

**Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München
Umsetzungsbeschluss zum Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Ladesäulensystems**

E-Mobilität: Handlungsfeld 3 - Taxiverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 00989 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.04.2015

Elektromobilität der Taxis erhöhen – Ladestationen an den Standplätzen errichten!

Antrag Nr. 14-20 / A 01694 von Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Georg Schlagbauer und Herrn StR Dr. Hans Theiss vom 04.01.2016

Elektroladestationen für Park&Ride-Anlagen und andere Parkhäuser in München

Antrag Nr. 14-20 / A 00864 von Frau Stadträtin Heide Rieke, Frau Stadträtin Beatrix Zurek, Herrn Stadtrat Jens Röver, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier, Herrn Stadtrat Helmut Schmid, Herrn Stadtrat Klaus Peter Rupp, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor, Frau Stadträtin Ulrike Boesser, Herrn Stadtrat Christian Vorländer und Herrn Stadtrat Horst Lischka vom 01.04.2015

E-Mobilität – zu 100% mit Erneuerbaren!

Antrag Nr. 14-20 / A 00952 der ÖDP vom 24.04.2015

E-Mobilität in München ohne durchdachtes Konzept

Schriftliche Anfrage Nr. 14-20 / F 00508 der FTB-Stadtratsfraktion vom 02.02.2016

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04950

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 03.05.2016 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Im Beschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM)“ vom 20.05.2015 wird das Referat für Arbeit und Wirtschaft beauftragt, ein Umsetzungskonzept zum Aufbau und Betrieb einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorzulegen. Der vorliegende Beschluss regelt die konkreten Schritte der Umsetzung und insbesondere die Betrauung der Stadtwerke München GmbH (SWM) mit dem Aufbau und Betrieb des öffentlichen Ladesäulensystems.
Inhalt	In der Vorlage wird dem Stadtrat das Verfahren zum Aufbau eines öffentlichen Ladesäulensystems für Elektrofahrzeuge vorgeschlagen. Dies beinhaltet den Vorschlag für ein schrittweises Vorgehen, die Vorauswahl von Standorten für die erste Ausbaustufe, die Betrauung der SWM mit der konkreten Umsetzung sowie grundsätzliche Festlegungen hinsichtlich Auswahl der Standorte, Genehmigungsverfahren und Umsetzungsschritten sowie die Verteilung der Zuständigkeiten in der Stadtverwaltung.

Entscheidungsvorschlag	Der Stadtrat stimmt der vorgeschlagenen Vorgehensweise bei der Umsetzung des Aufbaus einer öffentlichen Ladeinfrastruktur zu. In einer ersten Ausbaustufe sollen 30 neue öffentliche Ladestationen realisiert werden. In einer weiteren Ausbaustufe werden bis zu 70 weitere neue Ladestationen errichtet. Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, den erforderlichen Gesellschafterbeschluss zur Betrauung der SWM mit dem Aufbau und Betrieb des Ladesäulensystems zu fassen.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Ladeinfrastruktur, Ladesäulen, Ladestationen, E-Mobilität, Elektromobilität

**Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München
Umsetzungsbeschluss zum Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Ladesäulensystems**

E-Mobilität: Handlungsfeld 3 - Taxiverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 00989 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.04.2015

Elektromobilität der Taxis erhöhen – Ladestationen an den Standplätzen errichten!

Antrag Nr. 14-20 / A 01694 von Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Georg Schlagbauer und Herrn StR Dr. Hans Theiss vom 04.01.2016

Elektroladestationen für Park&Ride-Anlagen und andere Parkhäuser in München

Antrag Nr. 14-20 / A 00864 von Frau Stadträtin Heide Rieke, Frau Stadträtin Beatrix Zurek, Herrn Stadtrat Jens Röver, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier, Herrn Stadtrat Helmut Schmid, Herrn Stadtrat Klaus Peter Rupp, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor, Frau Stadträtin Ulrike Boesser, Herrn Stadtrat Christian Vorländer und Herrn Stadtrat Horst Lischka vom 01.04.2015

E-Mobilität – zu 100% mit Erneuerbaren!

Antrag Nr. 14-20 / A 00952 der ÖDP vom 24.04.2015

E-Mobilität in München ohne durchdachtes Konzept

Schriftliche Anfrage Nr. 14-20 / F 00508 der FTB-Stadtratsfraktion vom 02.02.2016

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04950

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am
03.05.2016 (VB)**

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Vortrag des Referenten	4
1. Beschlusslage	4
2. Betrauung der Stadtwerke München GmbH	5
3. Realisierungskonzept Ladestationen	7
4. Planung der Ladesäulenstandorte	9
5. Verwaltungsabläufe zur Detailplanung, Genehmigung und Aufbau der öffentlichen Ladesäuleninfrastruktur	12
6. Zeitplanung	15
7. Evaluation	16
8. Anträge	16
II. Antrag des Referenten	26
III. Beschluss	27

**Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München
Umsetzungsbeschluss zum Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Ladesäulensystems**

E-Mobilität: Handlungsfeld 3 - Taxiverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 00989 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.04.2015

Elektromobilität der Taxis erhöhen – Ladestationen an den Standplätzen errichten!

Antrag Nr. 14-20 / A 01694 von Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Georg Schlagbauer und Herrn StR Dr. Hans Theiss vom 04.01.2016

Elektroladestationen für Park&Ride-Anlagen und andere Parkhäuser in München

Antrag Nr. 14-20 / A 00864 von Frau Stadträtin Heide Rieke, Frau Stadträtin Beatrix Zurek, Herrn Stadtrat Jens Röver, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier, Herrn Stadtrat Helmut Schmid, Herrn Stadtrat Klaus Peter Rupp, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor, Frau Stadträtin Ulrike Boesser, Herrn Stadtrat Christian Vorländer und Herrn Stadtrat Horst Lischka vom 01.04.2015

E-Mobilität – zu 100% mit Erneuerbaren!

Antrag Nr. 14-20 / A 00952 der ÖDP vom 24.04.2015

E-Mobilität in München ohne durchdachtes Konzept

Schriftliche Anfrage Nr. 14-20 / F 00508 der FTB-Stadtratsfraktion vom 02.02.2016

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04950

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 03.05.2016 (VB)

Öffentliche Sitzung

7 Anlagen

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft gemäß § 7 Abs. 1 GeschO StR, da die zu behandelnde Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

1. Beschlusslage

Die Landeshauptstadt München hat sich zum Ziel gesetzt, die Elektromobilität zu fördern. Hierzu wurde das Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM) in der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 20.05.2015 be-

schlossen. Im Handlungsfeld 8 – Laden und Parken – des IHFEM-Beschlusses wurde der Aufbau und Betrieb einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge beschlossen. Dabei wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Federführung für die räumliche Standortplanung einer öffentlichen Ladeinfrastruktur übertragen. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wurde mit der konkreten Umsetzung des öffentlichen Ladesäulensystems beauftragt. Ziel ist es, innerhalb der Projektlaufzeit die größtmögliche Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladepunkten einzurichten, die durch die Fördersumme finanziert werden kann. Zielgröße sind ca. 200 Ladepunkte vornehmlich im öffentlichen Raum, was ca. 100 Normalladesäulen entspricht. Diese Aufgabe umfasst den Aufbau der Ladesäulen bis Ende 2017 und deren Betrieb für zunächst drei Jahre ab Betrauung. Zu diesem Zweck wurde dem Referat für Arbeit und Wirtschaft für die Laufzeit von drei Jahren ein Budget von 3,28 Millionen € zur Verfügung gestellt.

2. Betrauung der Stadtwerke München GmbH

Mit dem Aufbau und Betrieb der öffentlichen Ladeinfrastruktur sollen die Stadtwerke München (SWM) als rein städtisches Tochterunternehmen betraut werden. Die wesentlichen Gründe für diese Organisationsentscheidung sind:

- Der Einfluss der Landeshauptstadt auf die SWM sichert den diskriminierungsfreien Zugang für alle Nutzergruppen.
- Sicherung des Einflusses der Landeshauptstadt München auf Fragen des Standortkonzepts, des Betriebs und auf die Erscheinung des Straßenbildes
- Zügige Umsetzung: Die SWM führen laufend Baumaßnahmen auf öffentlichem Grund durch und sind mit den damit verbundenen städtischen Verwaltungsabläufen vertraut.
- Sichere Anbindung und zuverlässiger Betrieb: Die SWM verfügen über Fachkräfte zur sicheren Anbindung der Ladeinfrastruktur an das öffentliche Netz sowie über eine technische Leitstelle und lokale Servicekräfte, um den laufenden Betrieb sicherzustellen.
- Erfahrung: Die SWM bauen und betreiben seit 2009 öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in München und stehen im engen Austausch mit anderen Betreibern öffentlicher Ladeinfrastruktur (u.a. Stadtwerke-Verbund „Ladenetz“, „Franken+“ und Stromnetz Hamburg).
- Multimodale Angebote: Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) ermöglicht die Vernetzung des Individualverkehrs, wie z. B. E-Car-Sharing, mit Angeboten des ÖPNV (Integration von Ladeinfrastruktur in die App „MVG more“ in Ergänzung zu MVG Rad, Car-Sharing und ÖPNV-Halten).
- Minimierung der finanziellen Risiken der öffentlichen Hand

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat sich mit den SWM hinsichtlich der Betrauung und des weiteren Vorgehens abgestimmt. Die Betrauung umfasst die Planung, den Aufbau, den Betrieb sowie gegebenenfalls den Rückbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Die Betrauung erfolgt schriftlich nach Beschlussfassung des Stadtrats. Die Betrauung markiert den Beginn der dreijährigen Laufzeit für den Betrieb der Ladeinfrastruktur.

