

**Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München
Umsetzungsbeschluss II: Weiterer Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Ladesäulen-
systems aus IHFEM-Umschichtungsmitteln**

Elektromobilität IV – Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Antrag Nr. 14-20 / A 02376 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl vom 04.08.2016

E-Mobilität V – Ladeinfrastruktur für E-Taxis an Taxiständen einrichten

Antrag Nr. 14-20 / A 02377 Herr StR Manuel Pretzl vom 04.08.2016

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 Prof. 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 Schön-
feld-Knor, Frau Stadträtin Ulrike Boesser, Herrn Stadtrat Christian Vorländer und Herrn Stadt-
rat Horst Lischka vom 01.04.2015

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09121

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 18.07.2017 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 16.12.2016 zur Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumerschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität München (IHFEM 2015)
Inhalt	In der Vorlage wird dem Stadtrat ein Umsetzungsvorschlag für den weiteren Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur auf Basis von IHFEM-Umschichtungsmitteln zur Entscheidung vorgelegt.
Gesamtkosten/	Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen 1.500.000 € im

Gesamterlöse	Jahr 2017 und 1.800.000 € im Jahr 2018. Die Finanzierung erfolgt aus bereits bewilligten IHFEM-Umschichtungsmitteln. Sie können im Haushaltsplanverfahren bei der Stadtkämmerei beantragt werden.
Entscheidungsvorschlag	Der Stadtrat stimmt der vorgestellten Vorgehensweise bei der Umsetzung des öffentlichen Ladesäulensystems für Elektrofahrzeuge im Rahmen des bereits erfolgten Beschlusses zur Umschichtung von Mitteln aus IHFEM 2015 zu. Zusätzlich zu den 100 Normalladesäulen, die bis Ende 2017 errichtet werden, sollen mit den Umschichtungsmitteln bis Ende 2018 bis zu 22 Multicharger (je ein Schnell- und ein Normalladepunkt) und acht Normalladesäulen (zwei Normalladepunkte 22 KW) im Stadtgebiet errichtet werden. Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, den erforderlichen Gesellschafterbeschluss zur Betrauung der SWM mit dem weiteren Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Ladesäulensystems zu fassen.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Ladeinfrastruktur, Ladesäulen, Ladestationen, E-Mobilität, Elektromobilität.
Ortsangabe	-/-

**Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München
Umsetzungsbeschluss II: Weiterer Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Ladesäulen-
systems aus IHFEM-Umschichtungsmitteln**

Elektromobilität IV – Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
Antrag Nr. 14-20 / A 02376 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl vom 04.08.2016

E-Mobilität V – Ladeinfrastruktur für E-Taxis an Taxiständen einrichten
Antrag Nr. 14-20 / A 02377 Herr StR Manuel Pretzl vom 04.08.2016

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 Prof. 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 Schön-
feld-Knor, Frau Stadträtin Ulrike Boesser, Herrn Stadtrat Christian Vorländer und Herrn Stadt-
rat Horst Lischka vom 01.04.2015

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09121

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am
18.07.2017(SB)**

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

Seite

1. Beschlusslage	2
2. Antrag auf Zuwendungen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur des BMVI	3
3. Betrauung der Stadtwerke München GmbH	3
4. Realisierungskonzept Ladestationen	5
5. Planung der Ladesäulenstandorte	7
6. Verwaltungsabläufe zur Detailplanung, Genehmigung und Aufbau der öffentli- chen Ladesäuleninfrastruktur	8
7. Zeitplanung	9
8. Evaluation	9
9. Anträge	10

**Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München
Umsetzungsbeschluss II: Weiterer Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Ladesäulen-
systems aus IHFEM-Umschichtungsmitteln**

Elektromobilität IV – Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Antrag Nr. 14-20 / A 02376 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl vom 04.08.2016

E-Mobilität V – Ladeinfrastruktur für E-Taxis an Taxiständen einrichten

Antrag Nr. 14-20 / A 02377 Herr StR Manuel Pretzl vom 04.08.2016

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 Prof. 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 Schön-
feld-Knor, Frau Stadträtin Ulrike Boesser, Herrn Stadtrat Christian Vorländer und Herrn Stadt-
rat Horst Lischka vom 01.04.2015

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09121

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 18.07.2017 (SB)

Öffentliche Sitzung

8 Anlagen

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 18.07.2017 (SB)

Öffentliche Sitzung

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 be-
grenzt 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 beschlossen. 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. Im Rahmen von IHFEM 2015 werden bis Ende 2017 bis zu 200 Ladepunkte an 100 Normalladesäulen errichtet. Diese Aufgabe umfasst den Aufbau der Ladesäulen bis Ende 2017 und deren Betrieb zunächst bis zum 11. Juli 2019 (3 Jahre nach der Betrauung im Rahmen von IHFEM 2015). Zu diesem Zweck wurde dem Referat für Arbeit und Wirtschaft für die Laufzeit bis zum 11. Juli 2019 ein Budget von 3,28 Millionen € zur Verfügung gestellt.

