

## **Förderrichtlinie Elektromobilität**

7 Anlagen

**Beschluss des Umweltausschusses  
vom 01.12.2015 (VB)  
Öffentliche Sitzung**

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag der Referentin</b>	<b>1</b>
1 Fahrzeuge	3
1.1 Gegenstand der Förderung	3
1.2 Art und Umfang der Förderung	6
1.3 Antragsberechtigte	7
1.4 Weiterveräußerung, Rückzahlung	8
2 Ladeinfrastruktur	8
2.1 Gegenstand der Förderung	8
2.2 Art und Umfang der Förderung	9
2.3 Antragsberechtigte	9
2.4 Weiterveräußerung, Rückzahlung	10
2.5 Sonstige Anforderungen	10
<b>II. Antrag der Referentin</b>	<b>13</b>
<b>III. Beschluss</b>	<b>13</b>

### **I. Vortrag der Referentin**

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat in der Vollversammlung am 20.05.2015 das „Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ beschlossen (Vorlagen Nr.: 14-20 / V 02722). Bestandteil des Handlungsprogramms ist ein städtisches Programm zur Förderung von Elektrofahrzeugen und Ladeeinrichtungen. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wurde beauftragt, hierfür Förder Richtlinien zu erarbeiten, mit der Stadtkämmerei abzustimmen und dem Stadtrat noch im Jahr 2015 zur Entscheidung vorzulegen.

Eine Förderung von Maßnahmen im Bereich Elektromobilität war in der Vergangenheit nur in geringem Umfang über die Best-Practice-Förderung des Erweiterten Klimaschutzprogramms (EKSP) der Landeshauptstadt München möglich. Dafür standen Mittel in Höhe

von max. 200.000.- €/Jahr zur Verfügung, die nur unter bestimmten Voraussetzungen (u.a. hoher Innovationsgehalt, Einsatz erneuerbarer Energien) eingesetzt werden konnten.

Diese Mittel waren jedoch bei weitem nicht ausreichend, um einen nennenswerten Beitrag zu einer Verbreitung von E-Fahrzeugen oder dem Aufbau einer Ladeinfrastruktur zu leisten. Diese Aufgabe soll zukünftig das Förderprogramm Elektromobilität übernehmen. Es stellt eine freiwillige kommunale Leistung dar, ist mit einem Finanzvolumen von 22,2 Mio. € ausgestattet und soll Fördermittel sowohl für gewerblich genutzte Fahrzeuge (21,0 Mio. €) als auch für den Ausbau von Ladeeinrichtungen (1,2 Mio. €) zur Verfügung stellen.

Die Zielsetzungen, die mit IHFEM 2015 verfolgt werden, wurden bereits in der Beschlussvorlage vom 20.05.2015 ausführlich dargelegt. Sie definieren auch die nachfolgend genannten Rahmenbedingungen, unter denen die Förderrichtlinie zum Wohle der Münchner Bürgerinnen und Bürger entwickelt wurde:

- Beitrag zum Klimaschutz
- Beitrag zur Luftreinhaltung
- Beitrag zum Lärmschutz
- Beitrag zur Perspektive München, zur Leitlinie Ökologie sowie zum Verkehrsentwicklungsplan der LH München
- Beitrag zu einer Abkehr von fossilen Brennstoffen
- Beitrag zur Zielerreichung des Bundes (1 Mio. E-Fahrzeuge auf deutschen Straßen – entsprechend ca. 17.500 E-Fahrzeuge in München – bis 2020)

Weitere wesentliche Kriterien für die Ausarbeitung der Förderrichtlinien waren:

- Beitrag zur Zielerreichung von IHFEM 2015
- Fördernehmerfreundlichkeit (leichte Verständlichkeit der Förderbestimmungen, einfaches und transparentes Antragsverfahren)
- Möglichst effiziente Prüfung
- Möglichst großer Kreis der Antragsberechtigten
- Rechts- und Revisionssicherheit

Die Erarbeitung der Förderrichtlinie Elektromobilität wurde im Referat für Gesundheit und Umwelt vorgenommen und am 04.08.2015 im Rahmen der ersten Sitzung der IHFEM-AG „Förderprogramm Elektromobilität“ mit den an IHFEM beteiligten Referaten diskutiert und inhaltlich abgestimmt.

