite ist diejenige freie Querschnittsbreite der Fahrbahn, die nach Aufstellung einer Ladeeinrichtung bzw. einer Stellfläche noch für den Durchgangsverkehr verbleibt. Bei der Beurteilung ist zu unterscheiden: Sind Stellflächen **am Fahrbahnrand** geplant (nicht auf einem markierten oder baulich abgetrennten Seitenstreifen), so ist die verbleibende freie Breite maßgeblich; bei Stellflächen auf einem markierten/baulich abgetrennten Seitenstreifen ist die Fahrbahn nicht betroffen und die Fragestellung regelmäßig nicht von Bedeutung.

Rechtlicher Prüfmaßstab / Schwellenwert:

Gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVO ist das Halten bzw. Parken an engen Straßenstellen unzulässig. Die Rechtsprechung beurteilt „eng“ regelmäßig so, dass der für die Durchfahrt notwendige Raum für ein Fahrzeug höchstzulässiger Breite von **2,55 m** (vgl. § 32 Abs. 1 Nr. 1 StVZO) zuzüglich eines **Seitenabstands von 0,50 m** bei vorsichtiger Fahrweise nicht verbleibt. Das bedeutet praktisch: **mindestens 3,05 m freie Querschnittsbreite** müssen für den fließenden Verkehr verbleiben. Ist diese Mindestbreite nicht gegeben, liegt eine „enge Straßenstelle“ vor und das Aufstellen von Ladeeinrichtungen oder die Einrichtung von Stellflächen auf der Fahrbahn ist nicht möglich.

Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass das Mobilitätsreferat aus Gründen der Verfahrensintegrität und des Gleichbehandlungsgebots keine Stellungnahmen zu einzelnen Standortvorschlägen im aktuellen Verfahrensstand abgeben kann.

85 Anpassungen im Standortkonzept

- 85.1 Sollten wir das Konzept vorab an sie schicken und in der Zwischenzeit noch Änderungen im Verfahren bekanntgegeben werden, die eine Änderung unseres Standortkonzeptes zwingend erfordert, können wir noch Änderungen einreichen, richtig?**

Antwort:

Ja. Änderungen am Standortkonzept können bis zum Ablauf der Frist eingereicht werden; auch ein Tausch des vorgesehenen Standortes ist noch zulässig, sofern aus den Unterlagen zur Zuleitung zweifelsfrei hervorgeht, welche Standorte der Prüfung des Standortkonzeptes zugrunde gelegt werden. Zu beachten ist allerdings, dass die zehn Standortvorschläge aus dem bereits eingereichten Antrag, die Gegenstand der Vorauswahl waren, im Standortkonzept zwingend enthalten sind (Vgl. Antwort auf Frage Ziffer [83](#)). Im Falle von Änderungen bitten wir darum, das vollständige, überarbeitete Standortkonzept erneut einzureichen; nur so lassen sich Missverständnisse vermeiden. Bis zum Fristende muss uns ein vollständiges Standortkonzept vorliegen, dass der CPO als finale Vorlage für die abschließende Prüfung einreicht.

- 85.2 Um den aktuellen Anforderungen der AFIR Verordnung gerecht zu werden, die Anfang Januar in Kraft tritt, wird unser präferierter Hardware-Hersteller eine neue, AFIR-konforme Ladesäule herausbringen. Wir gehen davon aus, dass wir dieses Produkt in München einsetzen wollen, da wir bisher sehr zufrieden sind mit den Ladesäulen dieses Herstellers. Aktuell gibt es zu dem neuen Produkt jedoch noch keine Produktbezeichnung, Produktnummer etc. Wie gehen wir im Standort-Konzept hier vor? Sollen wir das aktuelle Produkt benennen und später die Änderung der Hardware bekanntgeben oder sollen wir im Standortkonzept einen Hinweis auf die zukünftige Hardware geben? (Wir würden natürlich sicherstellen, dass die Installierte Ladeleistung identisch ist.)**

Antwort:

Im Standortkonzept ist grundsätzlich diejenige Hardware zu benennen, die nach aktuellem Kenntnisstand vorgesehen ist. Sollte der beabsichtigte Hersteller bereits eine neue, AFIR-konforme Ladesäule angekündigt haben, deren Markteinführung jedoch noch aussteht, ist dies im Konzept durch einen entsprechenden Hinweis zu vermerken. In diesem Fall ist anzugeben, dass der Einsatz einer neuen Hardware desselben Herstellers beabsichtigt ist und die installierte Ladeleistung identisch zur aktuell angebotenen Ausführung sein wird.

Unabhängig davon muss sichergestellt werden, dass alle belegbaren Informationen zur vorgesehenen Hardware – insbesondere zur Nennleistung der Ladeeinrichtung und zu den baulichen Abmessungen (Breite × Tiefe) – so früh wie möglich nachgereicht werden. Diese Angaben sind zwingend erforderlich, um die Prüfung des Standortkonzeptes

[siehe Folgeseite]

ordnungsgemäß durchführen zu können.

Zum Zeitpunkt der Einreichung des Standortkonzeptes ist daher vom CPO zu versichern,

- welche Nennleistung die vorgesehene Ladeeinrichtung aufweisen wird, und
- welche Abmessungen (insbesondere Grundfläche) die Hardware haben wird.