Am 02.07.2016 ist die „Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie in Kraft getreten. Aufgrund des Verbots der Doppelförderung musste die Landeshauptstadt München die Förderung rein batterieelektrisch betriebener Fahrzeuge im Rahmen des Förderprogramms Elektromobilität beenden und ihre Förderrichtlinie entsprechend anpassen (Beschluss der Vollversammlung vom 20.07.2016). Durch den Wegfall der genannten Fördertatbestände wurden in der Folge Mittel aus dem IHFEM-Förderprogramm Elektromobilität frei. Am 14.12.2016 fasste die Vollversammlung des Stadtrates den Beschluss, die freigewordenen Mittel innerhalb des IHFEM umzuschichten. Das zunächst im Bereich des Aufbaus und Betriebs eines öffentlichen Ladesäulensystem zur Verfügung stehende Budget von 3,28 Mio. € wurde hierbei um 3,3 Mio. € (Umschichtungsmittel) erhöht. Darin enthalten sind 500.000 € für die Markierung und Beschilderung der Stellflächen an der Ladeinfrastruktur (Maßnahmen-Nr. 3.10.5), die vom RAW an das Baureferat zur Verwendung weiter gegeben werden.

Die Umschichtungsmittel sollen schwerpunktmäßig für die Errichtung von Schnellladeinfrastruktur verwendet werden. Zusätzlich zu den 100 Normalladesäulen, die bis Ende 2017 errichtet werden, sollen mit den Umschichtungsmitteln bis Ende 2018 bis zu 18 Multicharger (je ein Schnellladepunkt 50 KW und ein Normalladepunkt 22 KW) und bis sechs Normalladesäulen (zwei Normalladepunkte 22 KW) im Stadtgebiet errichtet werden. Die Zielzahl erhöht sich in Abhängigkeit der unter Punkt 2. dargestellten Bundesförderung auf bis zu 22 Multicharger und acht Normalladesäulen. Die Multicharger werden an hoch frequentierten Standorten nahe Hauptverkehrsachsen und zugleich auch in der Nähe von Taxiständen / Wartebereichen von Taxis installiert werden. Vier der Standorte für Multicharger sind zudem in unmittelbarer Nähe zu den städtischen Gewerbehöfen der

Münchner Gewerbehofgesellschaft (MGH) geplant. Sechs Normalladesäulen dieses Umsetzungsbeschlusses mit in Summe 12 Ladepunkten werden an drei Park & Ride-Anlagen im äußeren Stadtgebiet aufgebaut. Sie sollen hauptsächlich von Pendlern genutzt werden. Geplant ist eine Umsetzung an den U-Bahnhöfen Westfriedhof und Oberwiesenfeld sowie am S-Bahnhof Lochhausen (Parkplatz Lochhausen Nord). Im Falle einer Bewilligung des Förderantrags stehen Umschichtungsmittel für den Bau von zwei weiteren Normalladesäulen zur Verfügung, deren Standorte noch zu definieren sind. Darüber hinaus sollen die 100 bereits geplanten bzw. errichteten Normalladesäulen evaluiert und an erhöhte technische Anforderungen, z.B. VDE-Anwendungsregel N 4101¹, angepasst werden. Die VDE-Anwendungsregel sorgt für zukunftssichere Zählerplätze, die auch spätere Erweiterungen zum intelligenten Messsystem ermöglichen. Budgetmittel in Höhe von 170.000 € für Beschilderung und Markierung der Ladeinfrastruktur werden auf dem Büroweg vom Referat für Arbeit und Wirtschaft (Fipo 8300.985.7530.1 - „Öffentl. Ladesäulensystem“) an das hierfür zuständige Baureferat (Fipo 6300.505.0000.2 - „Bauunterhalt Tiefbau“) übertragen. Im Wege der Übertragung wurden in 2016 für das Baureferat Budgetmittel in Höhe von 330.000 € bereits umgeschichtet.