Darüber hinaus fand am 17.09.2015 im Rahmen einer breit angelegten Öffentlichkeitsbeteiligung im Bauzentrum München ein fachlicher Austausch mit externen Stakeholdern statt. Eingeladen waren unter anderem Verbände (IHK für München und Oberbayern,

HWK für München und Oberbayern), Innungen (Innung für Elektro- und Informationstechnik München), einschlägig befasste Unternehmen (z.B. Fahrzeughersteller, Logistikunternehmen, Wohnungsbaugesellschaften) und NGOs (z.B. ADAC, VCD, Green City Projekt) sowie die mit IHFEM 2015 befassten Referate der Landeshauptstadt München.

Die Ergebnisse dieses Austausches wurden – soweit diese aus fachlicher Sicht des Referates für Gesundheit und Umwelt mit den Zielen des IHFEM 2015 vereinbar bzw. grundsätzlich umsetzbar waren – in den Entwurf der Förderrichtlinie eingearbeitet (Anlage 1).

Das Förderprogramm Elektromobilität wird vor Inkrafttreten (geplant: 01.04.2016) im Rahmen einer zielgruppenorientierten Öffentlichkeitskampagne allen relevanten Zielgruppen und Stakeholdern vorgestellt werden. Dazu haben im Vorfeld bereits erste Gespräche mit der Handwerkskammer für München und Oberbayern, der KFZ-Innung München-Oberbayern sowie der Innung für Elektro- und Informationstechnik München stattgefunden.

Für die Öffentlichkeitsarbeit hat der Stadtrat in IHFEM 2015 Finanzmittel zur Verfügung gestellt (Handlungsfeld 9 Bildung/Ausbildung/Kommunikation).

Mit dem Start des Förderprogramms wird gleichzeitig ein dauerhaftes Controlling durch das Referat für Gesundheit und Umwelt erfolgen. Dieses Controlling hat u.a. die Aufgabe, die Nachfrage zu überwachen und zu bewerten, um ggf. das Antragsverfahren zu optimieren oder die Richtlinie anzupassen. Dabei ist zuvor der Stadtrat von Änderungen in der Förderrichtlinie Elektromobilität (FE) zu unterrichten.

Im Folgenden werden einzelne Förderpunkte aus den Bereichen „Fahrzeuge“ und „Ladeinfrastruktur“ näher erläutert, insbesondere diejenigen, bei denen sich im Vergleich zur Beschlussvorlage IHFEM 2015 Anpassungen ergaben.

## **1 Fahrzeuge**

### **1.1 Gegenstand der Förderung**

**Unter Punkt 1.1 (1) der FE** wird festgelegt, dass reine Batterieelektrofahrzeuge für gewerbliche und gemeinnützige Zwecke gefördert werden, deren Energiewandler ausschließlich elektrische Aggregate sind und deren Energiespeicher von außerhalb des Fahrzeugs aufladbar sind. Darüber hinaus sind Fahrzeuge mit so genannten „Range Extendern“ von der Förderung ausgeschlossen.

Primäres Ziel des Förderprogramms Elektromobilität ist es, die Emissionen von Schadgasen (v.a. NO<sub>2</sub>) und Feinstäuben im Stadtbereich zu verringern. Dies kann effektiv nur gelingen, wenn ausschließlich reine Batterieelektrofahrzeuge gefördert werden. Beispiele aus anderen Kommunen oder Ländern können dies belegen. So wird etwa das Königreich Niederlande ab dem 1.1.2016 steuerliche Vergünstigungen von Hybridfahrzeugen zurückfahren, da eine Evaluation des staatlichen Förderprogramms ergab, dass die geförderten Hybridfahrzeuge überwiegend mit Verbrennungsmotor gefahren wurden und der elektrische Antrieb nur untergeordnet zum Einsatz kam. In Toto lagen die tatsächlich erzielten CO<sub>2</sub>-Einsparungen deutlich unter den erhofften (ähnliche Erfahrungen haben in München bspw. auch die SWM GmbH / MVG mit einem Hybrid-Gelenkbus gemacht, der die angegebenen 20 Prozent Kraftstoffeinsparung im Praxisbetrieb nicht erreichen konnte<sup>1</sup>).