Kosten und Finanzierung

Auf Grundlage von Beschlüssen des Umweltausschusses vom 06.05.2015 und der Vollversammlung vom 20.05.2015 ersetzt die Landeshauptstadt München den SWM Investitions- und Betriebskosten des öffentlichen Ladesäulensystems (IHFEM-Maßnahme 3.10.1), die nicht durch Erlöse gedeckt werden können, bis zu einem Gesamtbetrag von 3,28 Millionen € aus vorhandenen und bereits bewilligten Mitteln (investiv-Fipo 8300.985.xxxx.x). Der Bewilligungszeitraum beginnt mit der Betrauung und läuft drei Jahre. Die Zuwendung ist zweckgebunden und wird als Fehlbedarfsfinanzierung ausgereicht. Zuschussfähig sind bis zu einem Gesamtbetrag von 3,28 Mio. €:

- Investitionskosten und sonstige einmalige Kosten der Ladeinfrastruktur (v. a. Projektierung und Planung, Genehmigungsverfahren, Beschaffung der Ladestationen und sonstiger Hardware, z. B. Fundamente oder Anfahrerschutz, Folierung der Ladestationen, Transport, Baustelleneinrichtung und Grundstücksvor-/nachbereitung, Tiefbaumaßnahmen inklusive Bodenmarkierung und Beschilderung, Anpassungen im Bau-feld, Anschluss an das Stromnetz, Inbetriebnahme und IT-Anbindung der Ladepunkte, Personal sowie ggf. erforderlicher Umbau (technische Anpassungen), Rückbau und Entsorgung)
- Kosten der Integration des Ladeinfrastrukturangebots in eine App für multimodale Angebote (MVG more)
- Betriebskosten der Ladeinfrastruktur (v. a. [Kunden-] Service, Wartung, Entstörung, Instandhaltung, laufende IT-Kosten, Abrechnung, Ökostromlieferung, Marketing/Kommunikation, Personal und Sondernutzungsgebühren)

Für den Betrieb erhalten die SWM Betriebseinnahmen aus der kostenpflichtigen Nutzung der Ladesäulen. Diese leisten allerdings nur einen kleinen Beitrag zur Deckung der zu erwartenden Betriebskosten. Die Deckung des Betriebskostendefizites erfolgt aus IHFEM-Mitteln für eine Betriebsdauer von drei Jahren ab Betrauung.

Die SWM haben durch ein angemessenes, kontinuierliches Projektcontrolling selbständig sicherzustellen, dass die Ausgaben für Investition und Betrieb der Ladeinfrastruktur das Budget aus IHFEM-Mitteln nicht überschreiten. Die SWM stellen also sicher, dass nur so viele Ladestationen gebaut und betrieben werden, wie über das festgelegte Budget finanzierbar sind. Sollte sich während der Projektlaufzeit abzeichnen, dass das Ziel, 100 Ladesäulen zu errichten, eventuell gefährdet ist, führen die SWM mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft rechtzeitig Gespräche, unter welchen Voraussetzungen die Zielzahl 100 noch während der Projektlaufzeit erreicht werden kann.

Regelung nach Ablauf der Laufzeit

Wenn bei defizitärem Betrieb die Anschlussfinanzierung drei Jahre nach der Betrauung nicht sichergestellt wird, sind die SWM nicht zum Weiterbetrieb der Ladeinfrastruktur verpflichtet. Aus heutiger Sicht ist auch nach drei Jahren mit einem nicht kostendeckenden Betrieb zu rechnen. Eine gegebenenfalls erforderliche Anschlussförderung muss daher noch während der dreijährigen Laufzeit beschlossen werden, um wirtschaftliche Risiken des Weiterbetriebs der Ladeinfrastruktur zu vermeiden. Vor dem Ende des Förderzeitraums werden auf Basis der bis dahin gewonnenen Erfahrungen Verhandlungen geführt und über eine Fortsetzung bzw. Ausweitung, gegebenenfalls aber auch über eine Modifizierung oder über einen Rückbau entschieden. Zu betrachten sind hier die tatsächlichen Aufwendungen und Erträge, die Akzeptanz und die Nutzungsintensität. Auch der technologische Fortschritt der Ladetechnik und der Antriebstechnologien wird zu berücksichtigen sein. Die Ladeinfrastruktur wird bei fehlender Anschlussfinanzierung durch die SWM rückgebaut.

Beihilferechtliche Würdigung der Betrauung der Stadtwerke München GmbH

Die Finanzierung des Aufbaus und des Betriebs der Ladestationen erfolgt auf Grundlage einer Betrauung gemäß dem Beschluss der EU-Kommission vom 20.12.2011 (2012/21/EU). Es handelt sich um eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse. Werden von der LHM ausgereichte Mittel unter Berücksichtigung der Erlöse nicht verbraucht, so sind diese zurück zu zahlen (Überkompensationsverbot). Rückerstattungsansprüche werden auf Basis einer von den SWM zu erstellenden Kostenrechnung ermittelt, die sämtliche angefallenen Ausgaben für Investition und Betrieb der Ladestationen vom Start des Projekts bis zum Ende der dreijährigen Betriebslaufzeit enthält.

3. Realisierungskonzept Ladestationen

In Abstimmung mit den SWM wird folgendes Realisierungskonzept vorgeschlagen:

Technische Anforderungen

Der Aufbau der bis zu 100 Ladestationen erfolgt vornehmlich in Form von AC¹-Ladesäulen mit einer Ladeleistung von bis zu 22 Kilowatt / 32 Ampere (sog. Normalladung). Sie sind mit jeweils zwei Ladepunkten ausgestattet und erlauben somit das simultane Aufladen von zwei Fahrzeugen. Vereinzelt können für bestimmte Anwendungsfälle – z. B. die Zwischenladung von E-Taxis – Schnellladestationen (DC²-Ladesäulen) mit einer Ladeleistung von mehr als 22 Kilowatt (kW) umgesetzt werden.

Die Auswahl der Ladetechnik orientiert sich am Stand der Technik und den Erfahrungen mit bereits etablierten Systemen. Mindestanforderung für öffentlich zugängliche Ladepunkte gemäß der EU-Richtlinie zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (RICHTLINIE 2014/94/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom

¹ AC: Abkürzung für Alternating Current (Wechselstrom)

² DC: Abkürzung für Direct Current (Gleichstrom)

22. Oktober 2014, kurz „EU AFI-Richtlinie“) ist eine mit dem „Combined Charging System“ (CCS) kompatible Steckvorrichtung. Das bedeutet für AC-Ladepunkte (Wechselstrom) eine Ausstattung mit Steckvorrichtungen für Typ 2-Stecker und für DC-Ladestationen (Gleichstrom) mit Steckvorrichtungen für Typ 2-Combo-Stecker als Mindestausstattung. Da insbesondere asiatische Fahrzeugfabrikate, wie das Modell „Leaf“ von Nissan, den vom EU-Standard (CCS) abweichenden CHAdeMO-Standard für das Laden mit Gleichstrom nutzen, sollte an DC-Ladestationen aus Gründen der Diskriminierungsfreiheit auch dieser Standard angeboten werden, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.

Die Ladestationen werden ausschließlich mit Ökostrom betrieben. Das Laden wird für die Kunden kostenpflichtig sein, wie dies bei allen bestehenden Ladesäulen der SWM seit Januar 2016 der Fall ist. Nutzer der SWM-Tankkarte zahlen aktuell einen monatlichen Grundpreis in Höhe von 10,12 € (brutto) und einen Zeittarif von 1,80 € je Ladestunde. Kunden anderer Anbieter, z. B. Nutzer der BMW ChargeNow-Karte, zahlen an Ladesäulen der SWM im sog. Roaming den Tarif ihres Anbieters.

Steuerung

Die Ladeinfrastruktur soll „remotefähig“ sein, also eine ferngesteuerte Freischaltung von Ladestationen bzw. Ladepunkten ermöglichen. Die Ladepunkte sollen zudem über eine Anbindung an ein IT-Hintergrundsystem zur Datenverarbeitung (IT-Backend) verfügen. Zur Einbindung in multimodale Angebote werden die Ladepunkte in die App „MVG more“ integriert. Dem Stand der Technik entsprechend können die Nutzer bei der Suche nach einer freien Ladestation die aktuelle Verfügbarkeit der Ladesäulen abfragen.