2. Antrag auf Zuwendungen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur des BMVI

Die Landeshauptstadt München hat sich im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (1. Aufruf 2017) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) um Zuwendungen beworben. In dem am 24.04.2017 von der Stadtkämmerei beim BMVI eingereichten Antrag soll der Ausbau der Ladeinfrastruktur in der Landeshauptstadt München durch den Bund gefördert werden. Der Antrag auf staatliche Zuwendungen des Bundes bezieht sich auf die durch den Beschluss zur IHFEM-Mittelum-schichtung finanzierbaren 18 Multicharger und sechs Normalladesäulen, die im vorliegenden Umsetzungsbeschluss genannt werden. Unter Anwendung der entsprechenden Fördersätze errechnet sich eine Zuwendung in Höhe von ca. 436.500 € (33%). Falls dem Förderantrag beim BMVI entsprochen wird, erhöhen sich die zur Verfügung stehenden Mittel um die Fördersumme. Entsprechend steigt die Anzahl der finanzierbaren Ladestationen auf 22 Multicharger und bis zu acht Normalladesäulen.

3. Betrauung der Stadtwerke München GmbH

Mit dem weiteren Aufbau und Betrieb der öffentlichen Ladeinfrastruktur sind – wie in IHFEM 2015 auch – die Stadtwerke München (SWM) zu betrauen.

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.

¹ VDE-Anwendungsregel N 4101: Anforderungen an Zählerplätze in elektrischen Anlagen im Niederspannungsnetz

Die Betrauung erfolgt schriftlich nach Beschlussfassung des Stadtrats. Die Laufzeit für den Betrieb der Ladeinfrastruktur ist analog zur bestehenden Betrauung aus dem IHFEM 2015 bis zum 11. Juli 2019 terminiert.

Kosten und Finanzierung

Für den Betrieb der Ladesäulen erhalten die SWM Betriebseinnahmen aus deren kostenpflichtigen Nutzen. Diese leisten allerdings nur einen Beitrag zur Deckung der zu erwartenden Betriebskosten. Auf Grundlage von Beschlüssen der Vollversammlung vom 14.12.2016 zur Mittelumschichtung im Rahmen von IHFEM ersetzt die Landeshauptstadt München den SWM Investitions- und Betriebskosten des öffentlichen Ladesäulensystems (IHFEM-Maßnahmen 3.10.3, 3.10.1.1, 3.10.4 und 3.10.5), die nicht durch Erlöse gedeckt werden können, bis zu einem Gesamtbetrag von 3,13 Millionen €. Der Bewilligungszeitraum beginnt mit der Betrauung und läuft bis zum 11. Juli 2019. Die Zuwendung ist zweckgebunden und wird als Fehlbedarfsfinanzierung ausgereicht.

Zuschussfähig sind bis zu einem Gesamtbetrag von 3,13 Mio. €:

- Investitionskosten und sonstige einmalige Kosten der Normal- und Schnellladeinfrastruktur (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 Baufeld, Anschluss an das Stromnetz, Verbesserung des technischen Standards bestehender Ladesäulen, Inbetriebnahme und IT-Anbindung der Ladepunkte, Personal sowie ggf. erforderlicher Umbau (technische Anpassungen), Rückbau und Entsorgung)
- Evaluation der Ladesäulennutzung
- 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)

Die SWM haben durch ein angemessenes, kontinuierliches Projekt-Controlling 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 Ausbauziel eventuell gefährdet ist, führen die SWM mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft rechtzeitig Gespräche, unter welchen Voraussetzungen diese Zielzahlen noch während der Projektlaufzeit er-

reicht werden können.

Regelung nach Ablauf der Laufzeit

Wenn bei defizitärem Betrieb die Anschlussfinanzierung nach dem 11. Juli 2019 nicht sichergestellt wird, sind die SWM nicht zum Weiterbetrieb der Ladeinfrastruktur verpflichtet. Aus heutiger Sicht ist auch nach dem 11. Juli 2019 mit einem nicht kostendeckenden Betrieb zu rechnen. Eine gegebenenfalls erforderliche Anschlussförderung muss daher noch während der 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 Betriebslaufzeit im Juli 2019 enthält.

4. Realisierungskonzept Ladestationen

In Abstimmung mit den SWM wird eine Fortführung des aktuellen Realisierungskonzepts vorgeschlagen:

Technische Anforderungen

- Es werden zum einen bis zu acht Normalladesäulen mit je 2 AC-Ladepunkten aufgebaut, die über eine Ladeleistung von bis zu 22 kW AC² verfügen. Zum anderen erfolgt der Aufbau von bis zu 22 Multichargern mit je einem Normalladepunkt AC (22 kW) und einem Schnellladepunkt DC³ (50 kW) aufgebaut. Der AC- und der DC-Ladepunkt können zeitgleich betrieben 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

² AC: Alternating Current = Wechselstrom

³ DC: Direct Current = Gleichstrom

alternative Kraftstoffe (RICHTLINIE 2014/94/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 22. Oktober 2014, kurz „EU AFI-Richtlinie“⁴) 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 abfragen, ob an der gewünschten Ladestation aktuell Fahrzeuge laden. Im Rahmen des Forschungsprojektes City2Share wird die Detektion der Verfügbarkeit der Stellplätze an Ladesäulen pilotiert und evaluiert.