Außerdem war zu beobachten, dass ein großer Teil der in den Niederlanden geförderten Plug-in-Hybride der Fahrzeugoberklasse zuzurechnen war (etwa SUV). Plug-in-Hybride, auch kleinere Fahrzeuge, sind aber wegen der zwei in einem Fahrzeug verbauten Antriebskonzepte grundsätzlich schwerer als herkömmliche Fahrzeuge, deshalb ist der Verbrauch bei Einsatz des Verbrennungsmotors höher als bei Fahrzeugen ohne elektrische Energiewandler.

Dazu kommt: Die Überprüfbarkeit, ob ein mit Steuergeldern gefördertes Hybridfahrzeug elektrisch oder mit Verbrennungsmotor gefahren wird, ist nicht gegeben. Es liegt im Ermessen des Fahrers, dies zu entscheiden. Die ambitionierten Ziele des Klimaschutzes, des Luftreinhalteplans sowie des Lärmaktionsplanes der Landeshauptstadt München können so nicht effektiv gefördert werden.

Die Frage nach der Förderung von E-Fahrzeugen mit Range Extendern wurde während des fachlichen Austausches zur Förderrichtlinie Elektromobilität im Bauzentrum München (vgl. Punkt I Vortrag der Referentin) teilweise kontrovers diskutiert. Insbesondere die Vertreter der Taxiunternehmen äußerten den Wunsch nach einer Förderung von E-Fahrzeugen mit Range Extendern auf Basis kleiner, herkömmlicher Verbrennungsmotoren.

Allerdings ist die Reichweite reiner E-Fahrzeuge (BEV = Battery Electric Vehicle) bereits ohne diese Brückentechnologie für den Wirtschaftsverkehr in München grundsätzlich ausreichend. Eine Studie der Handwerkskammer in Hamburg ergab, dass Unternehmen im Schnitt zwischen 39 km (Apothekenlieferdienst) und 95 km (Taxi) am Tag auf städtischem Gebiet fahren<sup>2</sup>. Der branchenübergreifende Durchschnitt liegt bei 63 Kilometer pro Tag. Dies sind Fahrleistungen, die heutige Elektrofahrzeuge grundsätzlich abbilden können.

---

1 Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (2015): MVG Information & Position. E-Busse für München?

2 Handelskammer Hamburg (2013): Einsatzpotenziale für Elektrofahrzeuge in der Hamburger Wirtschaft. Ergebnisse einer Unternehmensbefragung und Handlungsempfehlungen.

Wegen der im Vergleich zu Hamburg kleineren Fläche Münchens ist außerdem damit zu rechnen, dass die durchschnittlichen Fahrleistungen unter denen des Wirtschaftsverkehrs in Hamburg liegen.

Dazu kommt, dass eine neue Generation von E-Fahrzeugen, die in den kommenden Monaten auf den Markt kommen wird, größere Reichweiten (ca. 200 km) ermöglicht, die für den überwiegenden Teil der Fahrten im Wirtschaftsverkehr Münchens ausreichend sein werden.

Zusätzlich wird die Landeshauptstadt München aus Mitteln des IHFEM 2015 in den kommenden zwei Jahren bis zu 100 Ladesäulen mit 200 Ladepunkten errichten, die mit Ökostrom betrieben und öffentlich zugänglich gemacht werden.

Aus diesen Gründen wird auf eine Förderung von E-Fahrzeugen mit Range Extendern verzichtet.

**Punkt 1.1 (2) der FE** sieht eine Förderung von Neufahrzeugen, Jahreswagen (Erstzulassung nicht älter als ein Jahr) und Leasingfahrzeugen, die eine Laufzeit von mindestens 36 Monaten haben, vor.

Jahreswagen werden gefördert, damit Käufer auf den europäischen E-Gebrauchtwagenmarkt zugreifen können. Da der Wertverlust eines E-Jahreswagens derzeit deutlich geringer als der eines herkömmlichen Fahrzeuges ist, ergo Jahreswagen relativ teuer sind, werden Käufer eines E-Jahreswagens die volle Förderung erhalten.