Diskriminierungsfreiheit

Für den diskriminierungsfreien Zugang zur Ladeinfrastruktur ist gemäß der EU AFI-Richtlinie eine Möglichkeit für das spontane Laden und ggf. Bezahlen (Direct Payment) vorzusehen, z. B. mittels Mobilfunkgerät. Sofern zusätzlich Karten als Zugangsmittel angeboten werden, sind diese in ein Roaming zu integrieren (z. B. e-clearing.net / ladenetz.de).

Aufgaben und Pflichten der SWM

Ziel ist es, innerhalb der Projektlaufzeit die größtmögliche Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladepunkten einzurichten, die durch die Fördersumme finanziert werden kann (inklusive Planungskosten, Investitionskosten, Betriebskosten und Sondernutzungsgebühren sowie ggf. Kosten eines Rückbaus; vgl. auch 2.).

Die SWM sind zuständig für die Projektierung der Ladeinfrastruktur. Dabei obliegt ihnen die Federführung für die Mikro-Planung der Standorte (u.a. Standortbegehung, Feinplanung) und für die Umsetzung des Genehmigungsverfahrens gemäß 5.2.

Die Beschaffung der Ladestationen erfolgt durch die SWM mittels Ausschreibungsverfahren. Der Leistungskatalog mit den Auswahlkriterien wird von den SWM erarbeitet und berücksichtigt die oben genannten Anforderungen an die Ladestationen. Den SWM obliegt

die Errichtung der Ladeinfrastruktur inklusive Anschluss an das Verteilnetz sowie die Inbetriebnahme und IT-Anbindung der Ladepunkte.

Die Ladeinfrastruktur wird durch die SWM betrieben. Dies umfasst die Lieferung von Ökostrom, den (Kunden-) Service, die IT-Anbindung, Abrechnung, Instandhaltung und Entstörung der Ladestationen (vgl. auch 2.). Die Betriebskosten sind aus IHFEM-Mitteln gedeckt. Erfolgt nach Ende der Projektlaufzeit keine städtische Anschlussfinanzierung für den Betrieb, sind die SWM nicht zum Weiterbetrieb der Ladeinfrastruktur verpflichtet. Die Ladeinfrastruktur wird bei fehlender Anschlussfinanzierung durch die SWM rückgebaut. Den SWM steht es frei, für die oben genannten Leistungen Dritte zu beauftragen.

4. Planung der Ladesäulenstandorte

Unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wurde eine städtische Arbeitsgruppe „Laden und Parken“ unter Beteiligung des Baureferates, des Kommunalreferates, des Kreisverwaltungsreferates, des Referates für Arbeit und Wirtschaft, des Referates für Gesundheit und Umwelt und der SWM eingerichtet.

Grundlagen der Planung

Im Rahmen des vom Bund geförderten Schaufensterprojektes „Elektromobilität verbindet“ (Bayern/Sachsen) wird in der Landeshauptstadt seit 2013 das Forschungsprojekt „E-Plan München“ durchgeführt. Ein Teilprojekt von E-Plan ist die Entwicklung eines Masterplans „Ladeinfrastruktur LHM“. Zwischenergebnisse des Masterplans Ladeinfrastruktur sind in die Makro-Planung des öffentlichen Ladesäulensystems eingeflossen.

Die Makro-Planung berücksichtigt ebenso die Kernelemente des städtischen Verkehrsentwicklungsplans, Verkehr zu vermindern, Verkehr auf den Umweltverbund zu verlagern und Verkehr verträglich abzuwickeln. Die Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur ist auf die Umstellung des fossil betriebenen motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet und berücksichtigt somit insbesondere das Ziel der verträglichen Verkehrsabwicklung. Damit wird auch dem Ziel der Luftreinhalteplanung entsprochen, möglichst viele Bürger und Bürgerinnen von gesundheitsschädlichen Abgasemissionen zu entlasten.

Makro- und Mikro-Planung der Ladesäulenstandorte

Aufbauend auf einem im Projekt E-Plan entwickelten Positionierungsverfahren, erarbeitete das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Zusammenarbeit mit den SWM und der Universität der Bundeswehr München³ die Methodik für die Makro-Planung der Ladesäulenstandorte. Die Ladesäulen sollen räumlich so angeordnet werden, dass eine optimale Abdeckung der Ladenachfrage gewährleistet ist. Das Verfahren verwendet ein weit verbreitetes Optimierungsmodell des sogenannten "Factory Location Problem". Bei diesem werden Angebotsstandorte so positioniert, dass eine gegebene Nachfrage bestmöglich abgedeckt wird. Als Input in das Verfahren werden Koordinaten potenzieller La-

3 Institut für Verkehrswesen und Raumplanung

denachfragepunkte benötigt. Im konkreten Anwendungsfall wurden hier die ÖPNV-Haltestellen herangezogen, die in der Regel an Einwohnerschwerpunkten liegen. Darüber hinaus kann im Positionierungsmodell festgelegt werden, wie viele Ladestandorte im Stadtgebiet verteilt werden sollen, und wie groß das Einzugsgebiet einer Ladesäule sein soll. Hier wurde ein Abdeckungsradius von 500 Metern zugrunde gelegt. Das Verfahren berücksichtigt bereits vorhandene Ladesäulen, um Doppelabdeckungen zu vermeiden. Ein auf diese Weise entwickeltes Ladesäulensystem erreicht die maximale Anzahl von Einwohnern in den 500-Meter-Einzugsbereichen der Ladesäulen.

Für die Mikro-Planung wird ein Suchradius von 250 Metern vorgegeben, innerhalb dessen der tatsächliche Ladesäulenstandort genau festgelegt wird. Jedem Standort werden zwei bereits heute existierende Kfz-Stellplätze zugeordnet. Die Mikro-Planung der Ladesäulenstandorte erfolgt anhand einer vorgegebenen Kriterienliste (siehe Anlage 1). Die gute Zugänglichkeit und Wahrnehmbarkeit der Ladeinfrastruktur für alle Nutzergruppen sind wichtige Kriterien. Daher sollen die Standorte zunächst vorrangig an Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen situiert werden. Dies bedeutet auch, dass die Standorte in bewirtschafteten Gebieten in der Regel in Zonen mit Mischparken einzurichten sind. In Zonen mit reinem Anwohnerparken sollen keine Ladesäulen errichtet werden, um zusätzlichen Verkehr in diese Bereiche zu vermeiden. Die Fußwege zu den Haltestellen des ÖPNV werden möglichst gering gehalten, damit eine bestmögliche Vernetzung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet ist. Festgelegte Standorte gehen in ein kombiniertes Sparten- und Erinnerungsverfahren, bei dem die Belange aller am Verfahren Beteiligten abgefragt werden (vgl. 5.2). Eine erneute Stadtratsbefassung für die Detailstandorte nach Abschluss der Mikro-Planung ist nicht vorgesehen.

Stufenweiser Aufbau des Ladesäulensystems

Da sich die Nachfrage nach Ladestationen von einem relativ niedrigen Niveau aus entwickelt, soll die Ladeinfrastruktur stufenweise ausgebaut werden. Das Stationsnetz wird flexibel an die Entwicklung der Nachfrage angepasst – sowohl hinsichtlich der Anzahl der Ladestationen als auch hinsichtlich räumlicher Schwerpunkte der Nachfrage. Die Standorte der Ladesäulen sollen in allen Ausbaustufen auch dahingehend beurteilt werden, ob sich an dem ausgewählten Standort auch mehrere Ladesäulen errichten lassen.

Folgende Ausbaustufen sind geplant:

- 1. Stufe:** Basisabdeckung dicht besiedelter Gebiete innerhalb des Mittleren Ringes für Bewohner, die nicht über einen privaten Stellplatz mit Lademöglichkeit verfügen („Laternenparker“). Prüfung von Standorten für E-Taxis, für E-Car-Sharing-Fahrzeuge sowie für den Wirtschaftsverkehr und Aufbau erster Stationen für diese Zielgruppen.
- 2. Stufe:** Bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur innerhalb des Mittleren Ringes und Ausweitung der Ladeinfrastruktur auf Standorte außerhalb des Mittleren Ringes mit hohen Einwohnerdichten und Stadtteilzentren. Errichtung von Ladeinfrastruktur an P+R-Anlagen.
- 3. Stufe:** Bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur und Nachverdichtung.

Ziel ist, wie im IHFEM-Beschluss festgelegt, mit dem verfügbaren Budget in Höhe von insgesamt 3.280.000 € die größtmögliche Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladestationen (Zielgrößen sind ca. 100 Ladesäulen mit 200 Ladepunkten) zu realisieren und zu betreiben.