Diskriminierungsfreiheit

Für den diskriminierungsfreien Zugang zur Ladeinfrastruktur wird für die oben genannten Multicharger und Normalladesäulen gemäß EU AFI-Richtlinie eine Möglichkeit für das spontane Laden und Bezahlen (Direct Payment) eingerichtet. Karten anderer Anbieter werden in ein Roaming integriert (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).

⁴ Teile der AFI-Richtlinie sind bereits in nationales Recht umgesetzt („Ladesäulenverordnung“ vom März 2016)

ren sowie ggf. Kosten eines Rückbaus; vgl. auch 3.).

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.)

Die Beschaffung der Ladestationen erfolgt durch die SWM gemäß der geltenden Beschaffungsregeln 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 3.). 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.

5. Planung der Ladesäulenstandorte

Die städtische Arbeitsgruppe „Laden und Parken“ unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und unter Beteiligung des Baureferates, des Kommunalreferates, des Kreisverwaltungsreferates, des Referates für Arbeit und Wirtschaft, des Referates für Gesundheit und Umwelt und der SWM bleibt für die Planung der weiteren Ladesäulenstandorte zuständig.

Grundlagen der Planung

Die Makro-Planung berücksichtigt den im Rahmen des Schaufensterprojekts „E-Plan“ entwickelten Masterplan „Ladeinfrastruktur LHM“ und auch die Kernelemente des städtischen Verkehrsentwicklungsplans, Verkehr zu vermeiden, Verkehr auf den Umweltverbund zu verlagern und Verkehr verträglich abzuwickeln. Der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur zielt auf die Umstellung des fossil betriebenen motorisierten Individualverkehrs auf weitgehend emissionsfreie Antriebe 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

Die Grundlagen der Makro- und der Mikroplanung der Ladesäulenstandorte haben für den Ausbau der Ladeinfrastruktur aus IHFEM-Umschichtungsmitteln weiter Bestand und werden hier noch einmal verkürzt dargestellt. Für detaillierte Informationen wird auf den

Umsetzungsbeschluss zum Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Ladesäulensystems (Vorlage Nr. 14-20 / V 04950) aus dem Jahr 2016 verwiesen. In der Makro-Planung der Ladesäulenstandorte werden die Ladesäulen räumlich so angeordnet, dass eine optimale Abdeckung der Ladenachfrage gewährleistet ist. Als Einzugsgebiet einer Ladesäule 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, vornehmlich zentriert um eine ÖPNV-Haltestelle, vorgegeben, innerhalb dessen der tatsächliche Ladesäulenstandort genau festgelegt wird. Jedem Standort werden bereits heute existierende Kfz-Stellplätze zugeordnet. Die Mikro-Planung der Ladesäulenstandorte erfolgt unverändert anhand der vorgegebenen Kriterienliste (vgl. 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.

Für die Standorte der Multicharger werden die Standortanforderungen des Taxigewerbes besonders berücksichtigt. Die Standortanforderungen der Taxifahrer (z.B. Eignung des Standorts für kurze Pausen des Fahrers, Nähe zu Orten hoher Kundennachfrage) und konkrete Standortvorschläge wurden im Rahmen des VEM-Projektes⁵ und im direkten Gespräch mit Vertretern der Branche ermittelt. Sie fließen in die Standortplanung ein.

Die Mikroplanung erfolgt weiterhin auf Basis von Begehungen und unter Berücksichtigung des vom Stadtrat beschlossenen Kriterienkatalogs. Eine erneute Stadtratsbefassung für die Detailstandorte nach Abschluss der Mikro-Planung ist nicht vorgesehen. Der aktuelle Stand der Standortplanung und -umsetzung ist in Anlage 2 dargestellt.

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

Die vereinbarten Vorgaben und Verwaltungsabläufe hinsichtlich Baugenehmigung, straßenrechtliche Sondernutzung, Design der Ladestationen, straßenverkehrsrechtliche Kennzeichnung von Parkplätzen, Standortbeurteilung, Information und Einbindung der Öffentlichkeit sowie der Bezirksausschüsse werden beibehalten.