Gewerblich genutzte Fahrzeuge – und dies gilt auch für E-Fahrzeuge – werden häufig geleast. In der Förderrichtlinie wird eine Mindestleasingdauer von 36 Monaten festgelegt, weil sich nach Rücksprache mit mehreren Münchner Autohäusern – aber auch in der Diskussion mit den Stakeholdern im Rahmen des fachlichen Austausches im Bauzentrum München – gezeigt hat, dass es ein überwiegender Wunsch der Kunden ist, eine lange Leasinglaufzeit anzustreben, um über die längere Haltedauer des E-Fahrzeuges eine bessere Wirtschaftlichkeit zu generieren.

Außerdem ist damit sicher gestellt, dass der angestrebte Nutzen von Elektrofahrzeugen im Sinne der Förderrichtlinie (Luftreinhaltung, Lärmschutz) der Stadt München über einen relativ langen Zeitraum zu Gute kommt.

Unter **Punkt 1.1 (3) der FE** wird zusätzlich festgelegt, dass neben Lastenpedelecs auch herkömmliche Pedelecs gefördert werden sollen.

Beim Verkauf von Pedelecs in Deutschland ist ein regelrechter Boom festzustellen. Derzeit

laufen bereits mehr als 2 Mio. verkaufter E-Fahrräder in Deutschland, jährlich kommen knapp eine halbe Million neuer Pedelecs dazu. Während also "normale" Pedelecs den Freizeitverkehr dominieren, sind Lastenpedelecs, also Elektrofahrräder, die spezielle Transporteinrichtungen wie Gepäckkörbe oder -boxen aufweisen, hauptsächlich im Wirtschaftsverkehr verbreitet. Es gibt allerdings auch im Wirtschaftsverkehr Branchen, in denen eine Nutzung von Elektrofahrrädern auch ohne explizite Transporteinrichtung üblich ist, beispielsweise im Kurierdienstwesen, im Werksverkehr sowie etwa im Service- und Dienstleistungsverkehr (etwa im Bereich der Pflegedienste). Außerdem stellt die Kombination eines herkömmlichen Pedelecs mit einem Fahrrad-Lastenanhängen eine gängige Alternative zum Lastenpedelec dar.

## **1.2 Art und Umfang der Förderung**

Unter **Punkt 1.2 (1) der FE** wird die Förderhöhe der E-Fahrzeuge geregelt.

Diese Regelung weicht in Teilen von der Sitzungsvorlage „Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ ab: So sollten ursprünglich gewerblich genutzte Pkw mit 2.500 Euro und vierrädrige Lieferfahrzeuge bzw. Flottenfahrzeuge mit 4.000 Euro gefördert werden. Dies hätte aber bei einer späteren Antragsbearbeitung zu Problemen geführt, da eine rechtssichere Unterscheidung der Fahrzeugkategorien nicht möglich wäre (ein vierrädriges E-Lieferfahrzeug ist gleichzeitig auch ein E-Pkw, der Begriff „Flottenfahrzeug“ lässt sich zudem nicht exakt definieren).

Gleiches gilt für Elektroroller (ursprüngliche Förderung pauschal 500 Euro), die ebenso als zweirädrige Lieferfahrzeuge (ursprüngliche Förderung pauschal 1.000 Euro) eingeordnet werden könnten.

Aus diesem Grund werden nun alle vierrädrigen E-Fahrzeuge pauschal mit 4.000 Euro und alle zwei- bzw. dreirädrigen E-Fahrzeuge mit 25% der Netto-Anschaffungskosten (und einer entsprechender Kostendeckelung von 500 bzw. 1.000 Euro) gefördert.

Diese Regelung greift zudem Anregungen auf, die von Teilnehmerinnen und Teilnehmern des fachlichen Austausches zur Förderrichtlinie im Bauzentrum München gegeben wurden und schafft grundsätzlich einen stärkeren Anreiz für den Kauf eines E-Pkw oder Lastenpedelecs.

Unter **Punkt 1.2 (2) der FE** wird eine Festlegung auf jeweils 20 förderfähige E-Fahrzeuge pro Antragsteller in 2016 und 2017 vorgenommen.