Die erste Ausbaustufe umfasst fast ausschließlich Standorte innerhalb des Mittleren Ringes, da hier aufgrund der vorherrschenden Einwohnerdichte und dem fehlenden privaten Parkraum der Bedarf nach öffentlicher Ladeinfrastruktur am höchsten ist. Eine von der Universität der Bundeswehr im Rahmen von E-Plan durchgeführte Bedarfsermittlung für öffentliche Ladeinfrastruktur bestätigt diese Vorgehensweise. Zudem ist in diesem Innenstadtbereich eine hohe Nachfrage nach Car-Sharing-Fahrzeugen gegeben. Eine konsequente Umstellung von Car-Sharing-Fahrzeugen auf Elektroantrieb ist aus Gründen der lokalen Luftreinhaltung vorteilhaft und trägt zur Grundauslastung der neuen öffentlichen Ladeinfrastruktur bei.

Für die Ladesäulenstandorte, die für Taxiunternehmen von besonderem Nutzen sind, können Ergebnisse aus dem Projekt „Virtuelle Elektromobilität im Taxi- und Gewerbeverkehr München“ (VEM) einfließen. In diesem Projekt wurden als wichtige Ladestandorte der Orleansplatz, der Arabellapark, der Hauptbahnhof, der Laimer Bahnhof, das Gewerbegebiet am Ostbahnhof (Haager Straße), das öffentliche Parkhaus in der Occamstraße sowie außerhalb des Stadtgebiets der Flughafen identifiziert.

Für die erste Ausbaustufe kam die Arbeitsgruppe „Laden und Parken“ zu folgenden Ergebnissen:

- Räumliche Verteilung im Stadtgebiet: Die Auswahl und Verteilung der ersten 30 Standorte auf Makro-Ebene ist erfolgt (siehe Anlage 2).
- Zusätzlich werden in der ersten Ausbaustufe auch die fünf Ladestationen ausgetauscht, die im Rahmen des Projektes „Anwohnerparken“ (E-Plan München / Schaufenster „Elektromobilität verbindet“ Bayern/Sachsen) errichtet worden waren. Mit Auslaufen des E-Plan-Projektes im Jahr 2016 müssten die fünf Ladesäulen des Teilprojektes „Anwohnerparken“ vertragsgemäß ersatzlos abgebaut werden.

- Die durch die SWM realisierte und finanzierte Schnellladesäule am Arabellapark wird ebenfalls der ersten Ausbaustufe zugerechnet. Weitere Schnellladesäulen sollen in begrenzter Zahl aufgestellt werden. Hier kommen auch Standorte auf Privatflächen in Frage, wenn diese eine zeitlich uneingeschränkte, diskriminierungsfreie Zufahrt ermöglichen. Diese DC-Ladesäulen sind für alle Nutzer offen, sollen aber auch dem Taxiverkehr zugute kommen.
- Die Makro-Planung für die räumliche Verteilung der weiteren Standorte soll noch im Jahr 2016 erfolgen.
- Die Auslastung der ersten Ausbaustufe der Ladeinfrastruktur wird evaluiert. Die weitere räumliche Verteilung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur erfolgt gemäß dem tatsächlichen Bedarf.

Im Zusammenhang mit der Standortplanung der ersten Ausbaustufe sind zudem zwei eigenständige Projekte nachrichtlich zu erwähnen:

1. City2Share: In dem vom Bundesumweltministerium geförderten Forschungsprojekt sollen ebenfalls acht öffentlich zugängliche Ladestationen in Kombination mit Mobilitätsstationen errichtet werden. Weitere Projektpartner sind u.a. BMW und Siemens. Projektgebiete von City2Share sind einzelne Parklizenzegebiete im 2. Stadtbezirk Isarvorstadt und im 6. Stadtbezirk Untersending. Der Umfang des Projektes City2Share und die geplanten Standorte der Ladeinfrastruktur sind in Anlage 2 dargestellt.
2. Light & Charge: Bei diesem von der BMW Group finanzierten Pilotprojekt werden insgesamt vier Ladestationen an Straßenbeleuchtungsmasten installiert (je eine in der Elisenstraße und in der Holbeinstraße sowie zwei Stationen in der Königinstraße; vgl. Anlage 2).

Ladestationen aus den beiden genannten Projekten tragen zur Verdichtung des innerstädtischen Ladeangebots bei. Sie sind bei der Makro-Planung als bereits geplante Ladestandorte zu berücksichtigen.

5. Verwaltungsabläufe zur Detailplanung, Genehmigung und Aufbau der öffentlichen Ladesäuleninfrastruktur

Aufgrund erster Erfahrungen mit Planungs-, Abstimmungs- und Aufbauprozessen bei der Errichtung von Ladesäulen wurde übereinstimmend die Notwendigkeit gesehen, die Vorgehensweise bei Standortplanung, Genehmigung und Aufbau grundlegend und für alle städtischen Referate verbindlich zu klären. Dabei wurden die notwendigen Schritte im Detail betrachtet und folgende Festlegungen getroffen:

5.1. Allgemeine Rahmenbedingungen für den Aufbau der Ladeinfrastruktur

Zuständigkeit für Ladestationen im öffentlichen Raum

Die Nutzung des öffentlichen Raumes für Elektroladesäulen soll ausschließlich im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt München liegen. Mit dem vorliegenden Um-

setzungsbeschluss wird eine aus heutiger Sicht zunächst ausreichend dimensionierte Ladeinfrastruktur erstellt, die den Bedarf im öffentlichen Raum abdeckt.

Baugenehmigung

Ladestationen sind verfahrensfrei gemäß Art. 57 Abs. 1 Nr. 16 Buchst. e) der Bayerischen Bauordnung, da es sich um sog. unbedeutende Anlagen handelt. Dies geht aus einem Rundschreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vom 21.07.2015 hervor.

Für das Gebiet der Landeshauptstadt existiert zudem eine Verfügung der städtischen Lokalbaukommission (Nr. 2010 - 04). Derzufolge beschränkt sich die Verfahrensfreiheit auf Ladesäulen, die an oder auf einem bereits bestehenden Stellplatz errichtet werden. Da dies für alle der im Rahmen dieses Umsetzungsbeschlusses auf öffentlichem Verkehrsgrund geplanten und realisierten Ladesäulen der Fall ist, kann grundsätzlich von Verfahrensfreiheit ausgegangen werden.

Straßenrechtliche Sondernutzung

Das Kreisverwaltungsreferat wird Sondernutzungserlaubnisse wegen der Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch die Ladesäulen erteilen. Grundsätzlich erfolgt die Genehmigung für das Aufstellen von Elektro-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum auf Grundlage des landesrechtlich geregelten Straßenrechts. Das Aufstellen einer Ladesäule auf gewidmetem Verkehrsgrund stellt eine genehmigungspflichtige Sondernutzung dar, die den Gemeingebrauch der anderen Verkehrsteilnehmer einschränkt. Der städtisch geförderte und vom Stadtrat beschlossene Aufbau eines öffentlichen Ladesäulensystems ist eine gebührenpflichtige Infrastruktureinrichtung im Sinne von § 17 Abs. 1 der geltenden städtischen Sondernutzungsrichtlinien. Die jährlichen Sondernutzungsgebühren belaufen sich für diesen Sondernutzungstatbestand grundsätzlich auf 37 € je angefangenem m² (vgl. Gebührenverzeichnis, Ziffer 6.2, der geltenden städtischen Sondernutzungsgebührensatzung).

Durch gesonderten Stadtratsbeschluss besteht jedoch die Möglichkeit, eine abweichende Gebühr festzulegen. Der Aufbau eines öffentlichen Ladesäulensystems für Elektrofahrzeuge ist zweifelsohne ein wichtiger Baustein zur Förderung der Elektromobilität. Daher empfiehlt das für die Erteilung der straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis zuständige Kreisverwaltungsreferat, dem Stadtrat eine geänderte Gebühr zur Entscheidung vorzulegen. Diese sollte sich – angelehnt an die Gebühr für die niedrigste Straßenklasse – auf 12 € je angefangenem m² belaufen (vgl. Gebührenverzeichnis, Ziffer 6.1, der geltenden städtischen Sondernutzungsgebührensatzung).

Design der Ladestationen

Die Klärung der optischen Gestaltung der Ladestationen erfolgt am Beispiel von Entwürfen jeweils einer AC- und einer DC-Ladesäule. Die Gestaltungsvorschläge werden von den SWM bereit gestellt. Gestaltungselemente sind Logos der Landeshauptstadt und der SWM, eventuell Logos von Ladestationsverbänden (z. B. Ladenetz.de), die Telefonnummer für den Entstörungsservice sowie Hinweise zur Nutzung (Gebrauchsanweisung, Zahlungsabwicklung, z. B. Direct Payment). Die Ladesäulen sollen sich

harmonisch in das Stadtbild einfügen. Ein wichtiges Gestaltungskriterium ist die Sichtbarkeit und damit Auffindbarkeit der Ladesäulen für die Nutzer. Gleichzeitig wird aber auf eine dezente Erscheinung der Säulen Wert gelegt. Farblich werden die Ladesäulen so gestaltet, dass sie als Mitglied der SWM-Produktfamilie erkennbar sind. Ebenso werden Anforderungen der Barrierefreiheit beim Design der Ladesäulen berücksichtigt.