Diese Angaben sind entscheidend, um zum einen die Anschlussleistung des jeweiligen Stadtbezirks korrekt zu bestimmen und zum anderen um zu prüfen, ob die Standortkriterien, insbesondere die Einhaltung der erforderlichen Restgehwegbreite, erfüllt werden.

Sobald die technischen Produktinformationen (z. B. Produktbezeichnung, Typnummer, technische Datenblätter oder Maßskizzen) verfügbar sind, sind diese unverzüglich dem Mobilitätsreferat nachzureichen.

Der CPO trägt das Risiko, dass mit der neuen Hardware die Standortkriterien an einzelnen Standorten möglicherweise anders als bei der ursprünglichen Hardware nicht mehr erfüllt sind.

86 Wenn bei einer Parkbucht mit Kopfparkplätzen aktuell die Beschilderung "nur vorwärts einparken" vorhanden ist, würde dies dann auch für die Stellplätze zum Laden von e-Fahrzeugen gelten? Dies würde für manche Fahrzeuge das Laden erschweren, da die Strecke zwischen Ladestation und Fahrzeuganschluss recht lang wäre.

Könnte diese Regelung für die zur Ladestation gehörigen Stellplätze somit aufgehoben werden?



Antwort:

Die Anordnung „vorwärts einparken“ wird in der Regel beim Senkrechtparken getroffen. Sie dient dem Zweck, vermeidbare Abgasbelastungen gegenüber Fußgängern und Anwohnern zu vermeiden, indem die Fahrzeugfront zum Gehweg ausgerichtet wird (§ 30 Abs. 1 Satz 1 StVO). Dies ist insbesondere dann geboten, wenn Abgase in Erdgeschosswohnungen eindringen können oder sich auf dem Gehweg spielende Kinder, Personen mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrende oder Haustiere aufhalten. Einschränkungen beim Ausparken sind in solchen Fällen in Kauf zu nehmen.

Bei elektrisch betriebenen Fahrzeugen entfällt der emissionsschutzbezogene Kern dieser Schutzwürdigkeit. Vor diesem Hintergrund erscheint es aus fachlicher Sicht nicht erforderlich, die Einparkrichtung auf ausgewiesenen Stellflächen an Ladeeinrichtungen zwingend vorzuschreiben. Zudem stellt die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur eine zweckgebundene Parkprivilegierung dar, die einer differenzierten Betrachtung bedarf.

[siehe Folgeseite]

Die Anordnung einer Zusatzbeschilderung „nur vorwärts einparken“ kann allerdings im begründeten Einzelfall aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere zur Reduzierung von Rangierbewegungen und daraus resultierenden Gefährdungen, erforderlich sein; sie stellt jedoch eine Ausnahme dar und ist nur bei entsprechender örtlicher Notwendigkeit zu rechtfertigen. Die finale Entscheidung über die Anbringung einer Zusatzbeschilderung „nur vorwärts einparken“ erfolgt im Rahmen der Prüfung und Abwägung im Zuge der verkehrsrechtlichen Anordnung gemäß § 45 StVO, bei der die örtlichen Gegebenheiten sowie die Erforderlichkeit im Hinblick auf Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Einzelnen zu bewerten sind.

Eine ergänzende Beschilderung mit dem Zusatzzeichen BY 14-07 („nur vorwärts einparken“) ist unter Vorbehalt einer Einzelfallprüfung grundsätzlich nicht vorgesehen.

- 87 Die Restgehwegbreite ist in der SoNuRL der Landeshauptstadt München vom 15.10.2024 in § 17 a Abs. 11 SoNuRL definiert als „mindestens 1,80 m zwischen Ladeeinrichtung und Gehweginnenkante“.**

Wir planen nun an einem Standort eine Errichtung der Ladeeinrichtung auf Fahrbahnniveau. Hierbei ist nach unserem Verständnis die Restgehwegbreite unerheblich, da die Ladeeinrichtung nicht auf dem Gehweg errichtet wird. Dies ist auch der Fall, wenn die Breite des Gehwegs im Bestand kleiner ist als 1,80 m. Ebenso bezöge sich die Restgehwegbreite nach unserem Verständnis nur auf die verbleibende Breite zwischen Ladeeinrichtung und Gehweginnenkante, Beschilderungsmasten berühren diese Regelung nicht.

Ist unser Verständnis richtig?

Antwort:

Ihr Verständnis ist richtig. Wird eine Ladeeinrichtung auf Fahrbahnniveau errichtet, findet die Vorgabe des § 17 a Abs. 11 SoNuRL zur erforderlichen Restgehwegbreite keine Anwendung, da sich die Regelung ausschließlich auf Aufstellung der Ladeeinrichtung auf dem Gehweg bezieht.

Gerade an Standorten mit zu schmalen Gehwegbreiten kann die Errichtung auf Fahrbahnniveau daher als geeignete Alternative in Betracht gezogen werden.

Die Aufstellung von Beschilderungsrohren ist dagegen Inhalt der verkehrsrechtlichen Anordnung. Im Einzelfall entscheidet das Mobilitätsreferat, wie die Beschilderung gestaltet und positioniert wird, damit sie den Fußverkehr so wenig wie möglich beeinträchtigt.

In diesem Zusammenhang wird auf die Antwort zu Frage [78](#) verwiesen.