Ziel des Förderprogramms ist es, in einem überschaubaren Zeitraum eine große Zahl unterschiedlicher Elektrofahrzeuge auf Münchner Straßen zu bringen. Dabei sollen möglichst

viele Antragstellerinnen und -steller in den Genuss dieses Programms kommen. Deshalb ist eine grundsätzliche Limitierung notwendig.

Unter **Punkt 1.2 (3) der FE** wird ein Bonussystem eingeführt, das eine zusätzliche Förderung in Höhe von 1.000.- € vorsieht, sofern ein Antragsteller nachweist, dass er mit der Anschaffung eines Fahrzeugs der in Förderpunkt 1.1 (2) bzw. 1.1 (3, hier ausschließlich Lastenpedelecs) genannten Art ein mit fossilen Energieträgern betriebenes vierrädriges E-Fahrzeug ersetzt.

Dieses Förderkriterium stellt gegenüber der ursprünglichen Beschlussvorlage eine Erweiterung dar. Mit diesem zusätzlichen monetären Anreiz soll erreicht werden, dass sich die Antragsteller freiwillig dazu entschließen, ein Fahrzeug mit fossilem Antrieb durch ein Elektrofahrzeug zu ersetzen. Auf die verkehrspolitischen Ziele der LHM bezogen soll dieses Anreizsystem auch dazu dienen, eine Verkehrszunahme durch die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs als Zweitwagen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München zu begrenzen.

Zusätzlich kann unter Punkt 1.2 (5) der Förderrichtlinie Elektromobilität eine zusätzliche Förderung in Höhe von 500.- € beantragt werden, wenn ein Antragsteller nachweist, dass er sein Elektrofahrzeug im Sinne von Punkt 1.1 (2) am Betriebsstandort mit Ökostrom auflädt.

Mit diesem Bonussystem soll erreicht werden, dass sich die Antragstellerinnen und -steller freiwillig dazu entschließen, das Elektrofahrzeug am Betriebsstandort mit Ökostrom zu laden. Wenn Elektromobilität nicht nur zur Reduzierung lokaler Schadstoffemissionen, sondern auch zur CO<sub>2</sub>-Minderung in einer Gesamtbilanz beitragen soll, ist die Zusammensetzung des jeweiligen Strommixes entscheidend. Auf die umweltpolitischen Ziele der Landeshauptstadt München bezogen soll dieses Anreizsystem dazu dienen, die Klimaschutzziele Münchens zu unterstützen.

### **1.3 Antragsberechtigte**

**Punkt 1.3 (1) der FE** benennt Gewerbebetriebe und Unternehmen, freiberuflich tätige Personen und gemeinnützig anerkannte Organisationen als Antragsberechtigte.

Ziel dieses Förderkriteriums ist es, den Kreis der Förderberechtigten möglichst groß zu halten. Die Prämisse ist dabei die Förderung des Wirtschaftsverkehrs. Zusätzlich wurden gemeinnützig anerkannte Organisationen ausdrücklich als förderfähig genannt, um bspw. auch ambulante Pflegedienste zu erreichen, die in einem nicht unwesentlichen Umfang am Wirtschaftsverkehr Münchens teilnehmen.

Außerdem regelt **Punkt 1.3 (1) der FE** weitere Voraussetzungen für alle vorgenannten Antragsberechtigten (Sitz oder Niederlassung in München und Anmeldung der Fahrzeuge in der Landeshauptstadt München).

Vor dem Hintergrund der Revisionssicherheit und aus rechtlichen Gründen muss dafür Sorge getragen werden, dass Münchner Steuergelder vor Ort wirksam werden. Deshalb fördert die Richtlinie ausschließlich E-Fahrzeuge der oben genannten Antragsberechtigten.

Wegen der engen räumlichen Verflechtung Münchens mit seinem Umland (Stichwort: Wirtschaftsverkehr, Pendler, ÖPNV u.ä.) ist es aber zukünftig sinnvoll, E-Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die über die Stadtgrenzen Münchens hinaus reichen. Dafür bereiten das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie das Referat für Gesundheit und Umwelt derzeit die Gründung der in IHFEM 2015 beauftragten so genannten E-Allianz vor, in der mit externen Stakeholdern Konzepte und konkrete E-Mobilitätsprojekte erarbeitet und umgesetzt werden sollen.