Straßenverkehrsrechtliche Kennzeichnung von Parkplätzen zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge an Ladesäulen

Mit dem seit dem 12.06.2015 geltenden Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (EmoG) verfolgt der Ordnungsgeber das Ziel, die Verbreitung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu fördern. Die auf das EmoG gestützte neue Befugnisnorm in § 45 Absatz 1g StVO ermöglicht auch, an Ladesäulen im Straßenraum Parkvorrechte für Elektrofahrzeuge zu schaffen, die ihnen dort das Laden ermöglichen und anderen Fahrzeugen das Parken verbieten.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, die SWM sowie das Kreisverwaltungsreferat haben sich darauf verständigt, die an den Ladesäulen jeweils befindlichen Ladepunkte (dies betrifft regelmäßig zwei Parkplätze in Parkraummanagementgebieten) durch Beschilderung rund um die Uhr nur für Elektrofahrzeuge zu reservieren, tagsüber zum Laden mit einer Begrenzung der Höchstparkdauer und nachts zum kostenfreien Parken. Des Weiteren werden die Ladepunkte jeweils als einzelne Parkfelder abmarkiert und mit Piktogrammen versehen.

Das Kreisverwaltungsreferat ist zuständig für die verkehrsrechtliche Anordnung der Beschilderung und der Bodenmarkierung der Stellplätze, die jeder Ladestation zugeordnet sind. Die Beschilderung und Bodenmarkierung werden vom Baureferat, HA Tiefbau, nach Anordnung des Kreisverwaltungsreferates auf Kosten des Projektes (IH-FEM-Maßnahme 3.10.1) hergestellt.

5.2. Abstimmung der Verfahrensschritte für den Aufbau der E-Ladeinfrastruktur

Standortbeurteilung und Dokumentation

Für die in Frage kommenden Ladesäulenstandorte soll eine vereinfachte, standardisierte Bewertung durchgeführt werden. Hierzu wurde ein kurzer Katalog mit wenigen Ausschlusskriterien sowie einigen Priorisierungskriterien aufgestellt (vgl. Anlage 1). Die Belange aller Referate werden in diesem Kriterienkatalog angemessen berücksichtigt. Die Mikrostandortplanung erfolgt durch die SWM (Federführung) und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Vertreter des Kreisverwaltungsreferates und des Baureferates sind eingeladen, an den ersten Terminen zur Beurteilung einzelner Standorte teilzunehmen.

Standortbegehungen werden im kleinen Kreis stattfinden (SWM zusammen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie fallweise mit Vertreterinnen und Vertretern weiterer städtischer Referate), um den Aufwand zu minimieren.

Genehmigungsverfahren

In der ersten Ausbaustufe des öffentlichen Ladesäulensystems (30 neue Ladesäulen) hat sich die Arbeitsgruppe „Laden und Parken“ für die Durchführung eines kombinier-

ten Sparten- und Erinnerungsverfahrens für jeden Standort ausgesprochen, in das auch die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis integriert ist. Dies entspricht dem erprobten Vorgehen bei der Genehmigung der Mietradstationen von MVG Rad. Das Genehmigungsverfahren wird für jeweils einen Standort pro Makro-Suchfeld durch die SWM eingeleitet und erfolgt nach der BA-Abstimmung, falls diese gemäß 5.3 notwendig ist.

Bauausführung

Nach Abschluss des kombinierten Sparten- und Erinnerungsverfahrens erfolgt die Bauausführung. Diese folgt den Verfahrensgrundsätzen der Aufgrabungsordnung der Landeshauptstadt München. Die SWM melden nach erfolgreich durchlaufenem kombinierten Sparten- und Erinnerungsverfahren den Beginn, die Durchführungsdauer und auch die Beendigung der Baumaßnahme über das automatisierte Verfahren (SPAAGO). Aufgrund der Kürze der Baustellendauer und deren geringem Umfang sind keine besonderen Informationsmaßnahmen, wie z. B. öffentliche Aushänge, notwendig.

5.3 Einbindung der Öffentlichkeit und der Bezirksausschüsse

Die BAs und die Öffentlichkeit werden in einer vom Referat für Arbeit und Wirtschaft durchgeführten Informationsveranstaltung von der Stadtverwaltung und den SWM umfassend über das Projekt informiert.

Darüber hinaus ist geplant, auf Wunsch der BAs Einladungen in BA-Sitzungen zu folgen und das Projekt vorzustellen. Für die weitere Detailplanung der Ladestationen ist eine Abstimmung zwischen den SWM und den beteiligten Referaten mit den BAs nur vorgesehen, wenn diese dies ausdrücklich wünschen. Die BAs können hierfür eigene Projektverantwortliche benennen.

6. Zeitplanung

Ziel ist es, die Zahl von bis zu 100 Ladesäulen entsprechend der Beschlüsse des Umweltausschusses vom 06.05.2015 und der Vollversammlung vom 20.05.2015 bis zum Ende der ersten IHFEM-Förderperiode zu erreichen. Wesentlich für die Umsetzungsgeschwindigkeit ist die zügige Genehmigung der Standorte.

Der erste Realisierungsabschnitt sieht für 2016 folgende Maßnahmen vor:

- Aufbau und Inbetriebnahme von 30 neuen Ladestationen auf gewidmetem Verkehrsgrund, hauptsächlich innerhalb des Mittleren Ringes.
- Austausch von 5 Ladestationen des E-Plan-Projektes „Anwohnerparken“
- Errichtung einer Schnellladesäule am Arabellapark (Englschalkinger Straße), finanziert nicht aus dem IHFEM-Budget, sondern durch die SWM.

Ab 2017 sollen dann die restlichen in IHFEM beschlossenen und mit Finanzmitteln hinterlegten E-Ladesäulen errichtet werden.

Ein weiterer Ausbau, über das vom Stadtrat im IHFEM beschlossene öffentliche Ladesäulensystem hinaus, hängt von den Ergebnissen der Evaluierung und der Entwick-

lung des Bedarfs ab. Hierzu wird der Stadtrat erneut befasst werden.

7. Evaluation

Für das Projekt wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Evaluation unter Mitwirkung der beteiligten Referate und der SWM durchführen. Neben einer Auswertung der Systemdaten sollen Kunden und Nichtnutzer des Ladesäulensystems befragt werden. Ergänzend werden in die Evaluation vorliegende Ergebnisse aus den Modellquartieren von City2Share einfließen.

8. Anträge

E-Mobilität: Handlungsfeld 3 - Taxiverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 00989 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.04.2015

In diesem Antrag (vgl. Anlage 3) wird gefordert, dass im Rahmen der E-Allianz in einer Untergruppe ein Konzept für eine stufenweise und vollständige Umstellung aller Taxis auf emissionsfreien Antrieb in München erarbeitet wird. Dabei gilt es vor allem die seitens der Stadt notwendigen Maßnahmen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur bei den Taxiunternehmen abzufragen.

Als Ziel soll eine vollständige Umstellung

- bis 2025 innerhalb des Mittleren Ringes
- bis 2030 innerhalb der LH München

vorgegeben werden.

Zu diesem Antrag nimmt das RAW wie folgt Stellung:

Die Voraussetzungen für eine komplette Umstellung des Taxiverkehrs sind derzeit noch nicht gegeben. Die rechtlichen Vorgaben des Taxigewerbes⁴ sind dahin gehend zu prüfen, ob sie der Umstellung auf E-Mobilität Grenzen setzen oder möglicherweise Fördermöglichkeiten eröffnen. Im Rahmen des Aufbaus einer öffentlichen Ladeinfrastruktur werden die Belange des Taxiverkehrs von Anfang an berücksichtigt. Dies gilt für die Auswahl der Standorte für die Ladesäulen und insbesondere für den Aufbau von Schnellladesäulen.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Kreisverwaltungsreferat sind sich einig, dass Möglichkeiten, die Elektrifizierung des Taxigewerbes auf (stadt-) rechtlicher Grundlage zu fördern, weiter vertieft werden sollten. Ebenso plant das Kreisverwaltungsreferat im Benehmen mit anderen städtischen Stellen, die rechtlichen Rahmenbedingungen des Taxigewerbes in Hinblick auf die Elektromobilität genauer prüfen

4 z. B. Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BOKraft), Taxiordnung der LH München

(z.B. im Rahmen der E-Allianz).

Die SWM schließen sich den Ausführungen des Referates für Arbeit und Wirtschaft an. An dieser Stelle sei auf Punkt 4 des vorliegenden Konzepts (Planung der Ladesäulenstandorte) sowie auf das zusätzlich von der Landeshauptstadt München aufgelegte Förderprogramm zur Beschaffung von gewerblich genutzten E-Fahrzeugen verwiesen, durch das u.a. die Elektrifizierung des Taxiverkehrs unterstützt wird.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt ergänzt in seiner Stellungnahme, dass sich der Auftrag zur Gründung einer E-Allianz aus dem Stadtratsbeschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 ergibt.

In diesem wurde festgelegt, dass „die Stadtverwaltung mit der Einrichtung der E-Allianz beauftragt werden soll. Das RGU als für das IHFEM federführende Referat wird gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das federführend für die Inzell-Initiative zuständig ist, in der IHFEM-Projektgruppe einen Vorschlag zu einer Struktur der E-Allianz und einer entsprechenden Arbeitsteilung innerhalb der Stadtverwaltung ausarbeiten.“

Die Hauptaufgabe der künftigen E-Allianz besteht in der Entwicklung und Abstimmung von Strategien und Maßnahmen für ein ganzheitliches Elektromobilitätskonzept in München. Gründungsmitglieder der E-Allianz sollen daher die LH München (einschließlich der SWM GmbH), Unternehmen, Verbände, Forschungseinrichtungen, Anbieter von Ladeinfrastruktur, Car-Sharing- sowie – explizit – Taxiunternehmen sein. Die E-Allianz stellt also eine Plattform dar, in der auch Maßnahmen zu einer beschleunigten Elektrifizierung des Münchner Taxiverkehrs diskutiert, entwickelt und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden können.

Elektromobilität der Taxis erhöhen – Ladestationen an den Standplätzen errichten!

Antrag Nr. 14-20 / A 01694 von Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Georg Schlagbauer und Herrn StR Dr. Hans Theiss vom 04.01.2016

In diesem Antrag (vgl. Anlage 4) wird die Verwaltung aufgefordert, im Benehmen mit den SWM ein Konzept zu erstellen, wie möglichst bald flächendeckend an bzw. bei Taxi-Standplätzen ein Netz von Ladestationen exklusiv für elektrische Taxi-Fahrzeuge errichtet werden kann. Hierbei sollen die Taxiverbände und Anbieter von E-Fahrzeugen von Anfang an mit einbezogen werden.

Zu diesem Antrag nimmt das RAW wie folgt Stellung:

In der ersten Ausbaustufe des öffentlichen Ladesäulensystems, die in dieser Vorlage behandelt wird, ist die von den SWM errichtete DC-Schnellladesäule an der Engelschalkerstraße (Arbellapark) enthalten. Sie ist zwar nicht – wie im Antrag gefordert – exklusiv für das Laden von Elektrotaxis vorgesehen, sondern öffentlich zugänglich, wie

alle anderen geplanten Ladestationen auch; dennoch erfüllt die Schnellladesäule in hohem Maß die Bedürfnisse des Taxigewerbes. Entsprechende Rückmeldungen aus der Taxiwirtschaft liegen vor. Das in der Beschlussvorlage geschilderte Vorgehen, beim Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur mit Standorten in der Innenstadt zu beginnen, kommt der Taxiwirtschaft ebenfalls entgegen.

Im Rahmen der nächsten Ausbaustufe ist die Errichtung und der Betrieb weiterer Schnellladesäulen geplant. Aktuell wird die Errichtung einer Schnellladesäule in einem öffentlichen Parkhaus in Schwabing geprüft. In dessen unmittelbaren Umfeld ist auch ein großes Taxiunternehmen (MTZ Münchner Taxi Zentrum) angesiedelt, das diese Schnellladesäule nutzen könnte.

Die Ausstattung von Taxistandplätzen mit Ladeinfrastruktur wird kontrovers diskutiert. An den Münchner Taxistandplätzen stellen sich die Taxis in aller Regel in Reihe auf und rücken beständig vor. Das konduktive Laden mit Ladekabel ist mit dem Vorrücken praktisch unvereinbar. Gespräche mit Taxiunternehmen und Vertretern von Taxiverbänden haben zudem erbracht, dass bevorzugte Standorte für das Laden von E-Taxis eher dort sind, wo die Taxifahrer und Taxifahrerinnen ihre Pausen machen, also gerade nicht an Taxiständen. Ein wichtiger Grund hierfür ist, dass Taxis, die an Taxistandplätzen stehen, signalisieren, dass sie jederzeit bereit zur Aufnahme von Fahrgästen sind. Dies ist bei Fahrzeugen im Ladezustand häufig nicht der Fall.

Die Stadtverwaltung wird nochmals zu einem Gespräch mit Vertreterinnen und Vertretern der Taxi-Branche einladen, um bei der weiteren Standortplanung des öffentlichen Ladesäulensystems deren Bedarf besser berücksichtigen zu können. Über die Ergebnisse und die Schlussfolgerungen für die Standortplanung der öffentlichen Ladeinfrastruktur wird dem Stadtrat in einer gesonderten Vorlage im zweiten Halbjahr 2016 berichtet.

Elektroladestationen für Park&Ride-Anlagen und andere Parkhäuser in München

Antrag Nr. 14-20 / A 00864 von Frau Stadträtin Heide Rieke, Frau Stadträtin Beatrix Zurek, Herrn Stadtrat Jens Röver, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier, Herrn Stadtrat Helmut Schmid, Herrn Stadtrat Klaus Peter Rupp, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor, Frau Stadträtin Ulrike Boesser, Herrn Stadtrat Christian Vorländer und Herrn Stadtrat Horst Lischka vom 01.04.2015

In diesem Antrag (vgl. Anlage 5) wird gefordert, dass bei Sanierungsarbeiten in P+R-Anlagen oder anderen Parkhäusern immer auch zu prüfen ist, ob Elektroladesäulen (an zentraler Stelle der Parkhäuser) eingerichtet werden können, um die parkenden Fahrzeuge wieder aufzuladen.

Auch ein Sponsoring und Kooperationen, zum Beispiel mit den SWM, sind in die Prüfung einzubinden.

Zu diesem Antrag nimmt das Referat für Arbeit und Wirtschaft wie folgt Stellung:

Die Einrichtung von Ladestationen an P+R Anlagen im Rahmen des Aufbaus einer öffentlichen Ladeinfrastruktur ist in der 2. Ausbaustufe bereits vorgesehen. Die Planung

für die konkreten Standorte dieser Ausbaustufe und damit auch für P+R-Anlagen ist für das Jahr 2016 vorgesehen.

Zu diesem Antrag nimmt Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Die erste Stufe des Ausbaus der Ladeinfrastruktur konzentriert sich auf die Bereiche innerhalb des Mittleren Ringes, in denen die Bewohner überwiegend keinen eigenen Stellplatz mit einer Lademöglichkeit zur Verfügung haben. Pendler die ihren PKW auf einer P+R-Anlage abstellen, sind grundsätzlich eine gute Zielgruppe für die Umstellung auf E-PKW. Allerdings ist gerade bei Pendlern aus dem Umland überwiegend davon auszugehen, dass sie an ihrem Wohnort über einen privaten Stellplatz verfügen, an dem eine Lademöglichkeit vorhanden ist oder eingerichtet werden kann.

Die P+R Park & Ride GmbH München (P+R GmbH) hat in einer Vorstudie bereits untersucht, welche P+R-Anlagen sich besonders für die Errichtung von Ladesäulen eignen. Dabei war ein wesentliches Ergebnis, dass die P+R-Anlagen, die derzeit unter einem hohen Parkdruck stehen, derzeit eher nicht für die Einrichtung von Lademöglichkeiten geeignet erscheinen. Bei dem momentan noch geringen Bedarf nach Lademöglichkeiten ist es aus der Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung nicht wünschenswert, dass für E-PKW reservierte Stellplätze vorgehalten werden, die dann aufgrund von noch fehlender Nachfrage leerstehen und den Nutzern konventioneller PKW fehlen. Bei zunehmender Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs wird auch der Bedarf nach Lademöglichkeiten an P+R-Anlagen steigen. Dann ist die aktuelle Haltung, bei P+R-Anlagen mit hohem Parkdruck eher zurückhaltend mit der Vorhaltung von Ladesäulen zu sein, neu zu überdenken.

Jene P+R Anlagen, bei denen schon heute die Errichtung von Ladesäulen sinnvoll erscheint, werden in der 2. Ausbaustufe des Ausbaukonzeptes der Ladeinfrastruktur gemeinsam mit der P+R GmbH im Jahr 2016 festgelegt. P+R-Anlagen dienen in erster Linie dem Umstieg vom privaten PKW auf den ÖPNV. Darüber hinaus kann die Parkregelung, die für die Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum gelten soll (zeitlich befristetes kostenfreies Parken an Normalladesäulen), an P+R-Anlagen nicht zum Einsatz kommen.

Mit dem IHFEM wurde in der Vollversammlung vom 20.05.2015 der mündlich eingebrachte Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL mit beschlossen, an allen P+R-Anlagen E-Ladesäulen zu errichten. Eine flächendeckende Ausstattung von P+R-Anlagen ist mit den beschlossenen IHFEM-Mitteln jedoch nicht finanzierbar, sofern sich der Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur nicht vollständig auf P+R-Anlagen beschränken soll.

In Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung der E-Mobilität und der Nachfrage wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat, den SWM und der P+R GmbH ein Umsetzungs- und Finanzierungskonzept für Ladesäulen an P+R-Anlagen erstellen und dieses dem Stadtrat in einer separaten Beschlussvorlage zur Entscheidung vorlegen.