5 VEM: Virtuelle Elektromobilität im Taxi- und Gewerbeverkehr München

Die SWM verzichten als öffentlicher Maßnahmenträger gemäß Aufgrabungsordnung der Landeshauptstadt München § 6 Ziffer 1.4 ff. (Kleinmaßnahmen) auf ein Erinnerungsverfahren. Auf eine explizite „Spartenabfrage“ wird zur Beschleunigung des Gesamtverfahrens bewusst verzichtet. Dies kann dazu führen, dass einzelne Standorte nachträglich noch Veränderungen erfahren müssen. Der verwaltungstechnische Vollzug der Baumaßnahme wird über das automatisierte Verfahren (SPAKOO) durchgeführt. Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis und die verkehrsrechtliche Anordnung erfolgen weiterhin auf Antrag der SWM durch das KVR. Das Design der Ladestationen kann auf unterschiedliche Typen und Hersteller angepasst werden (vgl. Beispiele in Anlage 3).

7. Zeitplanung

Ziel ist es, die Zahl von bis zu 18 Multichargern und sechs Normalladesäulen – bzw. die bei Förderung durch den Bund erhöhte Anzahl von bis zu 22 Multichargern und acht Normalladestationen – bis Ende 2018 zu erreichen. Wesentlich für die Umsetzungsgeschwindigkeit ist die zügige Genehmigung der Standorte.

8. Evaluation

Um einen bedarfsgerechten weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur zu gewährleisten, ist es notwendig, den Bestand und die Nutzung der Ladesäulen auszuwerten. Für das Projekt wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Evaluation unter Mitwirkung der beteiligten Referate und der SWM durchführen.

Die SWM stellen zum Zwecke der Evaluation dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Halbjahresrhythmus Daten zum Ladesäulenbestand (SWM-Ladesäulen, öffentlich zugängliche Ladesäulen Dritter auf Münchner Stadtgebiet) zur Verfügung. In der AG Laden und Parken kann der Ausbaustand der Ladeinfrastruktur in anderen Städten (Berlin, Hamburg, Frankfurt, Köln, Stuttgart, Düsseldorf) kommuniziert werden. Auch die Darstellung von Nutzergruppen (z.B. E-Car-Sharing, Privatnutzer), aggregiert in Prozentanteilen, ist vorgesehen. Standortbezogene Histogramme zur Belegung und Nutzung von Ladepunkten, inkl. der Uhrzeit, werden ebenfalls aufbereitet. Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden anonymisierte Nutzungsdaten (Rohdaten) der SWM-Ladeinfrastruktur übermittelt. Der Austausch erfolgt quartalsweise und nach Bedarf in unbearbeiteter und maschinenlesbarer digitaler Form (z.B. CSV, XLSX o.ä.) ohne Angaben von personenbezogenen Daten bzw. Kundendaten.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung verwendet die überlassenen Daten zur bedarfsgerechten Makrostandortplanung. Abstrahierte und aggregierte Auswertungen und Darstellungen erfolgen gegenüber städtischen Gremien stets ohne Angaben von kWh. Eine Weitergabe der Informationen wird ohne vorherige Freigabe durch die SWM ausge-

schlossen.

Neben einer der Auswertung der Systemdaten sollen Kunden und Nichtnutzer des Ladesäulensystems durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung befragt werden (vgl. Handlungsfeld 1, Maßnahme „Evaluation der Mobilitätsstationen“ im Beschluss IHFEM 2018, 14-20 / V 08860 vorbehaltlich des Beschlusses durch den Stadtrat).

Ergänzend werden in die Evaluation vorliegende Ergebnisse aus den Modellquartieren von City2Share, Smarter Together und Civitas Eccentric einfließen.

9. Anträge

Elektromobilität IV – Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Antrag Nr. 14-20 / A 02376 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl vom 04.08.2016

In seinem Antrag (vgl. Anlage 4) fordert der Antragsteller das Referat für Gesundheit und Umwelt sowie das Referat für Arbeit und Wirtschaft auf, alle notwendigen Schritte zu prüfen, um die Infrastruktur an öffentlichen Ladesäulen für E-Fahrzeuge noch schneller auszubauen. Zusätzlich zu den bis Ende 2017 vorgesehenen 100 Ladesäulen sind zusätzliche 100 Ladesäulen in diesem Zeitraum zu errichten, wobei der Fokus auf öffentlichen Tiefgaragen, Parkhäusern und Park+Ride-Anlagen liegen soll. Wenn möglich sind dafür Fördermittel des Bundes zu akquirieren. Zudem soll geprüft werden, ob ggf. Mittel aus IHFEM 2015 verwendet werden können.