#### **1.4 Weiterveräußerung, Rückzahlung**

Ein Weiterverkauf eines geförderten Fahrzeugs ist frühestens 2 Jahre nach Erstkauf zulässig. Der Antragsteller verpflichtet sich, einen vorzeitigen Verkauf (vor Ablauf der 2 Jahresfrist) bzw. ein vorzeitiges Ende des Leasinglaufzeitvertrages im Sinne dieser Regelung der Bewilligungsbehörde zu melden und den Förderbetrag anteilig (nach Monaten) zurückzahlen (**Punkt 1.4 (1) der FE**).

Erfahrungen aus Frankreich zeigen, dass dort zu Beginn der staatlichen Förderung E-Fahrzeuge bereits nach kurzer Zeit (< 1 Jahr) mit Gewinn vor allem ins Ausland verkauft wurden. Dies kann nicht im Sinne des Förderprogramms Elektromobilität sein. Deshalb, und weil damit sicher gestellt wird, dass der angestrebte Nutzen von Elektrofahrzeugen (Luftreinhaltung, Lärmschutz) der Stadt München über einen relativ langen Zeitraum zu Gute kommt, ist eine Mindesthaltedauer von zwei Jahren geboten.

## **2 Ladeinfrastruktur**

### **2.1 Gegenstand der Förderung**

**Punkt 2.1 (1) der FE** regelt den Gegenstand der Förderung (Errichtung von Ladestationen mit einem oder mehreren Ladepunkten) und definiert die technische Ausführung der för-



derfähigen Ladeinfrastruktur (Ladestation, Ladesäule und Wallbox).

Eine genauere Definition ist hier wichtig, da nicht gewöhnliche Schuko-Steckdosen (CEE 7/3-Steckdosen) gefördert werden sollen, an denen etwa E-Leichtfahrzeuge aufgeladen werden können, sondern Ladeeinrichtungen nach Ladebetriebsart 3 (AC = Normalladen, nach DIN EN 61851-1) bzw. 4 (DC = Schnelladen), die höhere Lasten über einen längeren Zeitraum tolerieren.

Außerdem müssen die geförderten Ladepunkte mit Anschlüssen Typ 1 oder Typ 2 gemäß DIN EN 62196-2 für Mode-3-Laden bzw. Typ AA oder FF gemäß DIN EN 62196-3 für Mode-4-Laden entsprechen.

Ein Ladepunkt ist zudem eine genau abgrenzbare technische Einrichtung (im Unterschied zu einer Ladesäule, die aus mehreren Ladepunkten bestehen kann).

## 2.2 Art und Umfang der Förderung

Unter **Punkt 2.2 (1) der FE** wird eine Förderquote in Höhe von 20 % der Gesamtkosten (ohne Mehrwertsteuer) und eine maximale Fördersumme von 1.500.- € pro Ladepunkt festgelegt.

Eine zusätzliche Kostendeckelung von 1.500.- € pro Ladepunkt ist notwendig, weil bei den sehr hohen Kosten für DC-Ladesäulen unverhältnismäßig hohe Förderbeträge auszubahlen wären, die dem Ziel, eine möglichst große Anzahl von Ladeeinrichtungen zu fördern, entgegen stehen würden.

**Punkt 2.2 (3) der FE** legt eine maximale Anzahl von 6 förderfähigen Ladepunkten pro Antragsteller und Jahr fest.

Analog zu den Fahrzeugen (vgl. Punkt 1.2 (2)) sollen auch hier möglichst viele Antragsteller zum Zug kommen. Deshalb legt die Richtlinie auch in diesem Punkt eine Obergrenze fest, die als Ergebnis des fachlichen Austausches im Bauzentrum München von ursprünglich 4 auf nun 6 förderfähige Ladepunkte erhöht wurde.

## 2.3 Antragsberechtigte

Unter **Punkt 2.3 (1) der FE** wird festgelegt, dass der Kreis der Antragsberechtigten natürliche Personen (Privatpersonen) und juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts sowie Gewerbetreibende unabhängig von der Rechtsform umfasst.

Mit dieser Festlegung soll sichergestellt werden, dass der Kreis der Förderberechtigten möglichst groß ist.