Zu diesem Antrag nimmt Referat für Gesundheit und Umwelt wie folgt Stellung:

Antragsberechtigt für finanzielle Förderung von Ladeinfrastruktur im Rahmen des städtischen Förderprogramms Elektromobilität sind natürliche Personen (Privatpersonen) und juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts sowie Gewerbetreibende unabhängig von der Rechtsform. Grundsätzlich können die Betreiber von Parkhäusern in der LH München eine Förderung für Ladeinfrastruktur im Rahmen des Förderprogramms beantragen. Die Förderung beträgt 20% der Gesamtkosten (ohne Mehrwertsteuer) bis zu einer maximalen Fördersumme von 1.500 Euro pro Ladepunkt. Pro Antragssteller können pro Jahr sechs Ladepunkte gefördert werden (Laufzeit 2015-2017). Gefördert wird neben dem Kauf auch das Leasing der Ladeinfrastruktur. Die Ladeinfrastruktur darf nur auf privatem Grund errichtet werden, kann allerdings auch öffentlich zugänglich gemacht werden.

E-Mobilität – zu 100% mit Erneuerbaren

Antrag Nr. 14-20 / A 00952 der ÖDP vom 24.04.2015

In diesem Antrag (vgl. Anlage 6) wird gefordert, die Stadtverwaltung zu beauftragen, bei dem geplanten Ausbau der Infrastruktur für E-Mobilität darauf zu achten, dass den Abnehmern zu 100% Strom aus „echtem“ (= nicht durch Zertifikathandel erworbenen) Ökostrom zur Verfügung gestellt wird.

Zu diesem Antrag nimmt das RAW wie folgt Stellung:

Dem Antrag wird entsprochen. Die SWM werden in diesem Umsetzungsbeschluss beauftragt, die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge mit M-Ökostrom zu betreiben. Bei dem Ökostrom der SWM handelt es sich um „echten“ Ökostrom.

Zu diesem Antrag nehmen die SWM wie folgt Stellung:

Die Forderung der ÖDP nach der Bereitstellung von Ökostrom an Ladestationen, um in der Gesamtbetrachtung einen positiven Beitrag zum Umweltschutz zu leisten, wird bereits heute von den SWM an den von ihr betriebenen Ladesäulen umgesetzt. Schon heute wird ausschließlich M-Ökostrom aus 100% Wasserkraft angeboten, für den Herkunftsnachweise beschafft und vom TÜV Süd zertifiziert werden. Dank der Ausbauoffensive Erneuerbare Energien der SWM stehen auch bei einem weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur ausreichende Mengen an M-Ökostrom zur Verfügung. Durch den Ausbau der Erzeugungsanlagen für Ökostrom wollen die SWM bis 2025 den Strombedarf in München zu 100% aus erneuerbaren Energien decken können. Durch die bestehenden und in Umsetzung befindlichen Anlagen kann bereits knapp die Hälfte des Strombedarfs (ca. 3,5 TWh von 7,2 TWh) aus Erneuerbaren gedeckt werden. Darüber hinaus werden beim Produkt „M-Ökostrom aktiv“ derzeit 1,53 Cent netto pro kWh zum weiteren Ausbau von Erzeugungsanlagen für erneuerbare Energien verwendet als Teil der Ausbauoffensive Erneuerbare Energien der SWM. Die Versorgung der Ladeinfrastruktur mit M-Ökostrom ist aktuell sowie in Zukunft gesichert.

E-Mobilität in München ohne durchdachtes Konzept

Schriftliche Anfrage Nr. 14-20 / F 00508 der FTB-Stadtratsfraktion vom 02.02.2016

Die Anfrage (vgl. Anlage 7) wird im Rahmen dieser Beschlussvorlage beantwortet, da ein direkter inhaltlicher Zusammenhang zu Fragen des Betriebs der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge besteht.

In ihrer Anfrage vom 02.02.2016 führen die Mitglieder der FTB-Stadtratsfraktion folgendes aus:

Eine attraktive Infrastruktur ist die entscheidende Voraussetzung für den Erfolg der E-Mobilität. München möchte Vorreiter der E-Mobilität sein. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist allerdings im Konzept der Stadt nur nachrangig. Über 20 Millionen Euro werden sinnlos für den subventionierten Kauf von Fahrzeugen ausgegeben. Nun stellt sich heraus, dass die Stadtwerke München GmbH (SWM) neuerdings kräftig bei den Stromgebühren ihrer Ladesäulen zulegen. Hierdurch wird die Attraktivität der E-Mobilität in München deutlich eingeschränkt. Mit einer Grundgebühr von über 10 Euro monatlich bauen die Stadtwerke eine erhebliche Hürde auf, die einen Teil der städtischen Subventionen wieder einkassieren. Von einem durchdachten Konzept kann wohl keine Rede sein.

Wir bitten um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Sind die deutlichen Gebührenerhöhungen der SWM für die Nutzung der SWM-eigenen E-Ladesäulen mit der LH München abgesprochen worden?
2. Wie passen die Bemühungen der Stadt, „München zu einem attraktiven Standort der E-Mobilität“ zu machen, mit den nun zeitgleichen Gebührenerhöhungen der SWM zusammen?
3. Wie beurteilt die Stadt einerseits die monatliche Grundgebühr und andererseits die rein zeitbezogenen Gebühren, die teilweise zu enorm hohen Kosten pro Kilowattstunde führen?
4. Wie verhalten sich andere Stadtwerke (Berlin, Hamburg, Köln und Frankfurt) bei den Gebühren ihrer Ladesäulen?

Die SWM/MVG haben hierzu folgendes mitgeteilt:

Die SWM betreiben derzeit 18 Ladesäulen mit 47 Ladepunkten. Im Rahmen der Förderung der E-Mobilität durch die LHM ist vorgesehen, im Zeitraum 2016 bis 2018 bis zu 100 weitere Ladesäulen im Stadtgebiet sowie auf P+R-Plätzen zu errichten.

Unsere Erfahrung in den vergangenen Jahren zeigt, dass die meisten E-Fahrzeugnutzer zuhause oder beim Arbeitgeber laden. Die Ladekarte haben viele offenbar nur zur Sicherheit, falls einmal die Nutzung das Ladevolumen der Batterie überschreiten sollte.

Dies bestätigen uns viele Kunden nun mit der Einführung des Tarifmodells 2016: Bis Ende vergangenen Jahres hatten wir rund 340 Ladekarten ausgegeben, für das neue SWM Preismodell haben sich derzeit nur noch rund 100 angemeldet, die die Ladekarte regelmäßig nutzen.

Zu 1)

Sind die deutlichen Gebührenerhöhungen der SWM für die Nutzung der SWM-eigenen E-Ladesäulen mit der LH München abgesprochen worden?

Das SWM Preismodell wurde den beteiligten städtischen Referaten in mehreren Besprechungen vorgestellt. Der Zeittarif ist insbesondere dahingehend mit dem Kreisverwaltungsreferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt, dass im Laufe des Jahres an den Ladestationen eine zeitliche Begrenzung der Parkdauer ausgeschrieben werden soll. Die Planungen hierzu laufen gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung auch im Hinblick auf den geplanten weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Nach wie vor können natürlich Nutzer im nationalen als auch im internationalen Roaming mit der Ladekarte aller Partner im Ladenetzverbund bei den SWM laden. Die Abrechnung dieser „Gast-Nutzer“ erfolgt dann im Tarif des entsprechenden Anbieters.

Das sind:

- 52 Stadtwerke (siehe www.ladenetz.de)
- 9 Kooperationspartner (EnBW, Vattenfall, EWE, swb, TheNewMotion, bluecorner, e-clearing.net, estonteco, Elaad.nl)
- Nutzer der BMW ChargeNow Karte
- Nutzer der Charge&Fuel Card von VW und Audi
- Nutzer der CHARGE Card von Nissan
- Nutzer des Ladetickets von smartlab (www.ladenetz.de/ladeticket)

Zu 2)

Wie passen die Bemühungen der Stadt, „München zu einem attraktiven Standort der E-Mobilität“ zu machen, mit den nun zeitgleichen Gebührenerhöhungen der SWM zusammen?

Mit der Anpassung der Gebühren gehen die SWM gegen das Dauerparken bzw. Zuparken von Ladesäulen vor, wie es aktuell stattfindet. Dies liegt auch im Interesse der E-Fahrzeugnutzer und der Landeshauptstadt München.

Die SWM werden die Entwicklung in den kommenden Monaten beobachten und die Abrechnungssystematik daraufhin noch einmal überprüfen. Es ist zudem vorgesehen, auch einen Adhoc-Zugang z. B. über eine App zu schaffen.