Zu diesem Antrag nehmen die angesprochenen Referate wie folgt Stellung:

Mit der Mittelumschichtung in IHFEM 2015 in Höhe von 3,3 Mio. € zugunsten des Aufbaus öffentlicher Ladeinfrastruktur hat sich das zu diesem Zweck verfügbare Budget verdoppelt. Fördermittel des Bundes wurden, wie vom Antragsteller gefordert, am 24.04.2017 von der Stadtkämmerei ebenfalls beantragt. Im Falle eines positiven Förderbescheids des Bundes können mit dem erweiterten Budget 22 Multicharger und acht Normalladestationen errichtet und bis Juli 2019 betrieben werden. Dies sind vier Multicharger und zwei Normalladestationen mehr, als ohne Bundesförderung errichtet und betrieben werden könnten. Aufgrund der kurzen Ladezeit an Schnellladepunkten haben Multicharger die Kapazität, fünfmal so viele Ladevorgänge abzuwickeln wie Normalladesäulen. Werden alle 22 geplanten Multicharger sowie acht Normalladesäulen errichtet, so entspricht dies von den Kapazitäten dem Aufbau von 118 Normalladesäulen, wodurch die Forderung des Antragstellers, 100 zusätzliche Ladesäulen zu errichten, deutlich erfüllt wäre.

Der vom Antragsteller geforderten Fokussierung auf Standorte in öffentlichen Tiefgaragen, Parkhäusern und Park+Ride-Anlagen wird durch den Aufbau der sechs Normalladesäulen an P+R-Anlagen teilweise entsprochen. Einer der Schnellladestandorte ist in der Occamstraße im direkten Umfeld eines öffentlichen Parkhauses geplant. Bei den übrigen Standorten der zu errichtenden Schnellladeinfrastruktur liegt der Schwerpunkt unter ande-

rem aus folgenden Gründen weiterhin auf dem öffentlichen Verkehrsgrund:

- Die Ladedauer an Schnellladepunkten ist auf eine Stunde begrenzt. Stellplätze auf Park+Ride-Anlagen werden in der Regel länger als eine Stunde genutzt, z.B. von Berufspendlern.
- Das Förderprogramm des Bundes zum Aufbau von Ladeinfrastruktur steht neben den Kommunen auch privaten natürlichen und juristischen Personen offen. Parkhausbetreiber sollen daher in eigener Verantwortung über den Aufbau von Ladeinfrastruktur entscheiden und können ggf. selbst einen Förderantrag stellen.
- Auf öffentlichem Verkehrsgrund besteht die Möglichkeit, an Ladestationen auf die Parkgebühr zu verzichten und nur für den Ladevorgang ein Entgelt zu erheben. So kann die Nutzung von E-Fahrzeugen attraktiver gemacht werden.

Der Bescheid des Bundes zum städtischen Förderantrag lag zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung noch nicht vor. Er war für Juni bzw. Juli 2017 angekündigt. Die Ausschreibung zur Beschaffung der Ladesäulen führen die SWM nach Zugang des Förderbescheids und nach Betrauung durch die LH München durch. Vorbereitende Schritte (z.B. die exakte Festlegung der Standorte durch Begehung und die Beantragung der notwendigen Genehmigungen) können schon im Jahr 2017 gemacht werden. Die vollständige Errichtung der Ladesäulen wird jedoch vor Ende des Jahres 2017 nicht zu realisieren sein.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02376 von Herrn Stadtat Manuel Pretzl vom 04.08.2016 wird damit nach Maßgabe der oben stehenden Ausführungen entsprochen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Fortschreibung des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2018-2020) verwiesen. Hier sollen dem Stadtrat weitere Maßnahmen zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur auf Münchner Stadtgebiet vorgeschlagen werden (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860 zum Beschluss des Ausschusses für Gesundheit und Umwelt [VB] am 18.07.2017).

E-Mobilität V – Ladeinfrastruktur für E-Taxis an Taxiständen einrichten

Antrag Nr. 14-20 / A 02377 Herr StR Manuel Pretzl vom 04.08.2016

In seinem Antrag (vgl. Anlage 5) fordert der Antragsteller, die Verwaltung möge in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken München prüfen, welche Taxistandplätze sich besonders gut für eine schnelle und kostengünstige Ausstattung mit Ladesäulen eignen.

Zu diesem Antrag nimmt das Referat für Arbeit und Wirtschaft wie folgt Stellung:
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 Taxiunternehmern 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 vom Antragsteller geforderte Ermittlung geeigneter Taxistände kommt daher zu dem Ergebnis, dass Taxistände als Standorte für Ladeinfrastruktur nicht geeignet sind.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02377 von Herrn StR Manuel Pretzl vom 04.08.2016 ist entsprochen, als die geforderte Prüfung stattgefunden hat.

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 Prof. Dr. Hans Theiss vom 04.01.2016

In diesem Antrag (vgl. Anlage 6) 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 Referat für Arbeit und Wirtschaft wie folgt Stellung:
Die 22 Multicharger dieses Umsetzungsbeschlusses sollen an hoch frequentierten Standorten nahe Hauptverkehrsachsen und zugleich auch in der Nähe von Taxiständen und den Wartebereichen von Taxis installiert werden.

Die existierende Schnellladestation in der Engelschalkinger Str. 14 (nahe Klinikum Bogenhausen) und folgende geplante Schnellladestandorte verdeutlichen dies exemplarisch:

- Prielmayerstr. 3 (nahe Hauptbahnhof)
- Oslostr. 16 (nahe Riem Arcaden und Messe München)
- Occamstr. 20 (nahe Münchner Freiheit)
- Pariser Str. 30 (nahe Ostbahnhof)
- Trappentreustr. 20 (nahe Donnersberger Brücke)
- Haagerstr. 11 (nahe Ostbahnhof)
- Josef-Felder-Straße (nahe Pasing Arkaden und Bahnhof Pasing)
- Lyonel-Feiningers-Str. 3 (Parkstadt Schwabing, nahe Highlight Towers)

Einige der genannten Standorte wurden auf Vorschlag des Taxigewerbes ausgesucht.

E-Taxis und deren Fahrer haben eine Vorbildfunktion für die Allgemeinheit, indem sie den Fahrgästen die Elektromobilität als Antriebsform näher bringen. Insofern ist jegliche Un-

terstützung des Taxigewerbes bei der Einführung von E-Fahrzeugen grundsätzlich sinnvoll und die vom Antragsteller geforderte exklusive Ladeinfrastruktur für Taxis wäre wünschenswert. Da Bau und Betrieb von Schnellladeinfrastruktur teuer sind und andere Nutzergruppen ebenfalls einen hohen Bedarf nach öffentlichen Lademöglichkeiten haben, sollen die geplanten 22 Multicharger jedoch allen Nutzern zugänglich gemacht werden. Taxiunternehmen haben zudem die Möglichkeit, bei der Landeshauptstadt Fördermittel zur Errichtung von Ladeinfrastruktur auf ihren Betriebshöfen zu beantragen, sofern sich diese innerhalb der Stadtgrenze Münchens befinden.

An dieser Stelle wird auf das von der Landeshauptstadt München unterstützte, vom ADAC Südbayern e.V. initiierte Förderprogramm „TaxE München“ verwiesen, das zukünftig gefahrene Besetzkilometer mit E-Taxis fördert. Die Förderrichtlinie des Programms soll im Juli 2017 von der Vollversammlung des Stadtrates beschlossen werden (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860) und ist ein Baustein des mit dem ADAC Südbayern e.V. initiierten Programms zur Elektrifizierung des Münchner Taxiverkehrs. Mit diesem Projekt soll die Elektrifizierung des Taxiverkehrs nachhaltig voran getrieben werden (vgl. auch Beschluss der Vollversammlung zur Mittelumschichtung innerhalb des IHFEM 2015 vom 14.12.2016, Vorlage Nr. 14-20 / V 07497, S. 15 f.).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01694 von Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Georg Schlagbauer und Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 04.01.2016 wird damit nach Maßgabe der oben stehenden Ausführungen entsprochen.

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 7) 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 Referat für Arbeit und Wirtschaft wie folgt Stellung:

Die Voraussetzungen für eine komplette Umstellung des Taxiverkehrs sind derzeit noch

nicht gegeben. Die rechtlichen Vorgaben für das Taxigewerbe⁶ 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 des gesamten Ladesäulensystems und – wie in der Stellungnahme zu Antrag Nr. 14-20 / A 01694 erwähnt – 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 müssen. Das Kreisverwaltungsreferat wird die Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf mögliche Priorisierungen bei der Konzessionierung von emissionsfreien Taxifahrzeugen weiter beobachten und - im Benehmen mit anderen städtischen Stellen - entsprechende Möglichkeiten nutzen.

Im Rahmen des mit dem ADAC Südbayern e.V. initiierten Förderprogramms „TaxE München“ ist die Landeshauptstadt München als Kooperationspartnerin mit einem eigenen Förderprogramm für E-Taxis beteiligt. Hierfür hat der Stadtrat im Rahmen der Mittelum-schichtung in IHFEM (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) insgesamt 2 Mio. € an Fördermitteln zur Verfügung gestellt. Dies wird die Attraktivität für eine Umstellung des Münchner Taxiverkehrs auf Elektromobilität nachhaltig erhöhen.

Die SWM schließen sich den Ausführungen des Referates für Arbeit und Wirtschaft an.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00989 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.04.2015 wird damit nach Maßgabe der oben stehenden Ausführungen entsprochen.

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 8) 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.

⁶ z. B. Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BOKraft), Taxiordnung der LH München

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

Seit dem Jahr 2010 gibt es zwischen den SWM und der P+R Park & Ride GmbH München eine Vereinbarung zum Auf- und Ausbau von Ladeinfrastruktur an P+R-Anlagen.