Ausgeschlossen von dieser Förderung sind nach **Punkt 2.3 (2) der FE** Ladestationen, die von der Bundesrepublik Deutschland, des Freistaates Bayern, des Landkreises München und der Landeshauptstadt München errichtet werden.

Eine Förderung von Ladestationen der Landeshauptstadt München im Rahmen des Förderprogramms Elektromobilität soll auch deshalb ausgeschlossen werden, weil eine der Maßnahmen des IHFEM 2015 die Planung und Errichtung von insgesamt 100 Ladesäulen mit 200 Ladepunkten vorsieht, für die es laut Beschluss vom 20.05.2015 eine eigene Finanzierung gibt.

#### **2.4 Weiterveräußerung, Rückzahlung**

Unter **Punkt 2.4 der FE** wird der Wiederverkauf einer geförderten Ladeinfrastruktur geregelt, der frühestens 2 Jahre nach Kauf zulässig ist.

Auch hier ist mit einer Wiederverkaufsfrist von zwei Jahren sicher gestellt, dass der angestrebte Nutzen von Ladeeinrichtungen der Stadt München über einen relativ langen Zeitraum zu Gute kommt (vgl. auch Punkt 1.4 (1)).

#### **2.5 Sonstige Anforderungen**

Eine öffentliche Zugänglichkeit der Ladeinfrastruktur wird im Rahmen des Förderprogramms Elektromobilität u.a. wegen der derzeit unklaren Rechtslage nicht verlangt. Deshalb sieht die Richtlinie unter **Punkt 2.5 (2)** eine Förderung von Ladeinfrastruktur lediglich auf privatem Grund vor.

**Punkt 2.5 (3) der FE** regelt die Art des Ladestroms. Der Antragsteller muss durch Vorlage des Stromlieferungsvertrages nachweisen, dass der Strom der Ladestation zu 100% aus regenerativen Energien bezogen wird.

Im Unterschied zu den E-Fahrzeugen, bei denen wegen der dringlich gebotenen Gleichbehandlung keine explizite Forderung nach einer Betankung mit Ökostrom erhoben werden konnte (Freiberufler ohne eigene Betriebshöfe oder –einrichtungen haben teilweise keine Möglichkeit, eigene Ladesäulen zu installieren, die mit Ökostrom betrieben werden), kann

auf eine solche Forderung bei der Ladeinfrastruktur aus Gründen der Nachhaltigkeit nicht verzichtet werden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Direktorium, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Anlage 3), dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Kreisverwaltungsreferat sowie dem Kommunalreferat abgestimmt. Die Änderungsvorschläge des Kreisverwaltungsreferates wurden übernommen (Anlage 6).

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt abschließend Stellung zu weiteren Anregungen, die in den Mitzeichnungen enthalten waren:

Das **Direktorium** hat in seiner Stellungnahme vom 20.10.2015 (Anlage 2) gebeten, sicherzustellen, dass die FE konsistent zu den Inhalten im EU-Projekt „Smarter Together“ ist. Hierzu ist auszuführen, dass Berührungspunkte mit „Smarter Together“ nur bei dem Demonstrationsprojekt *Nachhaltige Mobilität mit Schwerpunkt „Elektromobilität“* bestehen. In diesem Teilprojekt ist die Einrichtung von Ladepunkten im Rahmen von Mobilitätsstationen bzw. in der Beleuchtungsinfrastruktur vorgesehen.

In diesem Fall könnte es zu einer Doppelförderung kommen. Dies ist jedoch gemäß Punkt 2.6 (1) zulässig, wenn der andere Fördergeber nicht die Landeshauptstadt München, sondern wie bei „Smarter Together“ die Europäische Kommission ist. Ladepunkte, die die Landeshauptstadt München errichtet, sind gemäß Punkt 2.3 (2) der FE im Rahmen des IHFEM 2015 grundsätzlich nicht förderfähig. Somit ist die Konsistenz mit den Inhalten von „Smarter Together“ seitens der Förderrichtlinie gegeben.