Zudem verursacht die Vorhaltung der Ladesäulen-Infrastruktur erhebliche Kosten. Die SWM sind mit dem bisherigen Modell zur Förderung der Elektromobilität hier erheblich in Vorleistung gegangen. Aber auch die Elektromobilität muss früher oder später ein zumindest kostendeckendes Geschäftsmodell werden, ansonsten müsste sie weiter vom Steuerzahler subventioniert werden. Gerade aber für den steuerzahlenden Bürger

sollte das Ziel einer kosteneffizienteren Elektromobilität wichtig sein.

Zu 3):

Wie beurteilt die Stadt einerseits die monatliche Grundgebühr und andererseits die rein zeitbezogenen Gebühren, die teilweise zu enorm hohen Kosten pro Kilowattstunde führen?

Nach sechs Jahren nahezu kostenlosem Laden (bisher haben die SWM nur eine einmalige Grundgebühr erhoben) an den SWM Ladesäulen in München haben die SWM nun damit begonnen, die Nutzung der Ladesäulen auch abzurechnen. In einem ersten Schritt haben sich die SWM für die gängige Methode in Deutschland entschieden, den Zeittarif; andere Möglichkeiten abzurechnen sind aufwändiger und teurer. Entsprechend der AGB rechnen die SWM dabei die Nutzung der Ladestationen ab und keine Kilowattstunden. Diese Preisstruktur gilt fortan für alle Nutzer, die bei den SWM registriert sind. Es gibt einen monatlichen Grundpreis von 8,50 Euro (netto; 10,12 Euro brutto) und einen Preis pro Ladestunde von 1,51 Euro (netto; 1,80 Euro brutto).

Insgesamt entwickelt sich auch der deutsche Lademarkt dahingehend, dass die Abrechnung nach Nutzung der Ladeinfrastruktur und nicht nach Kilowattstunden vorgenommen wird. Fast nirgendwo in Deutschland wird in Kilowattstunden abgerechnet. Auch der deutsche Gesetzgeber hat dies im Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Strommarktes (Strommarktgesetz) aufgegriffen.

Problematisch ist allerdings, dass die Autos in einer Stunde oft nicht die volle Leistung von bis zu 22 kW ziehen können, die an SWM Ladestationen zur Verfügung gestellt werden. Die Automobilindustrie bietet schnelleres Laden – wenn überhaupt – nur gegen Aufpreis an. Am Ende bekommt der Kunde aufgrund des Fahrzeugs in der gleichen Zeit weniger in den „Tank“. Hier ist die Automobilindustrie gefragt, Abhilfe zu schaffen – d. h. schnelles Wechselstromladen als Fahrzeugstandard.

Zu 4):

Wie verhalten sich andere Stadtwerke (Berlin, Hamburg, Köln und Frankfurt) bei den Gebühren ihrer Ladesäulen?

Insgesamt ist das SWM Preismodell im Bundesvergleich kostengünstig.

Nachfolgende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die monatlichen Ladekosten (5 öffentliche Ladungen über 20 kWh bei 3,7 kW und/oder 11 kW) in verschiedenen Städten Deutschlands (abhängig vom jeweiligen Ladesäulenbetreiber und der Ladekapazität des Fahrzeuges):

Stadt/Betreiber	11 kW	3,7 kW
München/SWM (Zeittarif)	19,12 EUR	55,00 EUR
Stuttgart/EnBW (Zeittarif)	50,50 EUR	71,90 EUR
Stromnetz Hamburg (kWh Tarif)	30,90 EUR	30,90 EUR
Berlin/Vattenfall (Zeittarif)	30,00 EUR	42,45 EUR
Berlin/ThenewMotion (kWh Tarif)	35,67 EUR	35,67 EUR
Köln/RWE (Zeittarif)	54,75 EUR	148,00 EUR
Frankfurt/Mainova (Zeittarif)	5,00 EUR	25,00 EUR

Zu obiger Aufstellung merkt das Referat für Arbeit und Wirtschaft an, dass an den Ladesäulen in Frankfurt am Main zusätzlich zum Preis für den Ladestrom auch noch Parkgebühren zu entrichten sind. In der Stadt Köln gibt es aktuell noch kostenlose Tankmöglichkeiten des Energieversorgers Rheinenergie (TankE), der hier nicht aufgeführt ist. Allerdings wird auf den Internetseiten von Rheinenergie darauf hingewiesen, dass das kostenlose Lade-Angebot während der Einführungsphase gilt. Eine spätere Kostenpflichtigkeit ist also absehbar.

Die SWM befürworten in ihren Ausführungen eine Kostenpflicht des Ladens aus folgenden Gründen:

- Die öffentliche Ladeinfrastruktur soll tagsüber möglichst nur für den Ladevorgang, also nicht länger als nötig, in Anspruch genommen wird. Nur so steht die Ladeinfrastruktur einer möglichst großen Anzahl von Nutzern zur Verfügung. Ein kostenloses Ladeangebot setzt den falschen Anreiz, die maximal gewährte Parkdauer voll auszunutzen, auch wenn das Fahrzeug bereits geladen ist.
- Kostenloses Laden könnte zunächst sicher als Instrument zur Förderung der Elektromobilität dienen, kann aus wirtschaftlichen Gründen jedoch allenfalls befristet angeboten werden (,wie von den SWM von 2009 bis 2015 praktiziert). Länder wie Norwegen kämpfen aktuell mit Schwierigkeiten, attraktive Privilegien zur Förderung der E-Mobilität wieder zurück zu nehmen, z. B. die Freigabe von Busspuren für E-Fahrzeuge.
- Ein kostenloses Lade- und Parkangebot würde mit großer Wahrscheinlichkeit zusätzlichen motorisierten Individualverkehr in die Innenstadt auslösen.
- Besitzer von privaten Lademöglichkeiten würden motiviert, zur Kosteneinsparung an öffentlichen Säulen zu laden.

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Gesundheit und Umwelt und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zeichnen die Vorlage mit. Das Kommunalreferat, und die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten. Die Vorlage ist mit den Stadtwerken München (SWM) abgestimmt.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, und der Verwaltungsbeirat für Wirtschaftsförderung, Herr Stadtrat Mario Schmidbauer, und die Stadtwerke München haben jeweils einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Der Stadtrat stimmt der vorgestellten Vorgehensweise bei der Umsetzung des öffentlichen Ladesäulensystems für Elektrofahrzeuge zu.
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, den erforderlichen Gesellschafterbeschluss zur Betrauung der SWM mit dem Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Ladesäulensystems zu fassen.
3. Die SWM werden im Rahmen der Betrauung beauftragt, gemeinsam mit den zuständigen Referaten, die in der Makro-Planung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vorgegebenen Standorte detailliert zu planen und deren rasche bauliche Umsetzung in die Wege zu leiten. Die am Genehmigungsverfahren beteiligten Referate werden um rasche Abwicklung gebeten.
4. Die Errichtung von Ladesäulen auf gewidmetem Verkehrsgrund unterliegt den Sondernutzungsbestimmungen der Landeshauptstadt München. Der Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft empfiehlt der Vollversammlung, die in der Sondernutzungsgebührensatzung (Fassung vom 25.06.2014) festgelegte Höhe der Sondernutzungsgebühr projektbezogen von 37 € auf 12 € je angefangenem m² zu senken.
5. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, unter Beteiligung der Stadtverwaltung und der SWM die betroffenen Bezirksausschüsse in einer gesonderten Veranstaltung über das Standortkonzept des öffentlichen Ladesäulensystems zu informieren.
6. Der Stadtrat wird zu gegebener Zeit über den Stand des Ausbaus informiert und mit gegebenenfalls notwendigen Entscheidungen erneut befasst.
7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, unter Mitwirkung der beteiligten Referate und der SWM eine Evaluation des Projektes durchzuführen und dabei Ergebnisse aus anderen Projekten (z.B. Modellquartiere City2Share) einfließen zu lassen.
8. Antrag Nr. 14-20 / A 00952 ist geschäftsordnungsgemäß erledigt.
9. Antrag Nr. 14-20 / A 01694 bleibt aufgegriffen.
10. Antrag Nr. 14-20 / A 00989 bleibt aufgegriffen.
11. Antrag Nr. 14-20 / A 00864 bleibt aufgegriffen.
12. Die schriftliche Anfrage Nr. 14-20 / F 00508 ist geschäftsordnungsgemäß erledigt.
13. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

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

Josef Schmid
2. Bürgermeister

IV. Abdruck von I. mit III.
über den Stenografischen Sitzungsdienst
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)
an die Stadtkämmerei
an das Revisionsamt
z.K.

V. Wv. RAW - FB II

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Baureferat
3. An das Kommunalreferat
4. An das Kreisverwaltungsreferat
5. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
6. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
7. An die Stadtkämmerei
8. An die BA-Geschäftsstelle Nord (4-fach)
9. An die BA-Geschäftsstelle Süd (4-fach)
10. An die BA-Geschäftsstelle West (5-fach)
11. An die BA-Geschäftsstelle Ost (7-fach)
12. An die BA-Geschäftsstelle Mitte (5-fach)
13. An die SWMVB/MVG

z.K.

Am _____

Referat für Arbeit und Wirtschaft, FB II