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

Die sechs Normalladesäulen des Umsetzungsbeschlusses mit 12 AC-Ladepunkten werden an drei Park+Ride-Anlagen an zwei U-Bahnhöfen und einem S-Bahnhof im äußeren Stadtgebiet aufgebaut. Es handelt sich hierbei nach aktueller Planung um die U-Bahnhöfe Westfriedhof und Oberwiesenfeld sowie den S-Bahnhof Lochhausen (P+R-Anlage Lochhausen Nord).

An den P+R-Anlagen Fröttmaning und Messestadt Ost existieren bereits Ladesäulenstandorte, die in absehbarer Zeit auf einen aktuellen technischen Stand gebracht werden sollen. Aktuell ist nur die Normalladesäule im P+R-Parkhaus Messestadt Ost in Betrieb.

Es ist sinnvoll die Errichtung von Lademöglichkeiten im Zusammenhang mit Neubaumaßnahmen oder anlässlich von Sanierungen zu prüfen. Die P+R GmbH stimmt sich bei anstehenden Maßnahmen mit ihrem Betreuungsreferat, dem Kreisverwaltungsreferat, ab.

Dem 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 wird damit nach Maßgabe der oben stehenden Ausführungen entsprochen.

Anhörungsrechte eines Bezirksausschusses sind nicht gegeben.

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.

Eine fristgerechte Vorlage war nicht möglich, da die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Die Behandlung in der heutigen Sitzung ist zwingend notwendig, da die Betrauung der SWM möglichst bald erfolgen muss, um im Fall eines positiven Förderbescheids des Bundes umgehend mit der Umsetzung der Maßnahmen beginnen zu können. Die vom Bund geförderte Infrastruktur ist gemäß Förderrichtlinie binnen Jahresfrist zu errichten.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Richard Quaas, und der Verwaltungsbeirat für Wirtschaftsförderung Herr Stadtrat Mario Schmidbauer sowie die Antragstellerinnen und Antragsteller 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 im Rahmen des bereits erfolgten Beschlusses zur Umschichtung von Mitteln aus IHFEM 2015 zu.
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, den erforderlichen Gesellschafterbeschluss zur Betrauung der SWM mit dem weiteren Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Ladesäulensystems zu fassen.
3. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, den SWM im Rahmen der Betrauung die Aufgabe zu übertragen, gemeinsam mit den zuständigen Referaten, die in der Makro-Planung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vorgegebenen Standorte weiterhin detailliert zu planen und deren rasche bauliche Umsetzung in die Wege zu leiten. Die am Genehmigungsverfahren beteiligten Referate werden um rasche Abwicklung gebeten.
4. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die vom Stadtrat in der Sitzung vom 14.12.2016 genehmigten Mittel für das Handlungsfeld 8 in Höhe von 1.500.000 € in 2017 und 1.800.000 € in 2018 im Haushaltsplanverfahren bei der Stadtkämmerei zu beantragen (investiv, verschiedene Maßnahmennummern).
5. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, für die Beschilderung und Markierung der zu errichtenden Ladesäulen Mittel in Höhe von 170.000 € (Fipo 8300.985.7530.1 - „Öffentl. Ladesäulensystem“) an das Baureferat (Fipo 6300.505.0000.2 - „Bauunterhalt Tiefbau“) zu übertragen.
6. Die weitere 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 weiterhin von 37 € auf 12 € je angefangenem m² zu senken.
7. 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 weiterhin zu informieren.

8. Der Stadtrat wird zu gegebener Zeit über den Stand des Ausbaus informiert und mit gegebenenfalls notwendigen Entscheidungen erneut befasst.
9. 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, Smarter Together, Civitas Eccentric) einfließen zu lassen.
10. Die Anträge Nr. 14-20 / A 02376, Nr. 14-20 / A 02377, Nr. 14-20 / A 00989, Nr. 14-20 / A 01694 und Nr. 14-20 / A 00864 sind geschäftsordnungsgemäß erledigt.
11. 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 Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)
an die Stadtkämmerei
an das Revisionsamt
z.K.

V. Wv. RAW - FB 2

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

2. An das Baureferat
An das Kommunalreferat
An das Kreisverwaltungsreferates
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An die Stadtkämmerei
An Frau Stadträtin Ulrike Boesser
An Frau Stadträtin Heide Rieke
An Herrn Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier
An Herrn Stadtrat Cumali Naz
An Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor
An Herrn Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss
An Herrn Stadtrat Christian Vorländer
An Frau Stadtschulrätin Beatrix Zurek
An die Stadtwerke München

z.K.

Am