Das **Referat für Arbeit und Wirtschaft** hat in seiner Mitzeichnung vom 14.10.2015 (Anlage 4) zu Bedenken gegeben, dass sich die Nachweispflicht des Bezuges von Ökostrom bei der Bezuschussung von Ladestationen als förderhemmend erweisen könnte, da dies in der Regel den Bezug von Ökostrom für das gesamte Unternehmen voraussetzt. Das RAW würde hier ein Bonussystem (ähnlich wie bei Punkt 1.2 (3) der Förderrichtlinie Elektromobilität (Fahrzeugförderung)) bevorzugen.

Auf einen Nachweis über den Bezug von Ökostrom kann aus Sicht des Referates für Umwelt und Gesundheit aber nicht verzichtet werden. Unter Punkt I. (Vortrag der Referentin) dieser Beschlussvorlage wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Zielsetzungen dieses Förderprogramms sehr eng mit dem Klimaschutz, der Luftreinhaltung und der Abkehr von fossilen Brennstoffen verknüpft sind. Beim Bezug von Strom aus fossilen Quellen könnte allenfalls eine lokale Emissionsfreiheit erreicht werden, teilweise kann die CO<sub>2</sub>-Bilanz von E-Fahrzeugen unter diesen Bedingungen aber schlechter als bei vergleichbaren herkömmlichen PKW ausfallen.

Zudem ist es möglich, gegen relativ geringe Kosten einen zusätzlichen Zähler installieren

zu lassen, über den der explizite Bezug von Ökostrom möglich ist.

Das **Kommunalreferat** empfiehlt in seiner Mitzeichnung vom 26.10.2015 (Anlage 5) eine stärkere Konkretisierung des unter Punkt 1.5 (2) genannten Evaluationsverfahrens im Hinblick auf die Art der Mitwirkung und den hierfür erforderlichen Zeitaufwand. Dadurch soll ein Abschreckungseffekt auf Seiten der Antragsteller vermieden werden.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird das Evaluationsverfahren im Zuge der Entwicklung des Antragsverfahrens für das Förderprogramm konkretisieren, mit den Referaten abstimmen und so gestalten, dass Aufwand und Nutzen für den Fördernehmer und die Landeshauptstadt München in einem vernünftigen Verhältnis stehen und daraus keine Förderhemmnisse erwachsen.

Die **Stadtkämmerei** weist in ihrer Mitzeichnung (Anlage 7) vom 21.10.2015 darauf hin, dass sie sich bereits in ihrer Stellungnahme vom 29.01.2015 gegen eine Förderung der Elektromobilität in München ausgesprochen hat, da sie in der Bezuschussung durch die Stadt keine Aufgabe der kommunalen Daseinsfürsorge sieht. Vielmehr handele es sich dabei um eine nationale, wenn nicht sogar europaweite Herausforderung. Angesichts der aktuellen Entwicklung des Haushalts der Landeshauptstadt München müssten vor allem Maßnahmen auf den Prüfstand, die nicht unbedingt den Pflichtaufgaben zuzuordnen seien.

Eine Mitzeichnung der Förderrichtlinie Elektromobilität kann deshalb durch die Stadtkämmerei nicht erfolgen.

### **Anhörung des Bezirksausschusses**

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

Die Korreferentin des Referates für Gesundheit und Umwelt, Frau Stadträtin Sabine Krieger, die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Heide Rieke, sowie die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

## **II. Antrag der Referentin**

- 1 Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und stimmt den Förderrichtlinien Elektromobilität zu, wie sie in Anlage 1 dargestellt werden.
- 2 Der Stadtrat beauftragt das Referat für Gesundheit und Umwelt mit den weiteren Vorbereitungen zur Umsetzung des Förderprogramms (z.B. Antragsformulare, Internetauftritt), so dass die Förderrichtlinie zum 01.04.2016 in Kraft treten kann.
- 3 Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **III. Beschluss**

nach Antrag. Die endgültige Entscheidung in dieser Angelegenheit bleibt der Vollversammlung des Stadtrates vorbehalten.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Stephanie Jacobs  
Berufsmäßige Stadträtin

- IV. Abdruck von I. mit III. (Beglaubigungen)  
über den stenographischen Sitzungsdienst  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
an das Direktorium – Dokumentationsstelle  
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-S-SB
  
- V. Wv Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-S-SB  
zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail).