

**Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung
der Elektromobilität in München (IHFEM 2018)**

Produkt 33561100 Umweltvorsorge und 33561200 Förderung von Einrichtungen und Projekten
im Umweltbereich (RGU)

Produkt 31111510 Serviceeinrichtungen des Direktoriums (DIR)

Produkt 38512100 Stadtentwicklungsplanung (PLAN)

Produkt 35122300 Straßenverkehr (KVR)

Produkt 44571100 Wirtschaftsförderung (RAW)

Produkt 34111710 Grundstücks- und Gebäudemanagement (KR)

Produkt 32541100 Städtische Verkehrsflächen (BAU)

Änderung des MIP 2018 - 2022

Finanzierungen ab dem Jahr 2018

E-Mobilitätsagentur für München

Antrag Nr. 14-20 / A 00865 der SPD-Stadtratsfraktion vom 01.04.2015

E-Mobilität: Handlungsfeld 0 – Münchner Agentur für Elektromobilität

Antrag Nr. 14-20 / A 00986 der Stadtratsfraktion der GRÜNEN/RL vom 30.04.2015

E-Mobilitätskonzept für die Metropolregion München

Antrag Nr. 14-20 / A 00866 der SPD-Stadtratsfraktion vom 01.04.2015:

**Elektromobilität 5: Lade-Infrastruktur für Elektro-Fahrräder der städtischen
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**

Antrag Nr. 14-20 / A 00944 der CSU Stadtratsfraktion vom 23.04.2015

Bei Sightseeing Bustouren Elektrofahrzeuge einsetzen

Antrag Nr. 14-20 / A 01523 der Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte – FREIE WÄHLER /
BAYERNPARTEI vom 13.11.2015

Förderrichtlinie E-Mobilität korrigieren

Antrag Nr. 14-20 / A 01642 der Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte – FREIE WÄHLER /
BAYERNPARTEI vom 11.12.2015

**München beendet die Förderung der Anschaffung von E-Fahrzeugen – Förderrichtlinie
Elektromobilität wird außer Kraft gesetzt**

Antrag Nr. 14-20 / A 02057 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und
Bürgerbeteiligung vom 28.04.2016

Förderung Elektromobilität – Umstellung der Fuhrparke der städtischen Gesellschaften prüfen

Antrag Nr. 14-20 / A 02513 der CSU Stadtratsfraktion vom 04.10.2016

Förderung Elektromobilität – Ladesäulen für E-Fahrzeuge städtischer Beschäftigter auf städtischem Grund oder in städtischen Gebäuden (z.B. Tiefgaragen) ermöglichen

Antrag Nr. 14-20 / A 02512 der CSU Stadtratsfraktion vom 04.10.2016

E-Mobilität im Referat für Gesundheit und Umwelt mit einer Leitungsstelle stärken

Antrag Nr. 14-20 / A 02737 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/Rosa Liste vom 14.12.2016

Nur noch saubere Sightseeing-Busse in der Stadt zulassen!

Antrag Nr. 14-20 / A 02872 der Stadtratsfraktion CSU vom 10.02.2017

E-Kutschen für München: Elektromobilität mal anders angepackt

Antrag Nr. 14-20 / A 03048 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/Rosa Liste vom 13.04.2017

47 Anlagen

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860

**Beschluss des Umweltausschusses
vom 18.07.2017 (VB)
Öffentliche Sitzung**

Anlagen:

1. Anlage: Förderrichtlinie Elektromobilität der Landeshauptstadt München
2. Anlage: Maßnahmenblatt „Evaluation der Mobilitätsstationen“
3. Anlage: Maßnahmenblatt „Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen im Stadtgebiet im öffentlichen Straßenraum“
4. Anlage: Maßnahmenblatt „E-Sharing Stationen im Neubau in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft“
5. Anlage: Maßnahmenblatt „Studie sowie Pilotanwendung zur Umsetzung von E-Sharing Stationen und E-Lademöglichkeiten im Wohnbestand“
6. Anlage: Förderrichtlinie E-Taxis
7. Anlage: Kooperationsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt München und dem ADAC Südbayern e.V zum Projekt „TaxE München“
8. Anlage: Maßnahmenblatt „Modellierung E-Rad für München“
9. Anlage: Maßnahmenblatt „Azubi E-Bike - Projekt zur Förderung der Pedelec Nutzung bei Azubis“
10. Anlage: Maßnahmenblatt „Elektrifizierung des Busverkehrs“
11. Anlage: Maßnahmenblatt „Pilotprojekt E-Busse für Sightseeing-Touren“
12. Anlage: Maßnahmenblatt „Modernisierung und Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks“
13. Anlage: Maßnahmenblatt „Erprobung von schweren Nutzfahrzeugen mit unterschiedlichen elektrischen Antriebskonzepten“
14. Anlage: Maßnahmenblatt „Errichtung von Ladeinfrastruktur in stadt eigenen und angemieteten Gebäuden“
15. Anlage: Maßnahmenblatt „Öffentliche Ladeinfrastruktur“
16. Anlage: Maßnahmenblatt „Förderung netzdienlicher Ladung von Elektrofahrzeugen im Versorgungsnetz“
17. Anlage: Maßnahmenblatt „Bezuschussung von Veranstaltungen und Projekten im Bereich Bildung und Forschung“
18. Anlage Maßnahmenblatt „Kommunikationsoffensive München e'zapft is“
19. Anlage Maßnahmenblatt „Koordinationsstelle Elektromobilität innerhalb der Stadtverwaltung“
20. Anlage: Maßnahmenblatt „Verbreitung der notwendigen Kompetenzen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur an und in Gebäuden“

21. Anlage: Maßnahmenblatt „Integration des Themas E-Mobilität in die Mobilitätsberatung München – Gscheid mobil“
22. Anlage: Maßnahmenblatt „Public-Private-Partnership“
23. Anlage Maßnahmenblatt „Elektromobilitätskonzept für die Metropolregion München“
24. Anlage: Stellungnahme RAW zu StrA Nr. 14-20 / A 02872 (Nur noch saubere Sightseeing-Busse in der Stadt zulassen)
25. Anlage: Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 01523 Bei Sightseeing Bustouren Elektrofahrzeuge einsetzen
26. Anlage: Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 02872 Nur noch saubere Sightseeing-Busse in der Stadt zulassen
27. Anlage: Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 01642 Förderrichtlinie E-Mobilität korrigieren
28. Anlage: Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 02057 München beendet die Förderung der Anschaffung von E-Fahrzeugen – Förderrichtlinie Elektromobilität wird außer Kraft gesetzt
29. Anlage: Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 02513 Förderung Elektromobilität – Umstellung der Fuhrparke der städtischen Gesellschaften prüfen
30. Anlage: Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 03048 E-Kutschen für München: Elektromobilität mal anders angepackt
31. Anlage: Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 02737 E-Mobilität im Referat für Gesundheit und Umwelt mit einer Leitungsstelle stärken
32. Anlage: Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 00865 E-Mobilitätsagentur für München
33. Anlage: Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 00986 E-Mobilität: Handlungsfeld 0 – Münchner Agentur für Elektromobilität
34. Anlage: Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 00866 E-Mobilitätskonzept für die Metropolregion München
35. Anlage: Stellungnahme Direktorium zur Abgabe von Strom
36. Anlage: Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 00944 Elektromobilität 5: Lade-Infrastruktur für Elektro-Fahrräder der städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
37. Anlage: Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 02512 Förderung Elektromobilität – Ladesäulen für E-Fahrzeuge städtischer Beschäftigter auf städtischem Grund oder in städtischen Gebäuden (z.B. Tiefgaragen) ermöglichen
38. Anlage: Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 14.06.2017
39. Anlage: Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferats vom 22.06.2017
40. Anlage: Mitzeichnung des Direktoriums vom 12.06.2017
41. Anlage: Mitzeichnung des Kommunalreferats vom 12.06.2017
42. Anlage: Mitzeichnung des Kreisverwaltungsreferats vom 13.06.2017
43. Anlage: Mitzeichnung des Baureferats vom 13.06.2017
44. Anlage: Mitzeichnung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 16.06.2017
45. Anlage: Mitzeichnung des Referats für Bildung und Sport vom 16.06.2017
46. Anlage: Mitzeichnung des Referats für Arbeit und Wirtschaft vom 30.06.2017
47. Anlage: Übersicht Mittelabfluss in IHFEM 2015 bei fortzuschreibenden Maßnahmen

I. Vortrag der Referentin

A. Fachlicher Teil

1. Anlass

Grundsatzbeschluss zum IHFEM 2015 und seine Anpassung

Gemäß des Grundsatzbeschlusses zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) wurde unter Federführung des Referats für Gesundheit und Umwelt ein referatsübergreifender Prozess zur Förderung der Elektromobilität in München initiiert. Hierfür wurden für den Zeitraum 2015-2017 Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 30.452.075 Euro stadtwweit bewilligt.

Das Handlungsprogramm umfasst in seiner ersten Fassung von 2015 neun Handlungsfelder sowie zusätzlich das handlungsfeldübergreifende Förderprogramm Elektromobilität „München emobil“.

Die Richtlinie zum Förderprogramm „München emobil“ trat erstmals im April 2016 in Kraft (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04646 vom 16.12.2015). Zum 01.01.2017 wurde die Förderrichtlinie angepasst und liegt nun bereits in seiner zweiten Fassung vor (Beschlussvorlage Nr. 14-20 / V 07497 vom 14.12.2016). Die Anpassung wurde notwendig, da am 29.06.2016 das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie in einer Bekanntmachung des Bundesanzeigers die „Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)“ veröffentlicht hat, die am 02.07.2016 in Kraft getreten ist und rückwirkend ab dem 18.05.2016 gilt. Aufgrund des Verbots der Doppelförderung sowohl in der städtischen Förderrichtlinie als auch in der Richtlinie des Bundes, musste die Landeshauptstadt München die Förderung rein batterieelektrisch betriebener Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M1 und N1¹ im Rahmen des Förderprogramms Elektromobilität beenden und hat dies dem Stadtrat in der Vollversammlung am 20.07.2016 bekannt gegeben (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06678).

Durch den Wegfall der genannten Fördertatbestände wurden demzufolge Mittel im Förderprogramm Elektromobilität des IHFEM 2015 frei. Mit dem Beschluss zur „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) hat die Vollversammlung des Stadtrats eine Verschiebung von Mitteln in Höhe von 11,58 Mio. Euro aus dem Förderprogramm Elektromobilität in andere IHFEM Handlungsfelder beschlossen. Frei gewordene Mittel wurden u. a. für die Einrichtung von weiteren E-Mobilitätsstationen für die Projekte „City2Share“ und „CIVITAS ECCENTRIC“, die Förderung des Betriebs von batterieelektrisch betriebenen Taxis, den Beginn des Umbaus

¹ Fahrzeuge der EG-Klasse M1 und N1 sind Fahrzeuge bis zu einem zugelassenem Gesamtgewicht von 3,5t.

der Busflotte des ÖPNV auf batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge mit dem Ziel, bis zum Jahr 2020 mindestens die erste Buslinie mit E-Bussen zu betreiben sowie für den weiteren Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur und für die Aufstockung des Budgets zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen im städtischen Fuhrpark verwendet.

Zielsetzung des IHFEM 2018 und sein Beitrag zur Luftreinhaltung und Klimaschutz

Ziel des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM) ist es, einen Beitrag zum Klimaschutz, zur Luftreinhaltung, zum Lärmschutz und einen Beitrag zur Abkehr von fossilen Brennstoffen zu leisten. Mit dem IHFEM 2015 zielte die Landeshauptstadt München auch darauf ab, einen Beitrag zur Zielerreichung des Bundes, nämlich eine Millionen Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen bis 2020, zu leisten. Umgelegt auf den Fahrzeugbestand der Stadt München bedeutet das rund 17.500 Elektrofahrzeuge auf Münchner Straßen. Zwischenzeitlich ist die Bundesregierung von der eigenen Zielsetzung abgerückt. Es ist aber davon auszugehen, dass der Markthochlauf für Elektrofahrzeuge, analog zu den heute ubiquitären Smartphones, sehr plötzlich kommen wird. Deshalb ist es notwendig, die für das IHFEM 2015 und IHFEM 2018 entwickelten Maßnahmen konsequent und engagiert umzusetzen, um für die Entwicklung der Elektromobilität in unserer Stadt frühzeitig die Weichen zu stellen und optimale Rahmenbedingungen zu gewährleisten.

Die Zahl der zugelassenen PKW in München ist in den letzten Jahren stark gestiegen, was die Probleme der Luftreinhaltung und der Verkehrsbelastung verschärft. Zum 31. Dezember 2016 waren in München 709.555 PKW bei der Zulassungsstelle angemeldet. 15.032 mehr als im Jahr zuvor und 59.664 mehr als vor fünf Jahren².

Im Stadtgebiet Münchens können seit längerem einzelne Grenzwerte der Luftreinhaltung nicht mehr eingehalten werden. Dies gilt insbesondere für Stickstoffdioxid (NO₂). Hier wird seit mehreren Jahren der Grenzwert für den Jahresmittelwert (40 µg/m³) an hoch verkehrsbelasteten Stellen überschritten.

Verursacher dieser Immissionsbelastung sind im Wesentlichen die Emissionen des Dieserverkehrs. Das hat in der Vergangenheit zur Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland durch die Europäische Kommission sowie zu mehreren gerichtlichen Klageverfahren und einschlägigen Urteilen in mehreren Kommunen, darunter auch München, geführt (Klage und Vollstreckungsantrag der Deutschen Umwelthilfe gegen den Freistaat Bayern, Klage des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) gegen den Freistaat Bayern (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383 vom 25.01.2017, „Luftreinhalteplan München – Entscheidungen Bayerisches Verwaltungsgericht München; Sachstand und weiteres Vorgehen“).

Begründet wurden die gerichtlichen Entscheidungen im Wesentlichen damit, dass die bisher im Luftreinhalteplan München und seinen Fortschreibungen festgelegten Maßnahmen als nicht ausreichend erachtet wurden. Allerdings fehlen der Landeshauptstadt München entsprechen-

² Quelle: Kreisverwaltungsreferat München

de Rechtsgrundlagen für eine Umsetzung kurzfristig wirksamer Maßnahmen, etwa durch eine Verschärfung der Umweltzone („Blaue Plakette“). Die Stadt kann jedoch Vorkehrungen treffen, um die in ihrem Luftreinhalteplan enthaltenen Maßnahmen zu beschleunigen bzw. zu intensivieren.

Dazu zählt insbesondere die Förderung der Elektromobilität, wie sie die Landeshauptstadt München in ihrem Beschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom Mai 2015 angestoßen hat. Sie schafft ideale Rahmenbedingungen für einen Hochlauf der E-Fahrzeuge in unserer Stadt und unterstützt die Substituierung des herkömmlich motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehrs durch emissionsfreie Antriebstechniken. Dies unterstreicht die Bedeutung von IHFEM für ein gleichermaßen kurz-, mittel- und langfristig angelegtes Handlungsprogramm auch im Sinne der drängenden Luftreinhalteproblematik Münchens.

Die Landeshauptstadt München hat sich zudem auf Basis nachstehender Beschlüsse zu folgenden konkreten Klimaschutzzielen und daraus resultierende Maßnahmenumsetzungen auf kommunaler Ebene verpflichtet:

Ziel 1: Übernahme der Klimaschutzziele des Klima-Bündnis mit dem Grundsatzbeschluss zum Integrierten Handlungsprogramm Klimaschutz in München (IHKM) vom 17.12.2008 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 01333):

- Reduzierung der CO₂-Emissionen pro Kopf um 10 % alle 5 Jahre
- Halbierung der CO₂-Emissionen bis spätestens 2030 (bezogen auf das Basisjahr 1990)
- regelmäßige Bilanzierung der kommunalen CO₂-Emissionen

Ziel 2: Beitritt zum Konvent der Bürgermeister mit Beschluss vom 18.09.2008 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 00973):

- Übertreffen der EU-Ziele für 2020 und Erstellung eines Aktionsplans für nachhaltige Energie (Sustainable Energy Action Plan – SEAP): Umsetzung durch Einreichung des Integrierten Handlungsprogramm Klimaschutz in München (IHKM) als Aktionsplan
- Berichterstattung zur Maßnahmenumsetzung alle zwei Jahre

Vor dem Hintergrund der klimapolitischen Notwendigkeit und auch im Kontext der Zielanpassungen auf Bundes- und EU-Ebene werden die bisher gesetzten kommunalen Klimaschutzziele in München weiter entwickelt. Dies geschieht u.a. im Rahmen der Fortschreibung des „Integrierten Handlungsprogramm Klimaschutz in München“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08521, „IHKM, Klimaneutralität und Finanzierung ab dem Jahr 2018, Stadtratsvorlage geplant im Sommer 2017). Hierin empfiehlt das Referat für Gesundheit und Umwelt dem Münchner Stadtrat, sich am ambitionierteren Bundesziel für 2050 zu orientieren und sich für das Jahr 2050 das Ziel der „Klimaneutralität“ zu setzen. Auf die Landeshauptstadt München umgerechnet be-

deutet das Bundesziel der „Klimaneutralität“ eine Treibhausgasreduktion von 98 % pro Einwohner gegenüber 1990.

In 2014 war der Verkehr Verursacher von 18 % der Treibhausgasemissionen³ und im Jahr 2015 verursachte der Verkehr 38 % der Stickstoffdioxidemissionen in der Luft. Hauptverursacher war der motorisierte Straßenverkehr. Besonders in Ballungsräumen ist die Luftschadstoffbelastung hoch.

Elektromobilität leistet durch die lokale Emissionsfreiheit einen wichtigen Beitrag, um im Energieverbrauchssektor Verkehr entstehende Emissionen zu reduzieren und leistet dadurch einen wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung im Bereich „Klimaschutz“.

Erzielte Erfolge und Maßnahmenumsetzung im IHFEM 2015

Durch das Engagement der Landeshauptstadt München bei der Förderung der Elektromobilität schaffen sich immer mehr Bürgerinnen und Bürger emissionsfreie Fahrzeuge an: 1.708 Elektroautos (PKW + LKW) waren Ende 2016 in München zugelassen. Im Vorjahr waren es noch 1.348, was einer Steigerungsrate von mehr als 25 % entspricht⁴.

Über das Förderprogramm Elektromobilität der Landeshauptstadt München sind mit Stand April 2017 189 Förderanträge für E-PKW (gefördert nur bis zur Bekanntgabe der Bundesförderung am 26.06.2016, vgl. Kap. 3.1) eingegangen, 194 für zwei- und dreirädrige E-Leichtfahrzeuge, 19 für vierrädrige E-Leichtfahrzeuge, 454 für Pedelecs sowie 307 für Lastenpedelecs. Weiterhin wurde die Förderung von 191 AC-Ladepunkten beantragt sowie von 2 Beratungsleistungen (Förderung seit 01.01.2017). Im Rahmen der anderen IHFEM Maßnahmen wurden weitere Elektrofahrzeuge wie E-Busse über das Handlungsfeld „ÖPNV“ und Pedelecs über das Handlungsfeld „E-Zweiräder“ angeschafft. Ladeinfrastruktur wurde über das Handlungsfeld „Laden und Parken“ sowie im Zuge der Errichtung von E-Mobilitätsstationen im Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement und Carsharing“ aufgebaut.

Das Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München hat zahlreiche Maßnahmen initiiert und auch bereits teilweise umgesetzt. Ein Teil der Maßnahmen befindet sich noch in der Umsetzung und wird in den nächsten Jahren seine Wirkung entfalten. Neben dem IHFEM werden in der Landeshauptstadt München weitere Aktivitäten zur Förderung der Elektromobilität umgesetzt, beispielsweise in der Inzell-Initiative und der darin verorteten E-Allianz (siehe Kapitel 2 „Aktivitäten der Landeshauptstadt München im Bereich Elektromobilität“).

Die Elektromobilität hat sich in den letzten Jahren von einem Experimentierfeld für Innovatoren und sogenannte „Early Adopter“ zur Marktreife entwickelt. Laufende Förderprogramme des Bundes wie die „Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen

³ Quelle: Umweltbundesamt; www.umweltbundesamt.de/umweltbelastungen-durch-verkehr, abgerufen am 25.04.2017

⁴ Quelle: Kreisverwaltungsreferat München

(Umweltbonus)“, über die Käuferinnen und Käufer von E-Fahrzeugen eine Zuschuss in Höhe von 4.000 € für reine Elektrofahrzeuge und einen Zuschuss in Höhe von 3.000 € für Plug-In-Hybride erhalten, oder die „Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“, über die in mehreren Förderrufen („Calls“) öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen gefördert werden, aber auch Gesetzesänderungen wie der Entfall des geldwerten Vorteils beim Laden eines Elektrofahrzeugs beim Arbeitgeber sowie die Befreiung von der KFZ-Steuer für reine Elektrofahrzeuge für nun 10 anstatt der bisherigen 5 Jahre, befördern den weiteren Markthochlauf und bauen Hemmnisse ab. In den nächsten Jahren wird die Elektromobilität mit weiteren Zukunftsthemen wie der Digitalisierung und Vernetzung sowie dem (teil-) autonomen Fahren verschmelzen. Mobilitäts-Apps, Freefloating-Carsharing und erste Pilotprojekte mit (teil-)autonomen Fahrzeugen sorgen in den Städten für eine neue, individuelle Mobilität. Die Entwicklung der Elektromobilität hat an Fahrt aufgenommen, sie stellt aber auch – das darf an dieser Stelle nicht übersehen werden – einen länger andauernden technologischen Paradigmenwechsel dar, in dessen Gefolge sich zahlreiche gesellschaftliche und technische Herausforderungen ergeben werden, für die unsere Stadt eine Lösung suchen und finden wird.

Inhalte des IHFEM 2018 und Notwendigkeit einer Dynamisierung des IHFEM-Prozesses

Entsprechend der Beschlussfassung im Grundsatzbeschluss hat das Referat für Gesundheit und Umwelt in Federführung und im Benehmen mit den anderen Referaten ein Folgeprogramm für den Umsetzungszeitraum 2018 - 2020 (IHFEM 2018) erarbeitet, das mit dieser Beschlussvorlage dem Stadtrat als erste Fortschreibung vorgelegt wird. Das IHFEM 2018 enthält insgesamt 16 neue Maßnahmen sowie 16 Fortschreibungen bereits laufender Maßnahmen in 10 Handlungsfeldern. Insgesamt werden zur Realisierung des vorliegenden IHFEM 2018 im genannten Umsetzungszeitraum Sachmittel in Höhe von 29.941.714 € benötigt. Hinzu kommen insgesamt 23,5 VZÄ befristete und dauerhafte Personalstellen. Das IHFEM 2018 wird inhaltlich im Kapitel 3 („Das Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2018)“) und finanziell im Teil B ausführlich dargestellt. Eine Übersicht über die benötigten finanziellen und personellen Ressourcen ist Kapitel 4 („Benötigte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen in IHFEM 2018 im Überblick“) zu entnehmen. Hinweise zur Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen bei Stellenneuforderungen finden sich in Kapitel 5 („Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen bei Stellenneuschaffungen“). Unter Kapitel 6 („Stadtratsanträge, die im Rahmen des IHFEM 2018 mit behandelt werden“) werden zudem zwölf Stadtratsanträge behandelt.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen ersten Überblick über die neuen und fortgeschriebenen Maßnahmen im Rahmen des IHFEM 2018. Weitere Informationen zu den Maßnahmen finden sich in Kapitel 3 („Das Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2018)“) sowie in Kapitel 4 („Benötigte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen in IHFEM 2018 im Überblick“).

Maßnahmentitel	Referat (FF)	Beschreibung	Sachmittel in IHFEM 2018	Personal in IHFEM 2018
Handlungsfeld 0: Handlungsfeldübergreifende Maßnahmen				
Förderprogramm Elektromobilität (Fortschreibung) Kapitel 3.1	RGU	Bezuschussung von Privatpersonen und Gewerbe bei der Beschaffung von Pedelecs, Lastenpedelecs, E-Fahrzeugen (außer E-PKW), Ladeinfrastruktur sowie bei Beratungsleistungen	0,-€	1,0 VZÄ E10 (befristete Verlängerung bis 30.06.2021) 1,0 VZÄ E6 (befristete Verlängerung bis 30.06.2021)
Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im RGU (Fortschreibung) Kapitel 3.12.1.1	RGU	Koordination IHFEM Gesamtprozess sowie Weiterentwicklung des Themas im neuen Sachgebiet Elektromobilität des RGU, Kompensation für Sachgebiet Klimaschutz/ Energie	4.740,-€ (Arbeitsplatz)	1,0 VZÄ E14 (dauerhaft, Neuschaffung) 1,0 VZÄ E13 (dauerhaft, Entfristung) 1,0 VZÄ E10 (dauerhaft, Entfristung) 1,0 VZÄ E8 (dauerhaft, Neuschaffung)
Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im KVR (Fortschreibung) Kapitel 3.12.1.2	KVR	Koordination und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im KVR	0,-€	1,0 VZÄ E14 (dauerhaft, Entfristung) 1,0 VZÄ E11 (dauerhaft, Entfristung)
Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im PLAN (Neue Maßnahme) Kapitel 3.12.1.3	PLAN	Koordination und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im PLAN	2.370,-€ (Arbeitsplatz)	1,0 VZÄ E14 (dauerhaft, Neuschaffung) 1,0 VZÄ E13 (dauerhaft, Entfristung)
Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im BAU (Neue Maßnahme) Kapitel 3.12.1.4	BAU	Koordination und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im BAU	2.370,-€ (Arbeitsplatz)	1,0 VZÄ E13 (dauerhaft, Neuschaffung)
Elektromobilitätskonzept Metropolregion München (Neue Maßnahme) Kapitel 3.12.2	RGU	Entwicklung eines Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in der Metropolregion München	30.000,-€ (Projektkosten) 2.370,-€ (Arbeitsplatz)	1,0 VZÄ E13 (3 Jahre befristet, Neuschaffung)
Evaluation IHFEM 2018 (Fortschreibung) Kapitel 3.12.3	RGU	Evaluierung der Maßnahmenumsetzung in IHFEM 2018	100.000,-€	

Maßnahmentitel	Referat (FF)	Beschreibung	Sachmittel in IHFEM 2018	Personal in IHFEM 2018
Handlungsfeld 1: Mobilitätsmanagement und Carsharing				
Konzept Mobilitätsstationen (Fortschreibung) Kapitel 3.2.2.1	PLAN	Entwicklung eines Konzepts zur Verortung der im Rahmen der Maßnahme „Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen im Stadtgebiet“ zu errichtenden E-Mobilitätsstationen	0,-€	
Errichtung 4 E-Mobilitätsstationen für „City2Share“ (Fortschreibung) Kapitel 3.2.2.2	PLAN	Errichtung von 4 E-Mobilitätsstationen im Rahmen des Projekts „City2Share“	0,-€	
Errichtung von 4 E-Mobilitätsstationen für „ECCENTRIC“ (Fortschreibung) Kapitel 3.2.2.3	KVR	Errichtung von 4 E-Mobilitätsstationen im Rahmen des Projekts „CIVITAS ECCENTRIC“	0,-€	
Evaluation der Mobilitätsstationen (Fortschreibung) Kapitel 3.2.3.1	PLAN	Durchführung von Ex-ante und Ex-post Befragungen in den Modellquartieren „City2Share2, „CIVITAS ECCENTRIC“ und „Smarter Together“	200.000,-€	
Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen im Stadtgebiet im öffentlichen Straßenraum (Neue Maßnahme) Kapitel 3.2.4.1	PLAN	Investitionen für die Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen im Stadtgebiet	1.000.000,-€	
E-Sharing Stationen im Neubau in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft (Neue Maßnahme) Kapitel 3.2.4.2	KVR	Entwicklung eines Anreizprogramms/ Förderprogramms zur Unterstützung beim Aufbau und Betrieb von E-Sharing Stationen bei Neubauvorhaben der Wohnungswirtschaft	350.000,-€	
Studie sowie Pilotanwendung zur Umsetzung von E-Sharing Stationen und E-Lademöglichkeiten im Wohnbestand (Neue Maßnahme) Kapitel 3.2.4.3	KVR	Grundlagenuntersuchung zu Themen Parken und Laden im Wohnbestand sowie konkrete Durchführung mindestens einer Pilotanwendung im Wohnbestand	230.000,-€ (Projektkosten) 2.370,-€ (Arbeitsplatz)	0,5 VZÄ E13 (3 Jahre befristet, Neuschaffung)
Handlungsfeld 2: Pendler				
Pendler Potenzialanalyse (Fortschreibung) Kapitel 3.3.2.1	PLAN	Analyse der Pendlerverkehre im Hinblick auf die potentielle Nutzung von E-Fahrzeugen		1,5 VZÄ E13 (3 Jahre befristete Verlängerung)

Maßnahmentitel	Referat (FF)	Beschreibung	Sachmittel in IHFEM 2018	Personal in IHFEM 2018
Handlungsfeld 3: Taxiverkehr				
Förderprogramm E-Taxis (Fortschreibung) Kapitel 3.4.1.1	RGU	Förderung der Fahrleistung für Münchner E-Taxis	0,-€	
Handlungsfeld 4: E-Zweiräder				
Fahrradverleihsystem: Einsatz Pedelecs in MVG Rad und Entwicklung Ladekonzept für Elektroräder in MVG Rad (Fortschreibung) Kapitel 3.5.2.1	RAW mit SWM/ MVG	Integration von Pedelecs in MVG Rad in einem Testareal sowie Entwicklung eines Ladekonzepts für E-Räder in MVG Rad	0,-€	
Modellierung E-Rad für München (Neue Maßnahme) Kapitel 3.5.3.1	RAW mit SWM/ MVG	Erstellung eines „Basis-Masterplans E-Rad“ in Vorbereitung eines möglichen Rollouts von E-Rädern innerhalb des Mietradsystems MVG Rad	50.000,-€	
Azubi E-Bike (Neue Maßnahme) Kapitel 3.5.3.2	KVR	Roadshow zum Test von Pedelecs für Azubis sowie Nutzungsangebot eines Pedelecs für Azubis	100.000,-€ (Projektkosten) 2.370,-€ (Arbeitsplatz)	0,5 VZÄ E13 (3 Jahre befristet, Neuschaffung)
Handlungsfeld 5: ÖPNV				
Elektrifizierung des Busverkehrs (Fortschreibung) Kapitel 3.6.1.1	RAW mit SWM/ MVG	Weitere Elektrifizierung des Busverkehrs in München (Pilotfahrzeuge, Migrationspfad E-Bus-Technologie, E-Buslinie, Pilot autonomes E-Fahrzeug)	11.200.000,-€	
Handlungsfeld 6: Innerstädtischer Wirtschaftsverkehr				
Pilotprojekt E-Busse für Sightseeing-Touren (Neue Maßnahme) Kapitel 3.7.1.1	RGU	Umbau von zwei Sightseeingbussen zu E-Bussen mit anschließendem Testbetrieb	400.000,-€	
Handlungsfeld 7: Städtischer Fuhrpark				
Modernisierung und Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks (Fortschreibung) Kapitel 3.8.1.1	DIR	Mehrkostenpauschale für die Anschaffung von rund 150 Elektrofahrzeugen für den Einsatz in verschiedenen Referaten der Landeshauptstadt München	1.500.000,-€	

Maßnahmentitel	Referat (FF)	Beschreibung	Sachmittel in IHFEM 2018	Personal in IHFEM 2018
Erprobung von schweren Nutzfahrzeugen mit unterschiedlichen elektrischen Antriebskonzepten (Neue Maßnahme) Kapitel 3.8.2.1	KR	Erprobung von schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen Antriebskonzepten	150.000,-€	
Errichtung von Ladeinfrastruktur in stadteigenen und angemieteten Gebäuden (Neue Maßnahme) Kapitel 3.8.2.2	KR	Errichtung von Ladeinfrastruktur im stadteigenen Gebäudebestand und in angemieteten Objekten	1.150.000,-€	
Handlungsfeld 8: Laden und Parken				
Öffentliche Ladeinfrastruktur (Fortschreibung) Kapitel 3.9.2.1	RAW mit SWM/ MVG	Weiterer Ausbau und Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur mit dem Ziel bis Ende 2020 rund 500 öffentlich zugängliche Normalladestationen bzw. die äquivalente Anzahl Multicharger zu errichten	10.980.000,-€	1,0 VZÄ E13 (dauerhaft, Entfristung, RAW) 0,5 VZÄ E11 (dauerhaft, Entfristung, BAU)
Förderung netzdienlicher Ladung von Elektrofahrzeugen im Versorgungsnetz (Neue Maßnahme) Kapitel 3.9.3.1	RAW mit SWM/ MVG	Konzept und Umsetzung einer Pilotanlage zur Integration von Batteriespeichern in das Versorgungsnetz	180.000,-€	
Handlungsfeld 9: Bildung/ Forschung/ Kommunikation				
Bezuschussung von Veranstaltungen und Projekten im Bereich Bildung und Forschung (Fortschreibung) Kapitel 3.10.1.1	RGU	Bezuschussung von Veranstaltungen und Projekten der HWK, TUM und HSM im Bereich Bildung und Forschung	506.164,-€	
Kommunikationsoffensive „München e'zapft is!“ (Fortschreibung) Kapitel 3.10.1.2	RGU	Verstärkung der Kommunikationsoffensive der Elektromobilitätsangebote in München	400.000,-€	
Koordinationsstelle Elektromobilität innerhalb der Stadtverwaltung (Neue Maßnahme) Kapitel 3.10.2.1	RGU	Einrichtung einer Koordinationsstelle für Elektromobilität als zentrale Anlaufstelle für externe Akteure	2.370,-€ (Arbeitsplatz)	1,0 VZÄ E13 (dauerhaft, Neuschaffung)

Maßnahmentitel	Referat (FF)	Beschreibung	Sachmittel in IHFEM 2018	Personal in IHFEM 2018
Verbreitung notwendiger Kompetenzen zum Ausbau von Ladeinfrastruktur an und in Gebäuden (Neue Maßnahme) Kapitel 3.10.2.2	RGU	Informationsaustausch, Planung von Veranstaltungen und Initiierung eines Netzwerks zum Ausbau von Ladeinfrastruktur an und in Gebäuden	90.000,-€	
Integration des Themas E-Mobilität in die Mobilitätsberatung „München – Gscheid mobil“ (Neue Maßnahme) Kapitel 3.10.2.3	KVR	Verknüpfung der Öffentlichkeitsarbeit zur E-Mobilität mit dem Mobilitätsmanagement „München – Gscheid mobil“	40.000,-€	
Handlungsfeld 10: Public-Private-Partnership				
Public-Private Partnership (Neue Maßnahme) Kapitel 3.11.1.1	RGU	Beratungsvergabe und Infrastrukturvergabe zum Aufbau und dem Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund in der Landeshauptstadt München	1.200.000,-€ (Projektkosten) 2.370,-€ (Arbeitsplatz)	0,5 VZÄ E13 (dauerhaft, Neuschaffung)
Public-Private Partnership (Neue Maßnahme) Kapitel 3.11.1.1	BAU	Mitarbeit in der neuen Arbeitsgruppe „Public-Private-Partnership“ sowie Organisation, Koordinierung und Strukturierung der Prozesse als Straßenbaulastträger	4.740,-€ (Arbeitsplatz)	2,0 VZÄ E10 (dauerhaft, Neuschaffung)
E-Allianz für München				
E-Allianz für München (Neue Aufgabe) Kapitel 3.13	PLAN RGU	Bewältigung der Aufgaben innerhalb der E-Allianz für München	50.000,-€ (Projektkosten)	2,0 VZÄ E13 (dauerhaft, Neuschaffung, PLAN) 2,0 VZÄ E13 (dauerhaft, Neuschaffung, RGU)

Tabelle 1: Überblick über neue und fortzuschreibende Maßnahmen im IHFEM 2018

Die Elektromobilität unterliegt einer permanenten Entwicklung und einer starken Dynamik, getrieben durch laufende Anpassungen der förderpolitischen und rechtlichen Rahmenbedingungen sowie einer fortschreitenden technischen Weiterentwicklung u. a. auf den Gebieten der Lade- und Batterietechnologie oder der Systemintegration der Elektromobilität.

Neben den erwähnten finanziellen Anreizen („Umweltbonus“ und Bundesförderprogramm zur Ladeinfrastruktur) führte die Bundesregierung einige Gesetzesänderungen ein, welche die Elektromobilität fördern und Hemmnisse abgebaut haben. Darunter beispielsweise die erwähnte Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer oder die steuerliche Befreiung für die vom Ar-

beitgeber gewährten Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektrofahrzeugs oder Hybridfahrzeugs im Betrieb des Arbeitgebers und für die zeitweise zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung von der Einkommenssteuer.

Mit dem im Jahr 2015 beschlossenen „Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge“ (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) wurde die Voraussetzung zur Kennzeichnung und Privilegierung von Elektrofahrzeugen sowie zur Vorhaltung von Sonderparkflächen und Hinweisschildern zu Ladeinfrastruktur geschaffen.

Im März 2016 trat zudem die Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile – die sogenannte Ladesäulenverordnung, LSV – in Kraft. Die Bundesregierung plant eine Ergänzung zur Ladesäulenverordnung. In diesem nächsten Schritt soll die Authentifizierung und Bezahlung an den Ladesäulen vereinheitlicht werden. Mindeststandards für das Bezahlen sollen einen diskriminierungsfreien Zugang zu Lademöglichkeiten sicherstellen. Die Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung liegt derzeit dem Bundesrat vor.

Eine weitere rechtliche Klarstellung erfolgt über die Stromsteuer-Durchführungsverordnung (StromStV), nach der Fahrzeugnutzer und auch allgemein Ladepunktbetreiber als Letztverbraucher und nicht als Stromversorger eingeordnet werden.

Rechtliche Hemmnisse bestehen allerdings noch weiterhin, beispielsweise bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur in Bestandsimmobilien, wovon insbesondere Mieterinnen und Mieter, Wohnungseigentümerinnen und Wohnungseigentümer sowie Wohnungseigentümergeinschaften (WEG) betroffen sind. Bauliche Veränderungen wie die Installation einer Lademöglichkeit bedürfen derzeit der Zustimmung der Wohnungseigentümergeinschaft bzw. des Vermieters. Um diese Hemmnisse im Miet- und WEG-Recht zu beseitigen, hat der Bundesrat im September 2016 einen Gesetzentwurf zur Änderung des Wohnungseigentumsgesetzes und des Bürgerlichen Gesetzbuches beschlossen und an den Bundestag weitergeleitet (BR-Drs. 18/10256). Eine Entscheidung darüber wird allerdings erst zu Beginn der nächsten Legislaturperiode erwartet.

Diese und weitere sich sehr dynamisch entwickelnden förderpolitischen und rechtlichen, aber auch wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen führen dazu, dass die Elektromobilität als wesentlicher Teil einer nachhaltigen Verkehrsstrategie in München einem ständigen Wandel unterliegt. Diese Dynamik kann dazu führen, dass Anpassungen des vorliegenden IHFEM 2018 auch innerhalb des Zeitraums 2018 – 2020 notwendig werden, um eine bedarfsgerechte und auf die Rahmenbedingungen angepasste Förderung der Elektromobilität in der Landeshauptstadt München zu gewährleisten. Aus diesem Grund schlägt das Referat für Gesundheit und Umwelt vor, auch innerhalb des Zeitraums 2018 – 2020 den Stadtrat mit Anpassungen und Erweiterungen zum IHFEM 2018 zu befassen. Diese werden unter Federführung

desjenigen Referats erarbeitet, das federführend für die anzupassende oder zu erweiternde Maßnahme verantwortlich ist. Sie sind im Benehmen mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt und den weiteren beteiligten Referaten zu erarbeiten und der Vollversammlung des Stadtrats zur Beschlussfassung vorzulegen.

Die Dynamik und die wachsende Bedeutung der Elektromobilitätsförderung in München schlägt sich zudem in einer starken Mehrung der Aufgaben nieder, die der Stadtverwaltung in jüngerer Vergangenheit vom Stadtrat der Landeshauptstadt München übertragen wurden. Darin zeigt sich auch die Bedeutung, die der Elektromobilität seitens der Stadtspitze und des Stadtrats für einen zukünftigen nachhaltigen und emissionsfreien Stadtverkehr beigemessen wird. So wurde beispielsweise im Rahmen einer Umorganisation im Umweltbereich des Referats für Gesundheit und Umwelt die Hauptabteilung „Umweltvorsorge“ gegründet und die vielfältigen Aktivitäten des Referats für Gesundheit und Umwelt in einem neuen Sachgebiet „Elektromobilität“ gebündelt, das im März 2017 seine Arbeit aufgenommen hat. Auch in anderen Referaten fallen verstärkt Querschnitts-, Umsetzungs- und Koordinationsaufgaben an, die nur mit einer entsprechenden Aufstockung der Personalkapazitäten bewältigt werden können (vgl. hierzu Kap. 3.12.1 „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität“ sowie Kap. 4.2 „Befristete und dauerhafte personelle Ressourcen in IHFEM 2018“).

Das Personal- und Organisationsreferat ist als Querschnittsreferat der Landeshauptstadt München betroffen, wenn zusätzliche Stellen eingerichtet und besetzt werden, sowie das gewonnene Personal betreut werden muss. Betroffen sind regelmäßig die Abteilung 1 Recht, die Abteilung 2 Personalbetreuung, die Abteilung 3 Organisation, die Abteilung 4 Personalleistungen sowie die Abteilung 5 Personalentwicklung, Bereich Personalgewinnung.

Das POR wird den sich durch diese Beschlussvorlage ergebenden zusätzlichen Aufwand zu gegebener Zeit gesondert im VPA geltend machen.

2. Aktivitäten der Landeshauptstadt München im Bereich Elektromobilität

Seit dem Jahr 2015 wird die Etablierung der Elektromobilität im Stadtgebiet durch das „Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München“ entscheidend vorangetrieben. Darüber hinaus gibt es jedoch eine Reihe weiterer Programme, Pläne, Initiativen und Konzepte, die im Folgenden kurz beschrieben werden sollen:

Bereits 1975 wurde im Rahmen des Stadtentwicklungsplans „PERSPEKTIVE MÜNCHEN“ eine Leitlinie „Stadtverträgliche Mobilität“ beschlossen. Die Fortschreibung der „PERSPEKTIVE MÜNCHEN“ von 2012 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11217) umfasst eine überarbeitete Leitlinie „Stadt- und klimaverträgliche Mobilität“. Die Landeshauptstadt München verpflichtet sich darin, eine stadt- und klimaverträgliche Mobilität im Stadtgebiet und in der gesamten Region zu fördern und dabei die Mobilitätsbedürfnisse aller Gesellschafts- und Altersgruppen sowie des Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen. Sie richtet sich langfristig auf postfossile Mobilitätsformen aus und zielt darauf ab, den dafür nötigen Umbau und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur, z. B. den Ausbau der Elektromobilität in enger Verzahnung mit einem gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr, Fuß- und Radwegenetz zu fördern (Strategische Leitlinie D.8 der Perspektive München).

Die wichtigsten weiteren Programme und Pläne, in denen die Elektromobilität bereits aufgegriffen wurde und in denen vereinzelt Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität entwickelt und umgesetzt wurden, sind unter anderem der Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München, der Luftreinhalteplan, der Lärmaktionsplan sowie weitere Initiativen und Konzepte wie etwa das Mobilitätsmanagement „München – Gscheid Mobil“ des Kreisverwaltungsreferats oder das „Betriebliche Mobilitätsmanagement“ des Referats für Arbeit und Wirtschaft. Im Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird zudem an einem Beschluss zur Verkehrsentwicklung 2030+ gearbeitet. Ein Kernziel wird darin die Transformation der individuellen Mobilität auf emissionsfreie und treibhausgasneutrale Antriebsformen sein. Der Beschluss wird voraussichtlich in 2017 in den Stadtrat eingebracht.

Ein Meilenstein für den Start der Elektromobilitätsförderung in München war die Teilnahme der Landeshauptstadt München am Bundesförderprojekt „E-Plan München“. „E-Plan München“ war eines von etwa 40 Projekten des Schaufensters „ELEKTROMOBILITÄT VERBINDET Bayern-Sachsen“, in denen neben international namhaften Unternehmen und zahlreichen Kommunen auch regionale Energieversorger und Anbieter des ÖPNV sowie viele kleine und mittelständische Unternehmen zusammen arbeiteten, um die weitere Entwicklung der Elektromobilität zu fördern. „E-Plan München“, das im Juni 2016 seinen Abschluss fand, gliederte sich in vier Teilprojekte (Masterplan Ladeinfrastruktur, E-CarSharing, Anwohnerparken, E-Taxis), die durch ein Konsortium beteiligter Unternehmen und Forschungseinrichtungen (u. a. BMW Group, AUDI AG, Isarfunk Taxi GmbH, Universität der Bundeswehr München) sowie durch Referate der Landeshauptstadt München umgesetzt wurden. Konsortialführerin war die Landes-

hauptstadt München, federführend das Referat für Gesundheit und Umwelt. Im Rahmen des Teilprojekts „Masterplan Ladeinfrastruktur“ wurde unter anderem ein Modellansatz am Beispiel der Landeshauptstadt München entwickelt, mit dem die Verteilung der Ladeinfrastruktur untersucht und optimal geplant werden kann. Der daraus entstandene Masterplan stellt die Grundlage für den laufenden und künftigen Ausbau der Ladeinfrastruktur in München dar.

Über „E-Plan München“ hinaus wurden weitere Pilotprojekte zur Erprobung und Förderung der Elektromobilität erfolgreich umgesetzt, wie das Projekt „WiMobil – Carsharing mit Elektrofahrzeugen (BMW, DB, DLR, UniBW, LHM)“ oder das Projekt „Mobilitätsuntersuchungen mit MINI Elektrofahrzeugen im Kontext von Privat- und Flottennutzern in urbanen Zentren (BMW, SWM, Flughafen MUC, TUM)“.

Die wachsende Bedeutung der Elektromobilität für die Landeshauptstadt München mündete letztlich im Jahr 2013 in den Auftrag an die Stadtverwaltung zur Entwicklung des „Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM)“, in dem in einem referatsübergreifendem Abstimmungsprozess zahlreiche Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität in dem Handlungsprogramm zusammengeführt und neu erarbeitet werden konnten und das letztlich im Mai 2015 vom Stadtrat beschlossen wurde. Erkenntnisse und Wissen aus den Pilotprojekten und den bisher in der Landeshauptstadt München umgesetzten Programmen, Plänen, Initiativen und Konzepten flossen in diese Entwicklung mit ein.

Neben dem IHFEM als das Handlungsprogramm der Stadtverwaltung zur Förderung der Elektromobilität kommt der E-Allianz der Inzell-Initiative eine besondere Rolle bei der Förderung der Elektromobilität in München zu. Die E-Allianz wurde im Jahr 2015 in die Inzell-Initiative integriert, die seit mehr als zwanzig Jahren ein Forum für Verkehrsexpertinnen und -experten darstellt, in deren Rahmen aktuelle und zukünftige Herausforderungen im Kontext urbaner Mobilität von Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und anderen Organisationen gemeinsam bearbeitet werden. Derzeit besteht die „E-Allianz für München“ aus vier Arbeitsgruppen (E-Potenzialanalyse, E-Wirtschaftsverkehr, E-Individualverkehr und E-Öffentlicher Verkehr), innerhalb derer konkrete Ansätze für E-Mobilitätsmaßnahmen erarbeitet und gemeinschaftlich umgesetzt werden (Details zur E-Allianz siehe Kapitel 3.13 „E-Allianz für München“).

Weitere wichtige Projekte mit einem Schwerpunkt auf Elektromobilität sind die derzeit laufenden Projekte „Smarter Together“, „City2Share“ und „CIVITAS ECCENTRIC“.

Das Projekt „Smarter Together“ ist ein EU-Projekt (Horizon 2020) unter Beteiligung der Städte München, Lyon, Wien, Santiago, Sofia, Venedig und zahlreicher Industriepartner, das im Februar 2016 gestartet ist. Im Bereich Elektromobilität wird ein Pilot zur Integration von Pedelecs in „MVG Rad“ (siehe Kapitel 3.5.2.1 „Fahrradverleihsystem: Einsatz Pedelecs in MVG Rad und Entwicklung Ladekonzept für Elektroräder in MVG Rad“), ein Test von E-Lastenrädern und E-Dreirädern im Mietradsystem „MVG Rad“ sowie der Aufbau und Betrieb von Ladestationen an

acht Mobilitätsstationen und an intelligenten Straßenlaternen, außerdem die Elektrifizierung von stationsbasierten E-Carsharing-Fahrzeugen und Lieferfahrzeugen umgesetzt. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt bis 2018 mit anschließender zweijähriger Evaluation im Stadtbezirk Aubing-Süd nördlich der Bahnlinie München-Herrsching.

Vertreten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat sich die Landeshauptstadt München in einem breiten Konsortium mit Partnern aus Industrie und Forschung um die Förderung des Projekts „City2Share“ im Rahmen des Förderprogramms „Erneuerbar Mobil“ des Bundesministeriums für Umwelt, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) beworben. Ende Mai 2016 wurde der Zuschlag für „City2Share“ und damit für die Einrichtung eines „Modellquartiers nachhaltige Mobilität“ im Rahmen dieses Förderprogramms mit Schwerpunkt Elektromobilität erteilt. Die Projektlaufzeit beträgt vier Jahre. Das Projektgebiet umfasst die Isarvorstadt und Untersending. Ziel ist es, den Personen- und Lieferverkehr in Innenstadtbereichen nachhaltiger und zukunftsfähig zu gestalten, also angepasst an sich verändernde Mobilitätsanforderungen und technische Möglichkeiten. Dazu sollen im Projekt verschiedene Formen der Elektromobilität angeboten und erlebbar gemacht werden. Bausteine dazu sind die Errichtung von E-Mobilitätsstationen, die Optimierung von E-Sharing-Angeboten, der Aufbau eines Lieferverkehrs mit E-Lastenrädern auf dem Weg zum Kunden sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch verschiedene lokale, von den Bürgerinnen und Bürgern mit zu gestaltende Maßnahmen im öffentlichen Raum.

Das von der EU geförderte Projekt „CIVITAS ECCENTRIC“ sucht Lösungen für zukunftsorientierte Mobilität in Siedlungen am Stadtrand – wissenschaftlich untersucht, entwickelt und getestet. Das Münchner Neubaugebiet Domagkpark mit derzeit 800 – und künftig mehr als doppelt so vielen – zum großen Teil genossenschaftlich und im geförderten Wohnungsbau errichteten Wohnungen und die benachbarte Parkstadt Schwabing sind dafür ein gutes Testfeld. Hier laufen Bürgerbeteiligung, Elektromobilität, Logistik, geteilte Mobilität und Mobilitätsmanagement in einem integrierten Ansatz zusammen. Es soll ein Modellquartier für zukunftsfähige Stadtentwicklung und stadtverträgliche Mobilität entstehen, das Vorbild sein könnte für andere Münchner Neubaugebiete – etwa den Prinz-Eugen-Park, die Bayernkaserne, Freiham oder auch den Münchner Nordosten. Das Projekt „CIVITAS ECCENTRIC“ hat eine Laufzeit von vier Jahren im Zeitraum 2016-2020.

Die derzeit laufenden Projekte und Initiativen sind eng mit den Aktivitäten des IHFEM verzahnt. Mitglieder der IHFEM-Projekt- und Lenkungsgruppe sind in AGs der E-Allianz bzw. in den Gremien der Inzell-Initiative vertreten. Bei der Umsetzung der Maßnahmen der Arbeitsgruppen der E-Allianz und der IHFEM-Maßnahmen stehen die beiden Gremien E-Allianz und IHFEM im engen Austausch. Die weitere Entwicklung und Förderung der Elektromobilität in München profitiert im hohen Maße von den entstandenen Synergien zwischen dem von der Stadtverwaltung getragenen IHFEM und den unter Beteiligung der Stadtgesellschaft umgesetzten weiteren Elektromobilitätsprojekten und -initiativen in der Landeshauptstadt München.

3. Das Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2018)

3.1. Handlungsfeld 0: Handlungsfeldübergreifende Maßnahme „Förderprogramm Elektromobilität“ (RGU)

Mit Beschluss des Stadtrats zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 02722) wurde das Referat für Gesundheit und Umwelt beauftragt, ein Förderprogramm zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen und der dafür nötigen Ladeinfrastruktur zu entwickeln. Für die Bearbeitung dieses Förderprogramms wurden drei Vollzeitäquivalente (2 VZÄ E10, 1 VZÄ E8) auf 2,5 Jahre befristet beschlossen. Das Förderprogramm „München emobil“ wurde mit Fördermitteln in Höhe von 22,2 Mio. € ausgestattet.

Zeitplan und Umsetzung der Förderrichtlinie

Im Nachgang zum Beschluss vom Mai 2015 wurde die Förderrichtlinie wie vom Stadtrat beauftragt durch das Referat für Gesundheit und Umwelt entwickelt und dem Stadtrat im Dezember 2015 zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Förderrichtlinie trat am 01.04.2016 in Kraft. Der Stadtrat wurde bereits im Juli und Dezember 2016 aufgrund der nachfolgend unter „Hemmnisse und Probleme bei der Umsetzung“ beschriebenen Ereignisse über den Stand der Förderung informiert (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06678 vom 20.07.2016 und Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497 vom 14.12.2016). Die folgende Tabelle 2 enthält die aktuell erreichten Meilensteine des Förderprogramms im Überblick.

Meilenstein	Erreicht am:
Beschluss IHFEM 2015	05/2015
Erarbeitung der Förderrichtlinie	07 – 09/2015
Stadratsbeschluss Förderrichtlinie	12/2015
Erarbeitung der Antragsunterlagen und Gestaltung des Internetauftritts	01/2015 – 03/2016
Start des Förderprogramms	04/2016
Bericht im Stadtrat über den Verlauf des Förderprogramms	07/2016, 12/2016, 07/2017

Tabelle 2: Meilensteine des Förderprogramms Elektromobilität

Hemmnisse und Probleme bei der Umsetzung

Die Förderrichtlinie des Förderprogramms Elektromobilität der Landeshauptstadt München trat am 01.04.2016 in Kraft. Am 26.06.2016 wurde durch den Bund eine Förderrichtlinie der Bundesregierung angekündigt, die eine Förderung von E-Pkw rückwirkend zum 18.05.2016 vorsah. Aufgrund des in beiden Förderrichtlinien enthaltenen Doppelförderungsausschlusses

musste die Förderung von E-Fahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen M1 und N1 durch die Landeshauptstadt München per Stadtratsbeschluss vom Juli 2016 eingestellt werden (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 V 06678). Durch den Wegfall dieses zentralen Fördertatbestandes wurden 11,58 Mio. € an gebundenen Fördermitteln frei und mit Beschluss des Stadtrats vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) in einzelne Handlungsfelder von IHFEM umgeschichtet.

Von den ursprünglich vorhandenen Mitteln des Förderprogramms in Höhe von 22,2 Mio. € sind 10,62 Mio. € im Förderprogramm verblieben. Neben den Mittelumschichtungen wurde eine neu ausgerichtete und fortgeschriebene Förderrichtlinie beschlossen, die am 01.01.2017 in Kraft getreten ist.

Die Anpassungen der Förderrichtlinie enthalten u. a. die Förderung für Beratungsleistungen im Bereich Elektromobilität, die durch qualifizierte Beraterinnen und Berater erbracht werden. Diese Qualifizierung kann derzeit durch eine berufliche Fortbildung zur Beraterin bzw. zum Berater für Elektromobilität nach §42a der Handwerksordnung (HWO) erworben werden, die gegenwärtig und auch zukünftig durch die Landeshauptstadt München finanziell unterstützt werden soll (siehe Kapitel 3.10.1.1).

Aktueller Stand des Förderprogramms Elektromobilität

Tabelle 3 zeigt eine Übersicht über die seit dem 01.04.2016 im Referat für Gesundheit und Umwelt eingegangenen Förderanträge. Da pro Antrag mehrere Fahrzeuge beantragt werden können, übersteigt die Zahl der geförderten Fahrzeuge und Ladepunkte die Zahl der Anträge. In Tabelle 4 ist der daraus resultierende Mittelabfluss dargestellt.

Eingegangene Anträge (Stand: 25.04.2017)	2016	2017	Summe
Anträge	578	406	984
E-Pkw (EG-Klasse M1 und N1) (nur bis 26.06.2016 gefördert)	189	0	189
Zwei und dreirädrige E-Leichtfahrzeuge (EG-Klasse L1e bis L5e)	68	126	194
Vierrädrige E-Leichtfahrzeuge (EG-Klasse L6e und L7e)	18	1	19
Pedelecs	329	125	454
Lastenpedelecs	120	187	307
Ladeinfrastruktur (nur AC-Ladepunkte)	170	21	191
Beratungsleistungen	0	2	2

Tabelle 3: Übersicht über die seit dem 01.04.2016 eingegangene Förderanträge

Förderobjekt (Stand: 25.04.2017)	Zugesagte Mittel	Ausbezahlte Mittel	Gesamt
E-Fahrzeuge	451.200,00 €	711.439,64 €	1.162.639,64 €
Ladeinfrastruktur	123.000,00 €	20.215,59 €	143.215,59 €
Beratungsleistungen	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Gesamt	574.200,00 €	731.655,23 €	1.305.855,23 €

Tabelle 4: Mittelabfluss aus dem Förderprogramm Elektromobilität der Landeshauptstadt München

Die Förderung im Bereich E-Fahrzeuge sollte zunächst insbesondere Unternehmen, freiberuflich Tätige sowie gemeinnützig tätige Organisationen fördern, da für diese Antragstellergruppe im Bereich Wirtschaftsverkehr am meisten Substitutionspotential hin zur Elektromobilität vorhanden ist. Seit dem 01.01.2017 wurde die Förderung von E-Fahrzeugen (ohne M1 und N1) auch teilweise Privatpersonen zugänglich gemacht.

Die Antragszahlen der zwei- und dreirädrigen Fahrzeuge sowie die Zahlen der Lastenpedelecs verzeichnen im Jahr 2017 einen deutlichen Anstieg. Dies ist auf die Öffnung des Antragstellerkreises für Privatpersonen zurückzuführen.

Die Förderanträge für Beratungsleistungen durch qualifizierte Beraterinnen und Berater sind bisher noch vergleichsweise niedrig. Ein Grund hierfür ist, dass der Fördertatbestand erst zum 01.01.2017 in die Förderrichtlinie aufgenommen wurde. Weiter werden Kurse für eine Fortbildung zur qualifizierten Beraterin bzw. zum qualifizierten Berater für Elektromobilität derzeit noch in geringer Zahl angeboten und dauern berufsbegleitend etwa acht Monate. Noch gibt es also wenige Beraterinnen bzw. Berater für Elektromobilität, deren Zahl jedoch, bedingt durch die Förderung der Landeshauptstadt München, deutlich zunimmt. Die Förderrichtlinie setzt jedoch damit indirekt Anreize, die Nachfrage nach einer Ausbildung zu erhöhen. Neben der Qualifizierung durch eine berufliche Fortbildung soll auch eine Qualifikation auf Grundlage von Berufserfahrung ermöglicht werden. Die Entscheidung darüber trifft ein Beirat aus Fachleuten der Industrie- und Handelskammer (IHK) für München und Oberbayern, der Handwerkskammer (HWK) für München und Oberbayern sowie des Referats für Gesundheit und Umwelt. Dies wird zu einer Zunahme qualifizierter Beraterinnen und Berater führen und sich in den Förderzahlen widerspiegeln. Auch die im Rahmen des Kommunikationskonzeptes erfolgende Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit wird dazu führen, dass die Förderung verstärkt in Anspruch genommen wird.

In nachstehender Tabelle 5 sind die mit der Förderung ausgelösten Nettoinvestitionskosten der Antragstellerinnen und Antragsteller nach Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur differenziert dargestellt.

Förderobjekt (Stand 25.04.2017)	Ausgelöste Investitionen	Ausbezahlte Förderung	Anteil
E-Fahrzeuge	3.662.470,55 €	711.439,64 €	19 %
Ladeinfrastruktur	101.077,83 €	20.215,59 €	20 %
Gesamt	3.763.548,38 €	731.655,23 €	19 %

Tabelle 5: Ausgelöste Nettoinvestitionskosten des Förderprogramms Elektromobilität der Landeshauptstadt München

Da im Rahmen des Förderprogramms lediglich förderfähige Kosten erfasst werden, liegt der tatsächliche Wert der ausgelösten Nettoinvestitionskosten über der in der Tabelle dargestellten Höhe. Nicht förderfähige Kosten für beispielsweise Fahrradschlösser, Regenabdeckungen oder Pkw Zusatzausstattung sind in den oben genannten Kosten nicht enthalten.

Durch die bereits ausbezahlten Mittel in Höhe von rund 731.655 € wurden Nettoinvestitionskosten in Höhe von rund 3.763.548 € ausgelöst. Im Durchschnitt beträgt die Fördersumme 19 % der Nettoinvestitionskosten.

Prognose des Mittelabrufs bis Ende 2017

Aufgrund der kurzen Laufzeit der angepassten Förderrichtlinie seit 01.01.2017 ist eine Prognose nur eingeschränkt möglich.

Zur prognostischen Berechnung werden die im Zeitraum von 01.01.2017 bis 31.03.2017 eingegangenen Anträge berücksichtigt und grundsätzlich auf das gesamte Jahr linear hochgerechnet (Tabelle 6).

	01.01.2017 bis 31.03.2017	Prognose bis Ende 2017	Voraussichtlicher Mittelabruf 2017
Anträge	283	1132	ca. 2,5 Mio. €
Zwei und dreirädrige E-Leichtfahrzeuge (EG-Klasse L1e bis L5e)	80	320	
Vierrädrige E-Leichtfahrzeuge (EG-Klasse L6e und L7e)	0	20 (geschätzt)	
Pedelecs	91	364	
Lastenpedelecs	136	544	
Ladeinfrastruktur (nur AC-Ladepunkte)	17	68	
Beratungsleistungen	0	5 (geschätzt)	

Tabelle 6: Lineare Prognose der Antragszahlen bis Ende 2017

Es hat sich bereits im ersten Quartal 2017 ein exponentieller Anstieg gezeigt, wie in Abbildung 1 zu sehen ist.

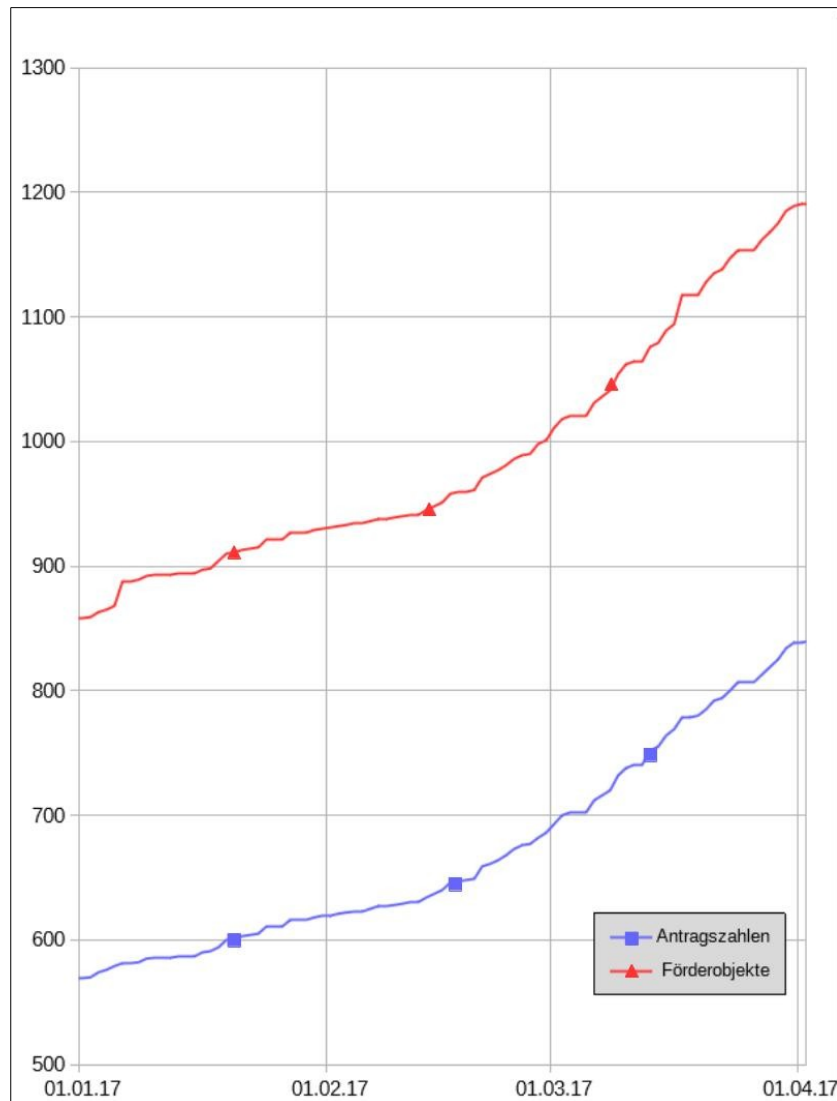


Abbildung 1: Antragszahlen und Anzahl der Förderobjekte im Zeitraum von 01.01.2017 bis 01.04.2017

Dieser Anstieg liegt zum einen an der zunehmenden Bekanntheit des Förderprogramms, jedoch auch an jahreszeitlichen Einflüssen. Im Frühjahr werden zum „Saisonstart“ zwei- und dreirädrige E-Fahrzeuge vermehrt gekauft, da sie bei guten Wetterbedingungen im Frühling, Sommer und Herbst besonders intensiv genutzt werden können. Durch diese beiden Effekte werden die hier prognostizierten Zahlen im Prognosezeitraum vermutlich noch übertroffen.

In Summe ergibt sich aus dem Mittelabfluss im Jahr 2016 und den Prognoseergebnissen ein prognostizierter Gesamtittelabfluss bis 31.12.2017 von ca. 2,5 Mio. €. Ausgehend von dem

im Rahmen der Mittelumschichtung (Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 07497 vom 14.12.2016) von 22,2 Mio. € auf 10,62 Mio. € reduziertem Gesamtbudget, verbleiben am Ende des Jahres 2017 schätzungsweise 8,12 Mio. € im Förderprogramm.

Fortsetzung des Förderprogramms im Rahmen von IHFEM 2018

Die Höhe der Mittel ist, wie weiter oben beschrieben, für eine Fortschreibung des Förderprogramms bis Ende 2020 vorgesehen und ausreichend. Das Referat für Gesundheit und Umwelt sieht es aus nachstehenden Gründen als dringend geboten und fachlich sinnvoll an, das Förderprogramm Elektromobilität der Landeshauptstadt München um weitere drei Jahre zu verlängern (2018 mit 2020):

Durch die Neuausrichtung des Förderprogramms Elektromobilität der Landeshauptstadt München seit 01.01.2017, in dem die Anschaffung elektrisch betriebener Leichtfahrzeuge, die Anschaffung, Montage und der Anschluss von Ladeinfrastruktur sowie Beratungsleistungen zum Thema Elektromobilität gefördert werden, stehen vor allem Elektroleichtfahrzeuge im Fokus der Förderung. Der Kreis der Antragsberechtigten wurde im Bereich der zwei- und dreirädrigen Fahrzeuge und Lastenpedelecs um Privatpersonen erweitert. Besonders in diesem Segment sind die Antragszahlen seit Mitte Februar 2017 stark angestiegen (vgl. Tabelle 3 und Abbildung 1).

Der Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München verfolgt drei klar definierte Ziele: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr umweltverträglich abwickeln. Besonders im gewerblichen Bereich sind die Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung nur sehr bedingt gegeben. Deshalb verfolgte das Förderprogramm Elektromobilität der Landeshauptstadt München zunächst das Ziel, durch eine Förderung unterschiedlicher, für den Gewerbebetrieb geeigneter E-Fahrzeuge einen Beitrag zur stadt- und umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs zu leisten. Der Start der E-Pkw-Förderung durch den Bund ermöglichte der Landeshauptstadt München eine Neuausrichtung der Förderrichtlinie, die unter dem höherrangigen Grundsatz der Verkehrsplanung, Verkehr zu verlagern, fortgeschrieben wurde (Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 07497 vom 14.12.2016).

Dadurch rücken nun Elektroleichtfahrzeuge verstärkt in den Fokus und durch die teilweise Öffnung des Antragstellerkreises für Privatpersonen entsteht ein großes Verlagerungspotential auf kleinere, verbrauchsgünstigere und vor allem besser angepasste E-Fahrzeuge. Die Nutzung von Elektroleichtfahrzeugen weist nicht nur alle Vorteile der Elektromobilität auf, wie beispielsweise lokale Emissionsfreiheit und hohe Energieeffizienz, sondern es ergeben sich auch Vorteile durch eine reduzierte Verkehrsfläche im ruhenden, wie im fließenden Verkehr. Darüber hinaus werden durch das Förderprogramm Anreize gesetzt, Ökostrom zum Laden der Fahrzeuge zu nutzen. Auf diese Weise leisten die geförderten E-Fahrzeuge einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur lokalen Luftreinhaltung.

Durch den prognostizierten Zuzug von ca. 200.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bis 2035 innerhalb des Stadtgebietes München wird eine Verlagerung des Verkehrs von Pkw auf Elektrofahrzeuge eine wichtige Rolle bei der Bewältigung zukünftiger Verkehrsprobleme spielen. Das Förderprogramm Elektromobilität in München leistet dafür einen wichtigen Beitrag, indem es Privatpersonen und Gewerbetreibende beim Umstieg auf Elektromobilität unterstützt.

Anpassungen der Förderrichtlinie ab dem 01.01.2018

Seit Anpassung der Förderrichtlinie zum 01.01.2017 (siehe oben) können auch Wohnungseigentümergeinschaften Förderanträge für Ladeeinrichtungen stellen. Deshalb schlägt das Referat für Gesundheit und Umwelt eine grundsätzliche Erhöhung der maximal förderbaren Ladepunkte von bisher sechs auf zehn Ladepunkte pro Jahr und Antragsteller vor. Auf diese Weise wird es u.a. Wohnungseigentümergeinschaften ermöglicht, größere Ladekonzepte umzusetzen. Zudem wird der Antragstellerkreis für Beratungsleistungen angeglichen an den Antragstellerkreis für Ladeinfrastruktur. Der Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur ist eines von mehreren Themen, zu denen man sich seit der Anpassung der Förderrichtlinie zum 01.01.2017 beraten lassen kann. Daher ist es sinnvoll, dass alle diejenigen, die im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität der Landeshaupt München für Ladeinfrastruktur antragsberechtigt sind, ebenfalls Beratungsleistungen in Anspruch nehmen können. Auf Anregen des Referats für Arbeit und Wirtschaft (vgl. Anlage 46) wurde die Förderrichtlinie zudem um die Förderung einer Netzanschlusserweiterung und um die Komponente „Lastmanagement“ erweitert. Der Ausbau privater Ladeinfrastruktur stellt einen wesentlichen Erfolgsfaktor für die Marktdurchdringung der Elektromobilität dar. Auf technischer Seite besteht allerdings häufig das Problem, dass bei der Installation von Ladeinfrastruktur, besonders in größeren Wohneinheiten, die Leistung häufig die durch den Netzanschluss zur Verfügung gestellte Anschlussleistung übersteigt. In diesen Fällen ist eine Erhöhung des Netzanschlusses nötig. Die Kosten müssen durch einen Baukostenzuschuss durch den Antragsteller getragen werden. Um diese Kosten ebenfalls in der Förderung zu berücksichtigen, soll ab 01.01.2018 einer Erhöhung des Netzanschlusses mit 50 % der Nettokosten bis maximal 120 € pro Ladepunkt gefördert werden. Die Förderung soll nur gewährt werden, wenn die Erhöhung der Netzanschlussleistung in Verbindung mit der Errichtung einer Ladeinfrastruktur steht.

In manchen Fällen kann eine Erhöhung der Netzanschlussleistung durch ein Lastmanagementsystem vermieden werden. Daher wird die Förderung von Lastmanagementsystemen explizit aufgenommen und soll genauso wie die Anschaffung und Montage der Ladeinfrastruktur mit 20 % der Nettokosten bis maximal 1.500 € pro Ladepunkt gefördert werden.

Eine weitere Erhöhung des maximalen Förderbetrags von 1.500 €, wie vom Referat für Arbeit und Wirtschaft vorgeschlagen, ist nicht nötig, da diese Summe ausreichend ist um ebenfalls die Kosten für ein Lastmanagementsystem zu fördern.

Darüber hinaus besteht aufgrund der erst kürzlich erfolgten Anpassungen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) kein weiterer inhaltlicher Änderungsbedarf an der Richtlinie. Es wurden lediglich redaktionelle Änderungen zur besseren Lesbarkeit vorgenommen.

Die geringfügig angepasste Förderrichtlinie, die vom 01.01.2018 bis 31.12.2020 in Kraft treten soll, ist dieser Sitzungsvorlage als Anlage 1 angefügt.

Personalbedarf für das Förderprogramm

Für die fachliche und verwaltungstechnische Bearbeitung sind die im Rahmen des IHFEM 2015 bewilligten Personalstellen (1 VZÄ E10 und 1 VZÄ E8, vom POR nach E6/A6 bewertet) bis 30.06.2021, d. h. bis zu einem halben Jahr nach dem Bewilligungszeitraum des Förderprogramms (2018 – 2020), befristet zu verlängern. Bei einer möglichen Beendigung des Förderprogramms in 12/2020 können die Antragsberechtigten bis zum 31.12.2020 ihre Anträge stellen. Die fachliche und verwaltungstechnische Bearbeitung der zuletzt eingegangenen Anträge kann aufgrund der Zeitspanne zwischen Antragstellung vor und Abrechnung nach der Kaufentscheidung des Antragstellers bis zu 6 Monate dauern, weshalb eine befristete Verlängerung bis 30.06.2021 erforderlich ist.

1 VZÄ E10 Sachbearbeitung Elektromobilität (befristete Verlängerung)

Der Fokus der Stelle liegt auf Tätigkeiten im Rahmen der technischen Prüfung der Förderanträge sowie der fachlichen Fortschreibung der Förderrichtlinie. Die bisherigen Aufgaben sind die fachgerechte Prüfung und Bearbeitung von Förderanträgen zu Elektrofahrzeugen und Ladeeinrichtungen, die durch das Förderprogramm Elektromobilität im Rahmen des IHFEM 2015 gefördert werden, fachliche Mitarbeit bei der Fortschreibung der Förderrichtlinie des Förderprogramms Elektromobilität, mündliche und schriftliche Auskunftserteilung über den Stand der Technik sowie über Maßnahmen und Technologien aus den Bereichen Elektromobilität, E-Fahrzeuge und E-Ladeinfrastruktur sowie die Mitarbeit an der Umsetzung weiterer Maßnahmen des Referates für Gesundheit und Umwelt im Rahmen des IHFEM 2015.

Die Stelle ist deshalb eng mit der Laufzeit des Förderprogramms Elektromobilität „München e-mobil“ verknüpft, das mit der vorliegenden Beschlussvorlage um weitere drei Jahre verlängert werden soll. Um die Aufgaben in diesem Bereich weiterhin erfüllen zu können, ist eine Verlängerung der Befristung dieser Stelle bis 30.06.2021 nötig.

1 VZÄ E6/A6 Sachbearbeitung Allgemeine Verwaltung Elektromobilität (befristete Verlängerung)

Die bisherigen Aufgaben der Stelle waren die fachgerechte Prüfung und Bearbeitung von Förderanträgen zu Elektrofahrzeugen und Ladeeinrichtungen im Rahmen des Förderprogramms Elektromobilität des IHFEM 2015. Darüber hinaus zählen die mündliche und schriftliche Beratung zum Förderprogramm Elektromobilität und zu formalen Fragen des Förderverfahrens zum Aufgabenzuschnitt. Weiter zählt die Bescheiderstellung zu eingegangenen Förderanträgen auf Grundlage eines technischen Gutachtens, Bearbeitung von Rechnungswesenvorgängen, Pflege der Stammdaten und Haushaltsüberwachung zum Stellenprofil. Nachdem das Förderprogramm Elektromobilität „München e-mobil“ der Landeshauptstadt München im Rahmen des IHFEM 2018 bis Ende 2020 fortgeschrieben werden soll, ist eine befristete Verlängerung dieser Vollzeitstelle bis 30.06.2021 nötig.

Federführendes Referat: Referat für Gesundheit und UmweltBereits bewilligte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen aus Beschluss IHFEM 2015:

Personalkosten (Stelleneuschaffung) 1 VZÄ E10, befristet für 2,5 Jahre ab Besetzung bis 30.11.2019, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich) Ersteinrichtung Arbeitsplatz	184.825 € 2.370 €
Personalkosten (Stelleneuschaffung) 1 VZÄ E8*, befristet für 2,5 Jahre ab Besetzung bis 28.02.2018, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich) (im Stellenbewertungsverfahren auf E6 gekürzt) Ersteinrichtung Arbeitsplatz	137.925 € 2.370 €
Sachmittel für Ausschreibung der Stellen	10.000 €
Sachmittel für Zuschüsse aus Förderprogramm Elektromobilität	22.200.000 €

Mittelabfluss aus Beschluss Mittelumschichtung IHFEM 2015:

Mittelabschluss aus Förderprogramm Elektromobilität	-11.580.000 €
---	---------------

Benötigte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten (befristete Verlängerung) 1 VZÄ E10, befristet bis 30.06.2021, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	103.487 €
Personalkosten (befristete Verlängerung) 1 VZÄ E6/A6, befristet bis 30.06.2021, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	167.100 €

3.2. Handlungsfeld 1: Mobilitätsmanagement und Carsharing

3.2.1. Abgeschlossene Maßnahmen

3.2.1.1. Maßnahme „E-Sharing Station im Domagkpark“ (KVR)

Das Kreisverwaltungsreferat wurde mit dem Beschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Beschlussvorlage Nr. 14-20 / V 02722) beauftragt, die Maßnahme „E-Sharing Station im Domagkpark“ umzusetzen. Die Maßnahme wird im Rahmen des IHFEM 2015 umgesetzt und beendet.

Das Ziel der Maßnahme war die Errichtung einer E-Sharing-Station in Zusammenarbeit mit der Wohnungswirtschaft im Neubauquartier Domagkpark, die Bewerbung der Angebote als Alternative zum Privat-PKW durch verschiedene Kanäle der Öffentlichkeitsarbeit, die Evaluation der Nutzung der Station sowie zum Mobilitätsverhalten der Nutzer. Zudem sollte aus den gemachten Erfahrungen sowie aus den Ergebnissen der Evaluation ein Leitfaden für die Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen im Neubau in Zusammenarbeit mit der Wohnungswirtschaft entwickelt werden.

Mit der Maßnahmenumsetzung wurde im Sommer 2015 begonnen. Die Maßnahme wird voraussichtlich Ende 2017 im Rahmen des IHFEM 2015 abgeschlossen. Die Einweihung der Station durch Herrn Oberbürgermeister Reiter erfolgte am 31.05.2016. Im Vorfeld erfolgte die Auswahl der Fahrzeuge für die E-Mobilitätsstation sowie die Abstimmung aller Fragen rund um die Entstehung und den Betrieb der Station mit allen beteiligten Partnern (WOGENO, STATTAUTO, DYNAMO Fahrradservice). Seit der Eröffnung läuft der Betrieb der Station zuverlässig. Parallel wurde Öffentlichkeitsarbeit betrieben (Broschüre, Information bei Anwohnerveranstaltungen). Mit Stand Februar 2017 wurde das Evaluationsdesign erarbeitet und die Evaluation der Station gestartet. Bis Ende 2017 soll der Einbau der letzten noch fehlenden Infrastrukturmodule (Zwischenspeicher) erfolgen, ggf. weitere Fahrzeuge angeschafft werden, die Evaluation zur Nutzung der Station abgeschlossen sein und der Leitfaden für die Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen im Neubau entwickelt sein.

Federführendes Referat: Kreisverwaltungsreferat

Bereits bewilligte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen aus Beschluss IHFEM 2015:

Personalkosten (Stellenneuschaffung)	131.175 €
0,5 VZÄ E13, befristet für 3 Jahre, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (400 € jährlich)	
Ersteinrichtung Arbeitsplatz	2.370 €
Sachmittel für Investitionen, Öffentlichkeitsarbeit und Evaluation	95.000 €

3.2.2. Fortschreibungen ohne Finanzierungsbedarf

3.2.2.1. Maßnahme „Konzept Mobilitätsstationen“ (PLAN)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde mit dem Beschluss zum Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015) vom 20.05.2015 (Beschlussvorlage Nr. 14-20 / V 02722) beauftragt, die Maßnahme „Konzept Mobilitätsstationen“ umzusetzen. Die Maßnahme wurde im Rahmen des IHFEM 2015 aufgegriffen und wird im Rahmen des IHFEM 2018 ohne zusätzlichen Finanzierungsbedarf weiter umgesetzt.

Die Maßnahme zielte ursprünglich auf die Verortung von Mobilitätsstationen im Münchner Stadtgebiet ab. Durch die Förderung von Mobilitätsstationen in Münchner Modellquartieren im Rahmen der Projekte „Smarter Together“, „City2Share“ und „CIVITAS ECCENTRIC“ (vgl. Kap. 2 „Aktivitäten der Landeshauptstadt München im Bereich Elektromobilität“) wurde die Maßnahme überholt. Eine Verortung der Mobilitätsstationen fand durch die Erteilung des Zuschlags zu den genannten Projekten durch die Fördergeber statt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist bestrebt die Sachmittel aus dem IHFEM 2015 für die Entwicklung eines Konzepts zur Verortung der im Rahmen des IHFEM 2018 neu zu errichtenden E-Mobilitätsstationen (vgl. Kap. 3.2.4.1, Maßnahme „Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen im Stadtgebiet“) zu verwenden. Mit der Konzeptentwicklung soll in 2018 begonnen werden. Die Fertigstellung ist im Laufe des Jahres 2018 geplant.

Federführendes Referat: Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss IHFEM 2015:

Sachmittel für Konzepterstellung	70.000 €
----------------------------------	----------

3.2.2.2. Maßnahme „Einrichtung von 4 E-Mobilitätsstationen für City2Share“ (RAW/PLAN)

Dem Referat für Arbeit und Wirtschaft wurden mit dem Beschluss zur „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 14.12.2016 (Beschlussvorlage Nr. 14-20 / V 07497) die benötigten finanziellen Mittel für die Umsetzung der Maßnahme „Einrichtung von 4 E-Mobilitätsstationen für City2Share“ in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat zur Verfügung gestellt. Die Maßnahme wurde im Rahmen des IHFEM 2015 aufgegriffen und wird im Rahmen des IHFEM 2018 weiter umgesetzt ohne zusätzlichen Finanzierungsbedarf.

Im Rahmen des IHFEM 2018 geht die fachliche Federführung im Einvernehmen aller an der Maßnahme beteiligter Referate über auf das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das die planerische Gesamtprojektleitung der Mobilitätsstationen in München inne hat. Eine Umschichtung der Finanzmittel vom Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN) ist nicht erforderlich.

Ziel der Maßnahme ist die Errichtung von vier E-Mobilitätsstationen (Tiefbauarbeiten, Beschilderung, Mietpedelecs, Ladestationen, digitale Integration in die „MVG more“-App) und deren Betrieb in den „City2Share“ Modellquartieren Sendling und Isarvorstadt.

Mit den konkreten Planungen zur Errichtung der E-Mobilitätsstationen wurde bereits 2016 begonnen. Mit Stand März 2017 fand bereits die Verortung der vier E-Mobilitätsstationen statt sowie eine Detailplanung der Ausgestaltung der E-Mobilitätsstationen. Die Pläne wurden mit den zuständigen Bezirksausschussvorsitzenden diskutiert und entsprechend überarbeitet. Bis Dezember 2017 werden die Tiefbauleistungen ausgeschrieben und vergeben worden sein. In Abhängigkeit der Witterungsverhältnisse werden ggf. Tiefbauarbeiten ausgeführt sein. Die bauliche Umsetzung ist bis April 2018 geplant. Die Evaluierung der Stationen folgt bis April 2020.

Federführendes Referat: Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss Mittelumschichtung IHFEM 2015:

Finanzielle Zuweisung der investiven Sachmittel für Tiefbauarbeiten, Markierung, Beschilderung, Aufbauten, Betrieb zum Referat für Arbeit und Wirtschaft	980.000 €
--	-----------

3.2.2.3. Maßnahme „Einrichtung von 4 E-Mobilitätsstationen für ECCENTRIC“ (KVR)

Dem Kreisverwaltungsreferat wurden mit dem Beschluss zur „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 14.12.2016 (Beschlussvorlage Nr. 14-20 / V 07497) die benötigten finanziellen Mittel für die Umsetzung der Maßnahme „Einrichtung von 2 E-Mobilitätsstationen für ECCENTRIC“ zur Verfügung gestellt. Die zur Verfügung gestellten Mittel sollen im Rahmen des IHFEM 2018 nunmehr für die Einrichtung von maximal vier E-Mobilitätsstationen im Rahmen des Projekts „CIVITAS ECCENTRIC“ verwendet werden (kostenneutrale Erweiterung der Maßnahme). Die Maßnahme wurde im Rahmen des IHFEM 2015 aufgegriffen und wird im Rahmen des IHFEM 2018 weiter umgesetzt ohne zusätzlichen Finanzierungsbedarf.

Die Maßnahme wurde inzwischen weiter detailliert geplant und im Sommer 2017 ist mit der ersten Teileröffnung einer E-Mobilitätsstation im Domagkpark im öffentlichen Raum zu rechnen. Aufgrund der herrschenden Nachfrage in der angrenzenden Parkstadt Schwabing (so-

wohl aus der Bevölkerung als auch seitens der ansässigen Unternehmen) und den bekannten Verkehrsproblemen im Gebiet, sollen nun auch dort zwei E-Mobilitätsstationen errichtet werden, die sowohl der Bevölkerung dort als auch den ansässigen 200 Unternehmen dienen sollen. Damit würde ein für die gleichmäßig hohe Nutzung der Angebote optimaler Nutzerkreis entstehen. Für die Standortsuche sind erste Gespräche mit Investoren von noch zu bebauenden Grundstücken in der Parkstadt Schwabing erfolgt. Es besteht nach letzten Kalkulationen nun die Möglichkeit, hier kostengünstig im Zusammenhang mit den anstehenden Bauarbeiten E-Mobilitätsstationen zu errichten. Gleichzeitig könnten diese relativ zügig umgesetzt werden, während im benachbarten Domagkpark teilweise bis 2019/2020 gewartet werden muss, da dann erst die entsprechenden Straßenabschnitte endausgebaut werden.

Somit ergibt sich aktuell die Planung von nunmehr maximal vier E-Mobilitätsstationen im „CIVITAS ECCENTRIC“ Projektgebiet (2 x Domagkpark, max. 2 x Parkstadt Schwabing). Die mit Beschluss vom 14.12.2016 beschlossenen ergänzenden Mittel von insgesamt 400.000 € sollen auch bei einer Verteilung auf mehr geplante Stationen nicht überschritten werden. 2017 soll die Planung aller maximal vier Standorte mit allen Beteiligten, inkl. Bauträger und Sharing-Anbieter abgeschlossen sein. Mitte 2017 erfolgt die Teileröffnung der E-Mobilitätsstation „Domagkpark Süd“. 2018 folgt die Eröffnung der Station „Parkstadt Schwabing Zentrum“, in 2019 die Eröffnung der Stationen „Domagkpark Nord“ sowie „Parkstadt Schwabing Süd“. Die E-Mobilitätsstation „Domagkpark Süd“ wird in 2019/2020 vollständig eröffnet.

Federführendes Referat: Kreisverwaltungsreferat

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss Mittelumschichtung IHFEM 2015:

Sachmittel für die Einrichtung von 4 E-Mobilitätsstationen	400.000 €
--	-----------

3.2.3. Fortschreibungen mit Finanzierungsbedarf

3.2.3.1. Maßnahme „Evaluation der Mobilitätsstationen“ (PLAN)

Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurden mit dem Beschluss zur „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) die benötigten finanziellen Mittel für die Umsetzung der Maßnahme „Evaluation der Mobilitätsstationen“ zur Verfügung gestellt. Die Maßnahme wurde im Rahmen des IHFEM 2015 aufgegriffen und teilweise umgesetzt. Im Rahmen des IHFEM 2018 soll die Maßnahme um neue Inhalte ergänzt werden. Dafür besteht ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf über das IHFEM 2018.

Durchführung von Ex-Ante Befragungen

Die zur Verfügung gestellten Mittel aus der Mittelschicht IHFEM 2015 werden verwendet für die Durchführung von Ex-Ante Befragungen in den Modellquartieren „City2Share“ und „Smarter Together“ im Jahr 2017 zur vergleichenden Evaluation der E-Mobilitätsstationen. Nach erfolgreicher Ausschreibung und Zuschlagserteilung soll die Erhebung nach den Sommerferien 2017 vor der Eröffnung der Mobilitätsstationen in den beiden Projektgebieten durchgeführt werden. Bis Dezember 2017 ist zu erwarten, dass die Ex-Ante Erhebungen abgeschlossen sein werden.

Ex-Post Erhebungen mittels Haushaltsbefragungen in den Modellquartieren

Um die Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität an E-Mobilitätsstationen und durch die einzelnen dort verorteten E-Mobilitätsangebote möglichst zielgerichtet weiter zu entwickeln und auf andere Gebiete übertragbar zu gestalten, ist eine vergleichende Evaluation der Maßnahmen in den drei Modellquartieren in Neuaubing („Smarter Together“), Ludwigsvorstadt und Sendling („City2Share“) sowie im Domagkpark und der Parkstadt Schwabing („CIVITAS ECCENTRIC“) notwendig. Dazu soll eine abgestimmte Ex-Post Untersuchung in den Jahren 2018 bis 2020 in den Modellquartieren durch Befragungen erfolgen.

Die drei Modellquartiere zeichnen sich jeweils durch nachfolgende Charakteristika aus:

- City2Share: Stadtviertel im Bestand am Innenstadtrand mit hoher Nutzungsintensität bei hoher Einwohnerdichte mit niedrigem MIV-Anteil⁵ im Modal Split
- CIVITAS ECCENTRIC: Neues Stadtviertel im Übergang zum Stadtrand mit teilweise reduziertem Stellplatzschlüssel bei einem niedrigen Altersdurchschnitt und kurzer örtlicher Wohndauer
- Smarter Together: Stadtviertel am Stadtrand mit einem hohen Altersdurchschnitt und einem erhöhtem MIV-Anteil im Modal Split

Die Haushaltsbefragungen folgen dem planerischen Ziel, die E-Mobilitätsstationen und die örtlichen Angebote zu vergleichen, um daraus Kenn- und Erfahrungswerte zu entwickeln, die darauf schließen lassen, in welchen städtischen Gebieten und unter welchen Bedingungen E-Mobilitätsstationen einen Beitrag zu stadtverträglicher Mobilität leisten können. Mit den Ergebnissen der Ex-Post Haushaltsbefragungen können vergleichende Aussagen zum Zeitpunkt vor Einführung der E-Mobilitätsstationen und Ladeinfrastruktur getroffen werden. Anhand der Verbrauchsdaten der Ladeinfrastruktur kann weiter festgestellt werden, ob an der Ladeinfrastruktur an E-Mobilitätsstationen, bedingt durch deren Bündelung, eine höhere Auslastung und Nachfrage gegenüber „normaler“ Ladeinfrastruktur ohne Bündelungseffekt durch verschiedene Verkehrsangebote vorhanden ist. Die empirischen Angaben hieraus sind für die weitere Planung sowohl im Bezug auf Verkehr als auch in Bezug auf Stadtgestaltung und Flächennutzung von hoher Bedeutung, da die Maßnahme E-Mobilitätsstation vergleichend zu bewerten ist.

⁵ MIV = motorisierter Individualverkehr

Um eine ausreichende große Stichprobe zu erhalten, werden dazu Mittel von insgesamt 150.000 € veranschlagt. Diese sind für die Projekte „City2Share“, „Smarter Together“ und „CIVITAS ECCENTRIC“ erforderlich, da hier keine Förderung der Ex-Post-Evaluation erfolgt ist.

Befragungen von Nutzerinnen und Nutzern von Ladeinfrastruktur

Durch die Errichtung von Ladeinfrastruktur wird erwartet, dass vermehrt elektrisch angetriebene Fahrzeuge im Stadtverkehr unterwegs sein werden. Bei höherer Nachfrage wird es vermehrt zu belegter Ladeinfrastruktur kommen, so dass ein Fahrzeug mit Ladebedarf eine freie Ladeinfrastruktur suchen muss. Für die Akzeptanz und die Erweiterung der Ladeinfrastruktur ist die Kenntnis der tatsächlichen Überlastung ein elementarer Bestandteil, welcher sich ausschließlich durch Befragungen erheben lässt. Bei dieser Gelegenheit sind ebenfalls Fahrzweck und Ort des Beginns der Fahrt zu erfragen. Auf Basis letzterer Daten können Fahrleistungen und Energiebedarfe errechnet werden. Durch die Befragung von Nutzerinnen und Nutzern von Ladeinfrastruktur wird die Akzeptanz und der individuelle Erfahrungswert von Nutzerinnen und Nutzern mit E-Fahrzeugen abgegriffen. Hierdurch können Maßnahmen an Ladestandorte mit hoher Nachfrage ergriffen werden.

Die Befragungen sollen nach „Hochlaufen“ des Angebots an Ladeinfrastruktur und der Nachfrage durch Fahrzeuge in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführt werden. Für die Befragung wird mit 50.000 € gerechnet.

Für die Landeshauptstadt München können durch die Maßnahme empirische Angaben zur Nutzung von Angeboten zur E-Mobilität im Kontext mit dem städtischen Umfeld gewonnen werden. Aus planerischen Überlegungen für die bedarfsgerechten Allokation sowie die finanziell maßvolle Erweiterung durch neue E-Mobilitätsangebote ist diese Maßnahme von hoher Wichtigkeit.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 2 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss Mittelumschichtung IHFEM 2015:

Sachmittel zur Durchführung von Ex-ante Befragungen	100.000 €
---	-----------

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Sachmittel zur Durchführung von Ex-post Erhebungen mittels Haushaltsbefragungen in den Modellquartieren	150.000 €
---	-----------

Sachmittel zur Durchführung von Befragungen von Nutzerinnen und Nutzern von Ladeinfrastruktur	50.000 €
---	----------

3.2.4. Neue Maßnahmen mit Finanzierungsbedarf

3.2.4.1. Maßnahme „Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen im Stadtgebiet im öffentlichen Straßenraum“ (PLAN)

Im Jahr 2017 und 2018 werden in den Modellquartieren am Domagkpark und der Parkstadt Schwabing („CIVITAS ECCENTRIC), in den Modellquartieren Ludwigsvorstadt und Sending („City2Share“) sowie im Sanierungsgebiet Neuaubing („Smarter Together“) E-Mobilitätsstationen errichtet. Diese sind teilweise durch das IHFEM 2015 finanziert. Eine E-Mobilitätsstation zeichnet sich im Wesentlichen dadurch aus, dass verschiedene Mobilitätsangebote für den Bürger örtlich gebündelt und zur Verfügung gestellt werden. Hierzu zählen beispielsweise Ladeinfrastruktur für Kfz, eine Zugänglichkeit zum ÖPNV, Angebote von Bike- und Car-Sharing Anbietern, eine Informationsstele sowie die damit verbundenen Dienstleistungen wie eine einheitliche App für Mobiltelefone, eine telefonische Hotline sowie Vertragsmanagement und den Betrieb der Mobilitätsstation. Maßgebende Ziele von E-Mobilitätsstationen sind die Reduktion der gefahrenen Pkw-Kilometer je Bewohner (im Stadtbezirk) sowie eine rückläufige Pkw-Besitzquote. Eine E-Mobilitätsstation ermöglicht lokal eine bedarfsgerechte und allgemein zugängliche automobilen Mobilität für alle. Die Ziele sind durch eine geeignete Bewertungsmethodik zu evaluieren.

Im Rahmen des IHFEM 2018 werden unter Federführung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung an bis zu fünf ausgewählten Standorten im Stadtgebiet E-Mobilitätsstationen im öffentlichen Straßenraum errichtet, um individuelle, elektrische Mobilität mit einem Kfz zu ermöglichen. Seit Errichtung der Mobilitätsstation Münchner Freiheit gehen beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung vermehrt Anfragen mit dem Wunsch nach Mobilitätsstationen aus der Bürgerschaft, den Bezirksausschüssen und der freien Wirtschaft ein. Erste Bewertungen der Technischen Universität München lassen einen insgesamt positiven Nutzen erwarten. Im Zusammenhang mit den Erfahrungswerten aus den Modellquartieren ist – bei sich abzeichnendem verkehrsplanerischem Nutzen – eine Möglichkeit zur Replikation sowohl in neuen als auch in bestehenden Stadtvierteln erstrebenswert. Durch die beschriebene Maßnahme ist dies gegeben.

Nach erfolgreicher Umsetzung der bereits bewilligten E-Mobilitätsstationen in den Modellquartieren können im Laufe des Jahres 2018 neue Standorte für Mobilitätsstationen angemeldet werden. Diese werden im Konzept zu Mobilitätsstationen (vgl. Kapitel 3.2.2.1) anhand von Strukturdaten, ersten Ergebnissen aus den Modellquartieren und den Bewertungsergebnissen der Mobilitätsstation an der Münchner Freiheit im Referat für Stadtplanung und Bauordnung bewertet und sind in den nachfolgenden Jahren zur Umsetzung vorgesehen. Nach der Umsetzung werden die E-Mobilitätsstationen anhand der zu entwickelnden Bewertungsmethodik anderer Ladeinfrastruktur und E-Mobilitätstationen evaluiert. Der Zeitplan der Maßnahmenumsetzung sieht vor, dass in 2018 die Standortfindung anhand des Konzepts für Mobilitätsstationen

(vgl. Kapitel 3.2.2.1) und in 2019 der Beginn der Umsetzung erster Mobilitätsstationen erfolgen soll.

Für die Errichtung der Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum sind örtliche Ertüchtigungsmaßnahmen erforderlich. Hierzu zählen der Einbau von Ladeinfrastruktur, von Bike-Sharing-Systemen, die Errichtung einer Informationsstele, Veränderungen der Oberflächenbefestigung, ggf. Bordsteinabsenkungen, die Umsetzung von Beschilderungen und Markierungen. Bei der Mobilitätsstation an der Münchner Freiheit ergaben sich Investitionskosten von ca. 200.000 €. Mangels weiterer Erfahrungswerte erscheint die Anwendung des Betrages in erster Näherung zielführend.

Nebst den investiven Maßnahmen im Rahmen der Herstellung der E-Mobilitätsstationen ergeben sich betriebliche Ausgaben wie Kosten für die Servicehotline, technische Instandsetzung, Betriebs- und Winterdienst sowie Aufwände für Vertragsgestaltungen und Abrechnung mit Anbietern. Im Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden die Verbrauchs- sowie weitere Kennwerte ausgewertet und aufbereitet.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 3 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Investitionen für die Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen im Stadtgebiet im öffentlichen Straßenraum	1.000.000 €
--	-------------

3.2.4.2. Maßnahme „E-Sharing Stationen im Neubau in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft“ (KVR)

Im Themenfeld Elektromobilität zählt der Bereich „Sharing Mobility“ mit zu den erfolgversprechendsten Bereichen hinsichtlich Wirkungseffizienz der eingesetzten Ressourcen. Aufbauend auf den Evaluationsergebnissen der E-Sharing-Station Domagkpark (IHFEM 2015) bezüglich des Mobilitätsverhaltens der Nutzer und den damit einhergehenden Verkehrswirkungen sowie des in dem Zusammenhang entwickelten Leitfadens zur Errichtung von E-Sharing-Stationen bei Neubauvorhaben, sollen 2018-2020 bei Neubauvorhaben in München fünf weitere Stationen konzeptioniert und implementiert werden.

Die Maßnahme soll Bauträgern einen ausreichenden Anreiz bieten ihre verpflichtenden Sharing-Angebote aus den jeweiligen Mobilitätskonzepten zu erweitern und zu (teil-)elektrifizieren. Die derzeitige Förderlandschaft reicht auch im Sharing-Bereich nicht aus, Anbieter zum Kauf von Elektrofahrzeugen zu überzeugen. Dies gilt insbesondere für kleine Anbieter im Bereich der Wohnungswirtschaft, die jedoch aus strategischer Sicht sehr bedeutend sind, da sie

durch ihre Mobilitätsangebote „direkt vor der Haustür“ entscheidenden Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Münchner Bevölkerung haben.

Die städtische Förderung der E-Sharing Stationen muss daher derart entwickelt werden, dass sie zum einen nicht in Konflikt mit anderen möglichen Zuschüssen steht, zum anderen aber im Sinne der Förderung der Elektromobilität in München für die Anbieter so attraktiv ausgestaltet ist, dass es Anreiz genug ist, die geteilten Fahrzeuge (auch) als E-Mobile (z.B. E-PKW, E-Scooter, E-Lastenräder und Pedelecs) anzubieten.

Der Beitrag der verschiedenen E-Sharing Stationen zu den städtischen Zielen der Verkehrs-entlastung, Emissionsreduktion und Wohnraumentwicklung wird untersucht. Die Evaluations-ergebnisse bilden auch einen wichtigen Baustein für das geplante Gesamtkonzept Mobilitätsstationen der Landeshauptstadt München.

Der Nutzen der Maßnahme besteht zum einen darin, ein verändertes Mobilitätsverhalten bei den Nutzerinnen und Nutzern der E-Sharing Stationen herbeizuführen und zum anderen in einer Steigerung der konkreten Mobilitätsoptionen für die Münchner Bevölkerung und hat einen positiven Einfluss auf die Luft- und Lebensqualität in München.

Im Rahmen der Maßnahme erfolgt zunächst die Entwicklung eines ausreichend attraktiven und konkreten Anreizprogramms bzw. Fördermechanismus zur Unterstützung beim Aufbau und Betrieb von E-Sharing Stationen bei Neubauvorhaben der Wohnungswirtschaft unter Berücksichtigung förderrechtlicher Rahmenbedingungen (1. Halbjahr 2018).

Darauf aufbauend erfolgt die Entwicklung eines Verfahrens zum fairen Zugang zur Förderung (z. B. Auslobung eines Wettbewerbs mit der Prämierung (=Förderung) der fachlich fünf besten Anträge, 1. Halbjahr 2018).

Die Prämierten erhalten Unterstützung in der konkreten Ausgestaltung der fünf E-Sharing Stationen (Konzeptionierung und Implementierung, 2. Halbjahr 2018 bis 1. Halbjahr 2020).

Abschließend erfolgt eine Evaluation der Wirkungseffizienz der eingesetzten Ressourcen sowie bezüglich des Mobilitätsverhaltens der Nutzerinnen und Nutzer und den damit einhergehenden Wirkungen im Bereich Verkehr und Wohnen (in 2020).

Für die Umsetzung der Maßnahme werden maximal 60.000 € Zuschuss je E-Sharing Station für die Bereiche Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb nach einem noch abzustimmenden Fördermechanismus benötigt. Zudem fallen insgesamt 50.000 € (10.000 € in 2018 / 10.000 € in 2019 / 30.000 € in 2020) für Öffentlichkeitsarbeit (Zuschuss) und Evaluation für zusammen bis zu fünf E-Sharing Stationen im Neubau in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft an.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 4 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Kreisverwaltungsreferat

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Sachmittel zur Bezuschussung von bis zu 5 E-Sharing Stationen	300.000 €
Sachmittel für Öffentlichkeitsarbeit und Evaluation	50.000 €

3.2.4.3. Maßnahme „Studie sowie Pilotanwendung zur Umsetzung von E-Sharing Stationen und E-Lademöglichkeiten im Wohnbestand“ (KVR)

Die Möglichkeiten der Förderung und des Ausbaus der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität im öffentlichen Raum und in Neubaugebieten sind auf Grund des enormen Flächendrucks in München begrenzt. Dagegen existieren große Potenziale zur Förderung der Elektromobilität im bereits existierenden Wohnbestand (E-Sharing Konzepte im nicht öffentlichen Raum, Heimladen).

Die Potenzialerschließung durch die Kommune erweist sich jedoch beim Wohnbestand aufgrund zahlreicher rechtlicher und technischer Unklarheiten und aufgrund sich ständig ändernden Rahmenbedingungen als schwierig. Daher soll eine auf die Landeshauptstadt München fokussierte Potenzialstudie zum Thema Elektromobilität im Kontext Wohnen erstellt werden (Modellentwicklung für die Zukunft).

Dabei handelt es sich um eine Grundlagenuntersuchung zu den Themen Parken und Laden im Wohnbestand sowie Verkehrsreduktion durch E-Sharing Konzepte und Steigerung der Verkehrssicherheit im Quartier. Dies betrifft unter anderem die Untersuchung möglicher Entwicklungspotentiale von E-Sharing Stationen im Wohnbestand in München mit nutzergerechten Mobilitätsangeboten (Pedelecs, E-Lastenrad, E-Scooter, E-Auto).

Zweiter Baustein dieser Maßnahme ist die konkrete Durchführung mindestens einer Pilotanwendung im Wohnbestand in Zusammenarbeit mit einer Münchner Wohnungsbaugesellschaft bzw. -genossenschaft. Die Ergebnisse sollen im Anschluss für die Replikation erfolgreicher E-Sharing Stationen im Wohnbestand und damit zur Verringerung des Verkehrsaufkommens in München wertvolle Handlungsempfehlungen liefern. Gleichzeitig sollen sie integrierter Bestandteil der städtischen Gesamtstrategien zu Mobilitätsstationen und Elektromobilität werden sowie für die gesamtstädtisch-strategische Ausrichtung hinsichtlich der Verringerung der Emissionswerte in München genutzt werden.

Die Studie gibt erstmals Aufschluss über das Potenzial in der Landeshauptstadt München zur Förderung der Elektromobilität (inkl. Sharing-Angeboten) im Wohnbestand. Aus der Pilotanwendung mit entsprechenden Ableitungen resultieren Erfahrungen für zukünftige Umsetzun-

gen im Bereich Elektromobilität im Kontext Wohnen.

Für das erste Halbjahr 2018 ist die Konzeptionierung, Ausschreibung und Auftragsvergabe der Potenzialstudie für die Landeshauptstadt München zum Thema Elektromobilität im Kontext Wohnen (Modellentwicklung für die Zukunft) geplant. Bis zum ersten Quartal 2019 erfolgt die Durchführung der Studie mit Ergebnispräsentation und es werden Gespräche mit der Münchner Wohnungswirtschaft zur Umsetzung mindestens einer Pilotanwendung geführt und Kooperationspartners ermittelt. Die Durchführung mindestens einer Pilotanwendung im Wohnbestand in der Landeshauptstadt München ist für die Jahre 2019 bis 2020 geplant. Ein Erfahrungsbericht, eine Evaluation und ein Leitfaden für Replikationen im Wohnbestand in der Landeshauptstadt München werden in 2020 erarbeitet.

Für die Durchführung der Studie fallen Kosten in Höhe von 50.000 € (2018: 25.000 €, 2019: 25.000 €) an. Weiterhin entstehen Personalkosten für 0,5 VZÄ in E13 (befristet für 3 Jahre) sowie einmalige investive Kosten für die Ausstattung des Arbeitsplatzes in Höhe von 2.370 € sowie befristet für die Jahre 2018 bis 2020 konsumtive Kosten für Büroausstattung in Höhe von 400 € p. a. (0,5 VZÄ * 800 €). Für die Pilotanwendung entstehen einmalige investive Kosten in Höhe von 180.000 €.

Aufgaben des Personals umfassen:

- Betreuung des Projekts und Ansprechpartner für das Gesamtvorhaben
- Leitung notwendiger Abstimmungen innerhalb und außerhalb der Landeshauptstadt München
- Maßnahmenpräsentation bei entsprechenden Anlässen
- Konzeptionierung, Ausschreibung und Auftragsvergabe der Potenzialstudie für die Landeshauptstadt München zum Thema Elektromobilität im Kontext Wohnen (Modellentwicklung für die Zukunft)
- Begleitung der Studie als Ansprechpartnerin oder Ansprechpartner für Auftragnehmerinnen oder Auftragnehmer
- Vorbereitung der Ergebnispräsentation
- Marktstudie und Führen der Gespräche mit der Münchner Wohnungswirtschaft für die Umsetzung mindestens einer Pilotanwendung und Ermittlung eines Kooperationspartners
- Durchführung mindestens einer Pilotanwendung im Wohnbestand in der Landeshauptstadt München (Unterstützung der Planungen und Abstimmungen, Erarbeiten und Verantworten von Zuschussvereinbarungen und allen weiteren Verwaltungstätigkeiten in diesem Zusammenhang)
- Koordinierung von Erfahrungsbericht, Evaluation und Leitfaden für Replikationen im Wohnbestand in der Landeshauptstadt München

Zu den investiven Kosten in der Pilotanwendung in Höhe von maximal 180.000 € zählen po-

tenziell Stellplatz- und Raummiete, stationärer Batteriespeicher, Leitsystem, Monitoring, Unterstützung in Anschaffung und Betrieb der angebotenen E-Zwei-, E-Drei- und E-Vierräder (in Abhängigkeit sonstiger Fördermöglichkeiten), inkl. Zubehör und ggf. Anhänger, Schlüsseltresor, inkl. Montage, Ladestationen in der Tiefgarage und oberirdisch, Beschilderung und Markierungsarbeiten, bauliche Arbeiten (Kabelführungen Bestandsbau), Bauplanung, Überwachung Montage/Bauleitung.

Die genauen Einzelpositionen lassen sich zum derzeitigen Zeitpunkt in den Einzelsummen nicht festlegen und sind von vielen Rahmenbedingungen abhängig. Dazu zählen u. a. die Dimension und die vorzuhaltenden Angebote in der Pilotanwendung sowie die zum Umsetzungszeitraum existierenden sonstigen Fördermöglichkeiten. Nach Erfahrungen aus dem Bereich Neubau wird jedoch eine Obergrenze von 180.000 € als ausreichend angesehen.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 5 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Kreisverwaltungsreferat

Benötigte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten (Stellenneuschaffung) 0,5 VZÄ E13, befristet für 3 Jahre, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (400 € jährlich)	122.805 €
Ersteinrichtung Arbeitsplatz	2.370 €
Sachmittel für die Studie zur Umsetzung von E-Sharing Stationen und E-Lademöglichkeiten im Wohnbestand	50.000 €
Sachmittel zur Umsetzung der Pilotanwendung	180.000 €

3.3. Handlungsfeld 2: Pendler

3.3.1. Abgeschlossene Maßnahmen

3.3.1.1. Maßnahme „Bedarfsgerechte Bestückung P+R Plätze mit Ladeinfrastruktur“ (PLAN)

Am 20.05.2015 wurde in der Beschlussvorlage zum IHFEM 2015 festgelegt, dass im Rahmen des IHFEM 2015 an allen P+R-Plätzen 4 Ladepunkte (= 2 Ladesäulen) sowie Lademöglichkeiten für Pedelecs, nach Möglichkeit gekoppelt mit Photovoltaikanlagen, zu errichten sind. Dies würde bedeuten, dass insgesamt 66 Ladesäulen an P+R-Anlagen zu bauen sind. Da in der Beschlussvorlage keine zusätzlichen Mittel für die Errichtung der Ladeinfrastruktur an P+R-Anlagen vorgesehen wurden, reduziert die Anzahl der an P+R-Anlagen vorzusehenden Ladesäulen die Gesamtanzahl der zu errichtenden Ladesäulen.

In der AG Laden und Parken, in der die Konzeption der Ladeinfrastruktur zwischen den betroffenen Referaten und der SWM abgestimmt wird, wurde die derzeitige Situation nach Rücksprache mit der P+R-GmbH wie folgt analysiert:

- Bisher und derzeit ist die an P+R-Anlagen existierende Ladeinfrastruktur nur sehr selten in Benutzung. Gleichzeitig ist der Parkdruck an den P+R-Anlagen durch konventionell betriebenen Fahrzeuge an vielen Anlagen sehr hoch. Die Freihaltung von Stellplätzen an diesen hoch ausgelasteten bzw. überlasteten Anlagen zum Zwecke Elektromobilität ist nicht vermittelbar, wenn die Nutzung der Ladepunkte nicht stattfindet.
- Es kommt hinzu, dass die Ladeinfrastruktur an P+R-Anlagen aufgrund der Zweckgebundenheit des P+R nicht durch Anwohnerinnen und Anwohner ohne P+R-Nutzung genutzt werden kann, d.h. die Ladeinfrastruktur wäre ausschließlich P+R Nutzern vorbehalten.
- Darüber hinaus sind die P+R-Anlagen fast ausnahmslos außerhalb des Mittleren Rings angeordnet. Der dringlichste Bedarf zur Errichtung von Ladeinfrastruktur besteht derzeit in den hochverdichteten Gebieten innerhalb des Mittleren Ringes, wo die Anwohner überwiegend keinen eigenen Stellplatz auf privatem Grund haben um ein E-Kfz zu laden.
- Die im öffentlichen Straßenraum zu errichtenden Ladesäulen können aufgrund der vorgesehenen Parkdauerbeschränkung von 4 h in der Zeit von 9:00 Uhr bis 18:00 Uhr am Tag 3 bis maximal 4 mal genutzt werden. Die Ladeinfrastruktur an P+R-Anlagen wird aufgrund der Funktion der Anlagen in der Regel nur ein mal am Tag genutzt werden können.
- Es ist außerdem aufgrund der durchschnittlichen Pendlerdistanzen davon auszugehen, dass ein Pendler mit einem E-Fahrzeug in der Regel zur P+R Anlage hin und zurück fahren kann ohne sein E-Fahrzeug zwischendurch aufladen zu müssen. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Pendler einen eigenen Stellplatz auf privatem Grund hat, ist im

Weiteren deutlich höher als bei den Anwohnern innerhalb des Mittleren Rings.

- Darüber hinaus ist eine Pauschalierung aller P+R Anlagen nicht sinnvoll. Bei der Ausstattung der P+R Anlagen mit Ladepunkten sind daher zu den oben genannten Punkten weitere Parameter einzubeziehen, wie die Lage und Erreichbarkeit, die Größe sowie die Dauerhaftigkeit der Anlage.

Insgesamt ist die Errichtung von Ladeinfrastruktur an P+R-Anlagen gegenwärtig als nicht prioritär einzustufen. Eine Umnutzung der Stellplätze für ladende E-Fahrzeuge ohne den dafür vorhandenen Bedarf wird derzeit als wenig zielführend eingeschätzt, da dies dem derzeitigen Bedarf durch konventionelle Kfz zuwiderläuft.

Es wird daher empfohlen die Ladeinfrastruktur an P+R-Anlagen sukzessive nachfrage- und umsetzungsorientiert aufzubauen. Im Rahmen der Evaluation der Nutzung der Ladeinfrastruktur ist der Bedarf für Ladeinfrastruktur kontinuierlich zu überwachen.

Es ist daher vorgesehen im Rahmen des IHFEM 2015 zunächst an 5 P+R-Anlagen im Bestand jeweils 2 Ladesäulen mit insgesamt 4 Ladepunkten zu errichten. Dafür vorgesehen sind:

die P+R Parkplätze

- Westfriedhof (Parkplatz)
- Lochhausen Nord
- Oberwiesenfeld

sowie die P+R Parkhäuser

- Fröttmaning
- Messestadt Ost

Die Umsetzung soll im Jahr 2017 erfolgen. Auflademöglichkeiten für Pedelecs wurden in Lochhausen Nord bereits im Herbst 2016 geschaffen.

3.3.2. Fortschreibungen mit Finanzierungsbedarf

3.3.2.1. Maßnahme „Pendler Potenzialanalyse“ (PLAN)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde mit dem Beschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) beauftragt, die Maßnahme „Pendler Potenzialanalyse“ umzusetzen. Die Maßnahme wurde im Rahmen des IHFEM 2015 aufgegriffen und wird im Rahmen des IHFEM 2018 mit zusätzlichem Finanzierungsbedarf weiter umgesetzt.

Zielsetzung der Maßnahme ist die Analyse der Pendlerverkehre im Hinblick auf die potentielle Nutzung von Elektrofahrzeugen (quantitativ und qualitativ) mit dem Ziel, öffentliche Ladeinfrastruktur dort anzubieten, wo es für Pendlerinnen und Pendler Sinn macht, Anreize für Pendlerinnen und Pendler zu schaffen, sich ein Elektrofahrzeug zuzulegen und damit den Anteil an Elektrofahrzeugen bei Pendlerinnen und Pendlern zu erhöhen. Im Ergebnis liegt dann ein Grobkonzept für Ladeinfrastruktur für Pendlerinnen und Pendler vor, die das Ladeinfrastrukturprogramm aus dem IHFEM ergänzt (ggf. auch Ladeinfrastruktur im „Speckgürtel“, Stadtrandbereichen und Industriegebieten). Mit Stand Februar 2017 war die für die Umsetzung der Maßnahme notwendige Personalzuschaltung teilweise abgeschlossen (1 VZÄ Beginn 01/2017, 0,5 VZÄ Beginn 04/2017) und mit vorbereitenden Arbeiten ist begonnen worden (z. B. Vorstrukturierung des Arbeitsprogramms, Bestandsaufnahme der Datenverfügbarkeit, Vorbereitung der Abstimmung in der E – Allianz). Bis Dezember 2017 wird die quantitative Analyse von Pendlerströmen abgeschlossen sein. Bis Dezember 2018 liegt dann ebenfalls die qualitative Analyse des Mobilitätsverhaltens der Zielgruppe „Pendlerinnen und Pendler“ (z.B. mittels Befragungen) vor. Das Grobkonzept für Ladesäuleninfrastruktur für Pendlerinnen und Pendler liegt voraussichtlich bis Februar 2020 vor. Durch die Potenzialanalyse wird für die Zielgruppe Pendlerinnen und Pendler zielgerichtet der Bedarf an Ladesäuleninfrastruktur ermittelt. Der Nutzen ergibt sich durch die Ermittlung eines zielgerichteten Bedarfs an Ladesäuleninfrastruktur zur Förderung dieser Mobilitätsgruppe. Eine nicht ausreichend genutzte Ladesäuleninfrastruktur kann somit vermieden werden.

Für die im Rahmen des IHFEM 2018 weiter umzusetzende Maßnahme „Pendler Potenzialanalyse“ ist die befristete Verlängerung der im Rahmen des IHFEM 2015 genehmigten Stellen (1,5 VZÄ E13) notwendig.

Federführendes Referat: Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Bereits bewilligte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen aus Beschluss IHFEM 2015:

Personalkosten (Stellenneuschaffung) 1,5 VZÄ E13, befristet für 3 Jahre, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (1,5 x 800 € jährlich)	391.125 €
Ersteinrichtung Arbeitsplatz (2 x 2.370 €)	4.740 €
Sachmittel für Werkvertrag Potenzialanalyse der Pendlerbeziehungen	50.000 €

Benötigte personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten (Stellenneuschaffung) 1,5 VZÄ E13, befristet für 3 Jahre, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (1,5 x 800 € jährlich)	368.415 €
---	-----------

3.4. Handlungsfeld 3: Taxiverkehr

3.4.1. Fortschreibungen ohne Finanzierungsbedarf

3.4.1.1. Maßnahme „Förderprogramm E-Taxis“ (RGU)

In 2016 waren rund 3.400 Taxis im Stadtgebiet München als fester Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs unterwegs. Die Taxis legen auf Münchens Straßen eine Fahrleistung von etwa 190 Millionen km im Jahr zurück. Die gesamte Taxiflotte besteht zum überwiegenden Anteil aus Fahrzeugen, die mit Dieselmotoren betrieben werden. Dieselmotoren stoßen in erheblichem Umfang Schadstoffe, insbesondere Stickstoffdioxid (NO₂), aus.

Ziel der Maßnahme ist es, die sukzessive Umstellung des Taxiverkehrs auf batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge und Fahrzeuge ohne lokale Emissionen zu fördern, um damit einen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Landeshauptstadt München im Bereich Klimaschutz und Luftreinhaltung zu leisten.

Der Taxiverkehr eignet sich darüber hinaus in besonderem Maße zur Umstellung auf batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge, da die gefahrenen Strecken im innerstädtischen Verkehr schon heute durch die Reichweiten der auf dem Markt verfügbaren Elektrofahrzeuge abgebildet werden können. Darüber hinaus wirken E-Taxis aufgrund der großen Zahl an Fahrgästen als Multiplikatoren für Elektromobilität und vor allem für das mittelbare „Erfahren“ dieser Technologie.

Durch die neue Förderrichtlinie zur Förderung von E-Taxis (Anlage 6, im Folgenden: die „Förderrichtlinie E-Taxis“) können sich Münchner Taxiunternehmen gefahrene E-Besetztkilometer mit 0,20 € pro km bis zu einer maximalen Fördersumme von 40 % der Nettoanschaffungskosten des E-Taxis fördern lassen. Weiter sieht die Förderrichtlinie eine Mindesthaltfrist der E-Taxis von 36 Monaten als Fördervoraussetzung vor. Damit stellt die Landeshauptstadt München sicher, dass die E-Taxis möglichst lange auf Münchens Straßen fahren und der positive Beitrag zur Luftreinhaltung längerfristig zum Tragen kommt.

Durch die „Förderrichtlinie E-Taxis“ wird der Taxiverkehr, als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs, nun um eine nachhaltige individuelle Mobilitätsoption innerhalb des ÖPNV erweitert. Die „Förderrichtlinie E-Taxi“ beschreibt die Details der Förderung und soll zum 01.09.2017 in Kraft treten. Förderanträge können bis zum 31.08.2019 eingereicht werden. Zur weiteren Förderung der E-Taxis in München hat der ADAC Südbayern e.V. das Projekt „TaxE München“ entwickelt. Die Umsetzung erfolgt in Kooperation mit der Landeshauptstadt München. Die Kooperationsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt München und dem ADAC Südbayern e.V. findet sich in Anlage 7.

Federführendes Referat: Referat für Gesundheit und Umwelt

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss Mittelumschichtung IHFEM 2015:

Sachmittel für Förderprogramm E-Taxis 2.000.000 €

3.5. Handlungsfeld 4: E-Zweiräder

3.5.1. Abgeschlossene Maßnahmen

3.5.1.1. Maßnahme „E-Zweiräder (Region und Stadtgebiet)“ (PLAN)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde mit dem Beschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) beauftragt, die Maßnahme „E-Zweiräder (Region und Stadtgebiet)“ umzusetzen. Die Maßnahme wurde im Rahmen des IHFEM 2015 umgesetzt und beendet.

Für die Verwendung von E-Zweirädern in der Region und im Stadtgebiet wurden mit dem Planungsverband München und den Landkreisen mögliche Korridore für Radschnellwege entwickelt. 2015 wurde die Korridorstudie mit dem Planungsverband München vorgestellt. Nach Vorstellung der Korridorstudie wurde der weitere Bearbeitungsstand festgelegt. Hierzu gehörten die Arbeitsteilung nach Gebietszugehörigkeit zwischen Landkreis München und Landeshauptstadt sowie die Entwicklung einer Leistungsbeschreibung für die Machbarkeitsstudien. Nach erfolgter Ausschreibung der Machbarkeitsstudien wurden die Leistungen in Auftrag gegeben.

Derzeit befinden sich beide Teilbereiche der Machbarkeitsstudie in Bearbeitung. Für den Teilbereich „Landkreis München“ ist ein Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung im Sommer 2017 zu erwarten. Bei der Untersuchung für den Teilbereich „Stadtgebiet“ wird Ende 2017 mit Ergebnissen gerechnet. Als Ergebnis wird eine Vorzugstrasse zu bestimmen sein. Mit einem Abschluss der beiden Machbarkeitsstudien ist gegen Jahresende 2017 zu rechnen. Im innerstädtischen Kontext wurden zudem E-Zweiräder im Rahmen der Erweiterung der MVG Rad Stationen mit Pedelecs als Piloten vorgesehen (vgl. auch Kapitel 3.5.2.1 Maßnahme „Fahrradverleihsystem: Einsatz Pedelecs in MVG Rad und Entwicklung Ladekonzept für Elektroräder in MVG Rad“).

Federführendes Referat: Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Es wurden keine Mittel für die Umsetzung der Maßnahme über das IHFEM beantragt.

3.5.2. Fortschreibungen ohne Finanzierungsbedarf

3.5.2.1. Maßnahme „Fahrradverleihsystem: Einsatz Pedelecs in MVG Rad und Entwicklung Ladekonzept für Elektroräder in MVG Rad“ (RAW mit SWM/MVG)

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wurde mit dem Beschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) beauftragt, die SWM/MVG bei der Umsetzung der Maßnahme „Fahrradverleihsystem: Einsatz Pedelecs in MVG Rad“ zu unterstützen.

Weiterhin wurden dem Referat für Arbeit und Wirtschaft mit dem Beschluss zur „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumerschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) die benötigten finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt, um die SWM/MVG bei der Umsetzung der Maßnahme „Fahrradverleihsystem: Entwicklung Ladekonzept für Elektroräder in MVG Rad“ zu unterstützen. Die Maßnahmen wurden zu einer Maßnahme zusammengeführt und im Rahmen des IHFEM 2015 aufgegriffen. Die Maßnahme wird im Rahmen des IHFEM 2018 ohne zusätzlichen Finanzierungsbedarf weiter umgesetzt.

Ziel der Maßnahme ist einerseits die Identifikation eines Testareals sowie der Testeinsatz von Pedelecs in MVG Rad und andererseits die Entwicklung eines Ladekonzepts für E-Räder in MVG Rad. Mit dem Testeinsatz von Pedelecs in MVG Rad wurde 2015 begonnen. Als Testareal wurde Neuaußing/Westkreuz im Zuge der Bewerbung um das EU-Projekt „Smarter Together“ im Jahr 2015 eingebracht und nach Zuschlag für München festgelegt. Das Projekt „Smarter Together“ startete im Februar 2016. Die Integration von Pedelecs wird bei der Standortfestlegung der acht Mobilitätsstationen mitgeprüft. Mit Stand März 2017 läuft die Planungsphase für die ersten Standorte.

Eine generelle Herausforderung ist die Verfügbarkeit von mietradfähigen Pedelecs (u. a. im Hinblick auf Aspekte wie Robustheit, IT-Integration). Im Rahmen des Projekts „Smarter Together“ und eines weiteren EU-Projektes („CIVITAS ECCENTRIC“) sollen sogenannte E-Trikes bzw. Cargo-Pedelecs als Prototypen in MVG Rad getestet werden. Hierzu schloss die MVG im November 2016 eine Kooperation mit der TUM/UnternehmerTUM. Die Übertragung der Erkenntnisse aus diesen Projekten auch auf Pedelecs ist durch die zentrale Projektsteuerung bei der MVG gewährleistet.

Bis Dezember 2017 ist die Teilumsetzung der Integration von Pedelecs in MVG Rad im Testareal zu erwarten. Die Installation der Pedelecs im Testareal steht in Abhängigkeit zur Umsetzung der Mobilitätsstationen in „Smarter Together“ (Realisierung bis 01/2019). Die weitere Umsetzung erfolgt in den Folgejahren. Der Start der Entwicklung eines Ladekonzepts für E-Zwei-

räder in MVG Rad erfolgt Ende 2017 innerhalb von Demonstratoren. Zudem erfolgt die Bewertung der Vor- und Nachteile verschiedener Systeme, z. B. konduktive Ladung, Wechselakku-system. Ziel ist die Erarbeitung eines intelligenten und vernetzten Ladekonzepts, das synergetisch auf unterschiedliche Typen von E-Rädern angewendet werden kann (Lasten-Pedelecs, E-Trikes, Pedelecs).

Federführendes Referat: Referat für Arbeit und Wirtschaft mit SWM/MVG

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss IHFEM 2015:

Sachmittel für Pedelecs und Stationen mit Lademöglichkeit	300.000 €
---	-----------

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss Mittelumschichtung IHFEM 2015:

Sachmittel für die Entwicklung Ladekonzept für Elektroräder in MVG Rad	300.000 €
--	-----------

3.5.3. Neue Maßnahmen mit Finanzierungsbedarf

3.5.3.1. Maßnahme „Modellierung E-Rad für München“ (RAW mit SWM/MVG)

Im Handlungsfeld 4 werden Maßnahmen umgesetzt, welche den Einsatz elektrisch betriebener Zweiräder im Personen- und Güterverkehr fördern. Einspurige Elektrofahrzeuge bieten besonders im Personentransport großes Verlagerungspotential im innerstädtischen Verkehr, da im Innenstadtbereich zurückgelegte Wege zum überwiegenden Anteil kürzer als fünf Kilometer sind. Durch den Umstieg auf elektrisch betriebene Zweiräder ergeben sich neben den positiven Effekten hinsichtlich Klimaschutz, Lärminderung und Luftreinhaltung auch unmittelbare Vorteile durch die Reduktion des Flächenverbrauchs.

Die Anschaffung von E-Zweirädern für Unternehmen, Gewerbetreibende, gemeinnützig anerkannte Organisationen und Privathaushalte wird im Rahmen des Förderprogramms Elektromobilität München umfangreich gefördert.

Die Finanzierung aus IHFEM beinhaltet bislang die Umsetzung der Maßnahme „Fahrradverleihsystem: Einsatz Pedelecs in MVG Rad und Entwicklung Ladekonzept für Elektroräder in MVG Rad“. Im nächsten Schritt sollen darauf aufbauend in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe „Standortkonzept für Mietradstationen“ unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung anhand einer virtuellen Modellierung Szenarien für die Anzahl an E-Rädern, Stationen und Ladebedarfe unter Berücksichtigung der Hauptverkehrsströme betrachtet werden. Ziel ist die Erstellung eines „Basis-Masterplans E-Rad“ in Vorbereitung eines möglichen Rollouts von E-Rädern innerhalb des Mietradsystems MVG Rad in der Gesamtstadt. Der Mittelbedarf in Höhe von 50.000 € entsteht für die virtuelle Modellierung von Szenarien, die eine Abschätzung ermöglicht, welche Anzahl an E-Rädern, E-Rad-Stationen und Ladebedarfe unter Berücksichtigung der Hauptverkehrsströme benötigt werden.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 8 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Referat für Arbeit und Wirtschaft mit SWM/MVG

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Sachmittel für virtuelle Modellierung von Szenarien für einen „Basis-Masterplan E-Rad“	50.000 €
--	----------

3.5.3.2. Maßnahme „Azubi E-Bike - Projekt zur Förderung der Pedelec Nutzung bei Azubis“ (KVR)

Pedelecs (Elektrofahrräder) sind eine kostengünstige, unabhängige und umweltfreundliche Lösung zur Frage der täglichen Verkehrsmittelwahl. Trotz einer breiten Produktpalette haben bei vielen jungen Menschen Pedelecs jedoch häufig immer noch das Image eines „Seniorenfahrers“. Um dies zu ändern und auf die Vorteile eines Pedelecs hinzuweisen, soll ein Mobilitätsprojekt speziell für Auszubildende entwickelt werden. Da sie die (Auto-) Pendlerinnen und Pendler von morgen sind, gilt es, ihnen rechtzeitig eine attraktive Alternative zum Pendeln mit dem eigenen PKW anzubieten. Gerade weil vielleicht noch das Geld für ein eigenes Auto fehlt, ist bei der Zielgruppe der Auszubildenden eine große Offenheit für das Angebot zu erwarten.

Das Projekt besteht aus zwei Bestandteilen: Einer „Roadshow“ und einem Pedelec-Leasing. Die Roadshow soll das Ausprobieren und Erleben der Elektromobilität auf zwei Rädern ermöglichen. Dafür tourt ein mobiles Team durch München und bringt für jeweils einen Tag Pedelecs plus Zubehör sowie einen Parcours mit Rampe zu einem teilnehmenden Unternehmen. Dort können die Auszubildenden verschiedene Pedelecs Probe fahren. Alternativ können sich auch mehrere kleinere Unternehmen für den Test zusammenschließen. Im Anschluss können die Auszubildenden ein Pedelec eine Woche lang ausleihen, um den Weg in die Arbeit damit zurückzulegen und die Alltagstauglichkeit zu prüfen. Hier werden die Vorteile eines Pedelecs beim Zurücklegen längerer Strecken und insbesondere beim Pendeln deutlich - die Auszubildenden erleben, wie es ist, mit Rückenwind und ohne zu schwitzen Fahrrad zu fahren.

Als zweiter Bestandteil des Projekts wird jenen Auszubildenden, die ein Pedelec im Alltag getestet haben, ein Dienst-Pedelec vom Unternehmen angeboten. Ähnlich wie bei einem Dienstwagen können die Unternehmen mit einer Kombination aus Leasingvertrag und Gehaltsumwandlung ihren Auszubildenden ein attraktives Angebot bieten. Im Gesamtvorhaben integriert ist eine entsprechende Beratung der Unternehmen und Auszubildenden hinsichtlich der finanzrechtlichen Regelungen. Zusätzlich dürfen die Auszubildenden das Pedelec natürlich auch privat nutzen. Dadurch wird das in der Anschaffung recht teure Pedelec auch für Auszubildende finanzierbar und die neu getroffene Verkehrsmittelwahl kann sich verstetigen. Das Pendeln mit Pedelec wird somit zur Mobilitätsroutine und auch in späteren Jahren beibehalten.

Teilnahmeberechtigt sind alle Münchner Unternehmen, die ausbilden, wobei vor allem Unternehmen mit dezentralem Standort und vergleichsweise ungünstiger ÖV-Anbindung angesprochen werden sollen. Das Projekt ist zunächst als einmaliger Pilot angelegt, mit einer maximalen Teilnehmerzahl von 20 Unternehmen. Bei einer positiven Evaluierung ist eine Verstetigung erneut zu beschließen. Gegebenenfalls kann im Rahmen des Pilotprojekts auch die Nutzung eines E-Rollers getestet und ein mögliches Leasing-Modell eruiert werden.

Die Umsetzung wird begleitet von einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit und Evaluation und erfolgt in enger Abstimmung mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft. Die Industrie- und Handelskammer (IHK) für München und Oberbayern sowie die Handwerkskammer (HWK) für München und Oberbayern sind ebenfalls eingebunden und unterstützen das Vorhaben. Ihre Belange wurden in der Konzeption des Vorhabens entsprechend berücksichtigt.

Als erfolgreiche Referenz kann das Pilotprojekt „Schwitzen war gestern - Mit dem Azubi-E-Bike auf dem Weg zur Arbeit“ der IHK Reutlingen, gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, herangezogen werden.

Die Maßnahme „Azubi E-Bike - Projekt zur Förderung der Pedelec Nutzung bei Azubis“ bewirkt eine Förderung und Akzeptanzsteigerung der Zweirad-Elektromobilität durch Erschließung einer weiteren Nutzergruppe (Auszubildende) und befördert eine umweltfreundliche und nachhaltige Abwicklung von Pendlerverkehren. Es wird eine Verstetigung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens bei den Auszubildenden als Pendlerinnen und Pendler von morgen erreicht und eine positive Auswirkung auf die Gesundheit der Auszubildenden durch Bewegung beim Pendeln mit dem Pedelec erzielt.

Die Ausschreibung und Vergabe der Roadshow sowie der Beratungsleistung für das Leasing der Pedelecs ist für das 1. Quartal 2018 geplant, Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung des Angebots in Kooperation mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW), der Industrie und Handelskammer (IHK) und der Handwerkskammer (HWK) erfolgt ab dem 2. Quartal 2018 gemeinsam mit der Akquise von 20 Unternehmen. Die Durchführung der Roadshows mit anschließender Pedelec-Leihphase für die Azubis sowie Beratung der Teilnehmenden hinsichtlich Pedelec-Leasing (ggf. auch für E-Roller) ist geplant für den Zeitraum 3. Quartal 2018 bis 3. Quartal 2020. Parallel hierzu läuft der Abschluss von Pedelec-Leasing-Verträgen zwischen Azubis und Unternehmen nach einer erfolgreichen Testphase. Die Evaluation der Projektumsetzung erfolgt laufend ab dem 3. Quartal 2018 bis Ende 2020.

Neben Personalkosten (0,5 VZÄ E13, befristet für 3 Jahre) entstehen einmalige investive Kosten für die Ausstattung des Arbeitsplatzes in Höhe von 2.370 € sowie befristet für die Jahre 2018 bis 2020 konsumtive Kosten für Büroustattung in Höhe von 400 € p.a. (0,5 VZÄ * 800 €). Aufgaben des Personals umfassen die Konzeptionierung des Projekts, Kooperation mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW), der Industrie und Handelskammer (IHK) und der

Handwerkskammer (HWK), Ausschreibung der Sach- und Dienstleistung, Koordination der Öffentlichkeitsarbeit, Durchführung/ Begleitung des Projekts sowie die Begleitung der Evaluation. Zudem fallen Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Öffentlichkeitsarbeit, Vorbereitung und Durchführung der Roadshows, Evaluation) in Höhe von 100.000 € an.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 9 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Kreisverwaltungsreferat

Benötigte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten (Stelleneuschaffung) 0,5 VZÄ E13, befristet für 3 Jahre, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (400 € jährlich)	122.805 €
Ersteinrichtung Arbeitsplatz	2.370 €
Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung des Angebots	10.000 €
Vorbereitung (inkl. Bereitstellung des Roadshow-Equipments und Pedelecs, ggf. E-Roller) und Durchführung der Roadshows (inklusive Pedelec-Verleih und Beratung zu Pedelec-Leasing, ggf. auch für E-Roller)	80.000 €
Evaluation	10.000 €

3.6. Handlungsfeld 5: ÖPNV

3.6.1. Fortschreibungen mit Finanzierungsbedarf

3.6.1.1. Maßnahme „Elektrifizierung des Busverkehrs“ (RAW mit SWM/MVG)

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wurde mit dem Beschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) beauftragt, die SWM/MVG bei der Umsetzung der Maßnahme „Förderung von batterieelektrischen Bussen“ zu unterstützen.

Weiterhin wurden dem Referat für Arbeit und Wirtschaft mit dem Beschluss zur „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) die benötigten finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt, um die SWM/MVG bei der Umsetzung der Maßnahme „Weitergehende Elektrifizierung der Busse im ÖPNV“ zu unterstützen. Die Maßnahmen wurden zu einer Maßnahme zusammengeführt und im Rahmen des IHFEM 2015 aufgegriffen. Die Maßnahme wird im Rahmen des IHFEM 2018 weiter umgesetzt und erweitert. Hierfür besteht zusätzlicher Finanzierungsbedarf.

Dem ÖPNV kommt als Rückgrat des Umweltverbundes in München eine sehr hohe Bedeutung zu. Bereits heute fährt die MVG durch den Einsatz von U-Bahnen und Trambahnen zu rund 80 % elektrisch. Die Erprobung und Förderung von batterieelektrisch betriebenen Bussen ist als ein weiterer Schritt in Richtung Elektrifizierung des ÖPNV zu sehen. Vor diesem Hintergrund führen die SWM/MVG schon seit längerem regelmäßig Tests durch, um Modelle und Fahrzeugkomponenten zu erproben, und leisten dadurch einen Beitrag, offene Fragestellungen in diesem Bereich schnellstmöglich zu klären.

Gemäß der oben genannten Beschlusslage (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722 und Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) wurde bislang ein Budget in Höhe von insgesamt 5,35 Mio. € (1,35 Mio. € und 4 Mio. €) für die Elektrifizierung der Busse im ÖPNV bereitgestellt. Von den im Rahmen des Beschlusses zum "Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)" vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) bewilligten 1,35 Mio. € sind allerdings nur maximal 600.000 € beihilfefähig.

Ziel war zunächst die Beschaffung und der Einsatz von zwei batterieelektrischen Solobusse im Linieneinsatz bis Ende 2017. Durch die Aufstockung der finanziellen Mittel im Zuge der IHFEM Mittelumschichtung lautet das Ziel bis 2020, eine erste E-Buslinie in München einzurichten. Mitte 2015 startete das Vergabeverfahren für die ersten zwei batterieelektrischen Solobusse, das mit der Vergabe an Fa. Ebusco Ende 2015 endete. Die Anlieferung verzögerte sich herstellerbedingt auf den April/Mai 2017 (u. a. Taifunschaden am Produktionswerk in China).

Nach der Anlieferung erfolgen u. a. die technische Prüfung und die Schulung des Fahrpersonals. Die beiden Solobusse sollen zunächst auf der Linie 100 („Museumslinie“) eingesetzt werden. Der Start des Linienbetriebs erfolgt voraussichtlich im Herbst 2017. Bis Ende 2017 wird zudem die Prüfung in Frage kommender Linien für eine erste E-Buslinie in München gestartet sein.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage soll das Budget für die Elektrifizierung des Busverkehrs um zusätzlich 11,2 Mio. € aufgestockt werden, um die beschlossenen Ziele zu erreichen. Die Maßnahme umfasst die nachfolgenden Inhalte und Kosten:

1.) Pilotfahrzeuge

Bis serienreife und zuverlässige batterieelektrisch betriebene Busse der von den SWM/MVG benötigten Bauart mit der notwendigen Reichweite am Markt in größerer Zahl verfügbar sind (v. a. auch Gelenkbusse und Buszüge), sollen elektrische Pilotfahrzeuge und Vorserienfahrzeuge im Linienverkehr der SWM/MVG intensiv im Rahmen von Pilotprojekten getestet werden.

Als erste Maßnahme wurden durch die SWM/MVG zwei batterieelektrisch betriebene 12 m Solobusse angeschafft, welche ab 2017 im Linienverkehr erprobt werden (vgl. IHFEM 2015, Maßnahme Nr. 3.7). Zusätzlich sollen im Rahmen von Innovationspartnerschaften (MAN und ggf. weiterer Hersteller) je bis zu 2 batterieelektrische Solobusse (12 m) als Vorserienfahrzeuge getestet werden, sobald diese herstellerseitig verfügbar sind. Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens im Münchner ÖPNV sind jedoch größere Fahrzeugtypen (Gelenkbus und Buszug) notwendig. Im nächsten Schritt sollen daher bis zu 3 E-Gelenkbusse (18 m) als Pilotfahrzeuge im Linienbetrieb getestet werden, sobald entsprechende Fahrzeuge herstellerseitig zur Verfügung stehen. Als weiterer Schritt soll intensiv gemeinsam mit Herstellern an der Konzeptionierung von elektrischen Buszügen (23 m) gearbeitet werden, z. B. im Rahmen der Entwicklungspartnerschaft mit MAN und innerhalb der AG ÖPNV der E-Allianz. Bei Verfügbarkeit soll ein E-Buszug als Feldversuchsfahrzeug eingesetzt werden. Die Maßnahme umfasst neben Fahrzeugen und entsprechender Ladelösung sowie Werkstattanpassung auch die Konzeptionierung, Projektierung und Evaluation.

Hierfür ergibt sich ein zusätzlicher Mittelbedarf in Höhe von 6 Mio. € (Annahme: ca. 1,0 Mio. € Restmittel aus IHFEM 2015 können zusätzlich verwendet werden) für:

- 2018-2020 Fortführung Linieneinsatz von 2 batterieelektrischen Solobussen
- Testeinsatz von je bis zu 2 batterieelektrischen Solobussen (12 m) als Vorserienfahrzeuge im Rahmen von Innovationspartnerschaften (MAN und ggf. weiterer Hersteller): ca. 3 Mio. € (1,5 Mio. x 2 Hersteller)
- Linieneinsatz von bis zu 3 E-Gelenkbussen (18 m) als Pilotfahrzeuge: ca. 2,25 Mio. €
- Einsatz eines E-Buszugs als Feldversuchsfahrzeug und Konzeptionierung von elektrischen Buszügen (23 m) mit Herstellern: ca. 1 Mio. €

Die Maßnahmenumsetzung hängt von der Fahrzeugverfügbarkeit ab und umfasst neben Fahrzeugen auch die entsprechende Ladelösung sowie Werkstattanpassung, die Konzeptionierung, Projektierung und Evaluation: zusätzlich ca. 0,75 Mio. €.

2.) Konzeptionierung – Migrationspfad E-Bus-Technologie

Für eine sukzessive Umstellung der Busflotte der MVG und deren Partnerunternehmen auf E-Fahrzeuge ist eine vertiefende Analyse notwendig, welche die Basis für ein entsprechendes Gesamtkonzept bildet und einen Migrationspfad für die Elektrifizierung des gesamten MVG-Busverkehrs aufzeigt. Dabei sind insbesondere Aspekte der Betriebsführung, der Ladeinfrastruktur und Versorgung sowie der Wartung etc. zu berücksichtigen (Betriebshöfe, Betriebshof- und Einsatzmanagement, Werkstatt mit Arbeitsstand, Kooperationspartner). Hierfür ergibt sich ein zusätzlicher Mittelbedarf in Höhe von 1,0 Mio. €.

3.) E-Buslinie

Ziel ist es, bis zum Jahr 2020 mindestens die erste Buslinie mit batterieelektrisch betriebenen Bussen in München zu betreiben. Hierfür wurden dem Referat für Arbeit und Wirtschaft mit dem Beschluss zur „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) insgesamt 4 Mio. € zur Verfügung gestellt, um die SWM/MVG bei der Zielerreichung zu unterstützen.

Ab einem Fahrzeugbestand größer zwei E-Busse ist die Integration eines Trafos sowie weiterer Ladegeräte notwendig. Dazu ist der Bau bzw. Anbau eines geeigneten Gebäudes im Bhf. Ost notwendig. Hierfür ergibt sich ein zusätzlicher Mittelbedarf in Höhe von 1 Mio. €.

Für Planung, Bau und Ausstattung einer separaten E-Buswerkstatt aus Fertigteilen mit Dacharbeitsstand (Beschaffung ist schon in der Pilotphase notwendig) auf dem Gelände des Bhf. Ost ist ein zusätzlicher Mittelbedarf in Höhe von 1,2 Mio. € erforderlich.

Die beihilferechtskonforme Finanzierung der tatsächlich anfallenden Mehrkosten wird derzeit geprüft. Aus heutiger Sicht würden sich dafür (z. B. für die Linien 144 und 100) voraussichtlich Betriebsmehrkosten in der Größenordnung von ca. 1 bis 2 € Mio. p. a. ergeben.

4.) Pilot autonomes E-Fahrzeug

Mit zunehmender Automatisierung im Fahrzeugbereich muss außerdem die schrittweise technische Umsetzung und Integration von autonomen E-Fahrzeugen in den ÖPNV-Betrieb getestet werden (z. B. Elektrobuss-Shuttle). Um die Entwicklung frühzeitig zu begleiten, soll daher ein Pilot für ein autonomes E-Fahrzeug durchgeführt werden inkl. Pilot zur IT-Einbindung der Buchung / Anforderung, Reservierung und Abrechnung des autonomen E-Fahrzeugs in multimodalen Anwendungen (z. B. App). Hierfür ergibt sich ein zusätzlicher Mittelbedarf in Höhe von 2 Mio. € für:

- Pilot Einbindung Shuttle in MVG App: ca. 150 Tsd. €

- Projektierung und Umsetzung: ca. 250 Tsd. €
- zwei autonome E-Fahrzeuge: ca. 600 Tsd. €
- Evaluation und Kommunikation: ca. 150 Tsd. €
- Geländeaufbereitung / Absperrungen etc.: bis zu 850 Tsd. €

Zwischen dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und SWM/MVG werden Möglichkeiten geprüft, wie eine höhere Förderquote bei Elektrobus-Projekten EU-Rechtskonform erreicht werden kann bzw. welche weiteren Handlungsmöglichkeiten bestehen, damit den SWM/MVG die tatsächlichen Mehrkosten beim Einsatz von Elektrobussen, der dafür notwendigen Konzeptionierung und bei innovativen Piloten, wie dem autonomen E-Fahrzeug, beihilferechtskonform ersetzt werden können. Geschäftsgrundlage für die vollständige Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen ist grundsätzlich, dass eine 100 % Förderung der tatsächlich bei SWM/MVG entstehenden Mehrkosten erreicht werden kann. Sollte dies nicht möglich sein, muss im Einzelfall über das weitere Vorgehen entschieden werden.

Die Maßnahmenumsetzung erfolgt sukzessive in den Jahren 2018 bis 2020. Die Fortführung des Linieneinsatzes der beiden beschafften batterieelektrischen Solobusse erfolgt in den Jahren 2018-2020. Eine erste E-Buslinie wird bis 2020 eingerichtet sein. Der Start für die Konzeptionierung des Migrationspfad E-Bus-Technologie ist für 2018 geplant. Der Pilot für ein autonomes E-Fahrzeug erfolgt in den Jahren 2018-2020.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 10 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Referat für Arbeit und Wirtschaft mit SWM/MVG

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss IHFEM 2015:

Anschaffung von 2 batterieelektrischen Solobussen	1.350.000 €
Wartung über 3 Jahre, Kosten für Ladeinfrastruktur, Anpassung Werkstatt, Evaluation	

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss Mittelumschichtung IHFEM 2015:

Weitergehende Elektrifizierung der Busse im ÖPNV	4.000.000 €
--	-------------

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Sachmittel für Pilotfahrzeuge	6.000.000 €
Sachmittel für Konzeptionierung Migrationspfad E-Bus-Technologie	1.000.000 €
Sachmittel für E-Linie	2.200.000 €
Integration Trafo, weitere Ladegeräte, Bau bzw. Anbau geeignetes Gebäude	
Planung, Bau und Ausstattung einer separaten E-Buswerkstatt	
Pilot autonomes E-Fahrzeug	2.000.000 €

3.7. Handlungsfeld 6: Innerstädtischer Wirtschaftsverkehr

3.7.1. Neue Maßnahmen mit Finanzierungsbedarf

3.7.1.1. Maßnahme „Pilotprojekt E-Busse für Sightseeing-Touren“ (RGU)

Die beiden größten Anbieter von Stadtrundfahrten in München sind die Unternehmen Münchener Stadtrundfahrten OHG (Gray Line Sightseeing) und das Unternehmen Yellow Cab Verkehrsbetriebs-GmbH (City Sightseeing).

Das Unternehmen Yellow Cab besitzt dreizehn Doppeldecker Sightseeingbusse. In der Sommersaison sind elf Busse, im Winter sieben Busse im Einsatz. Die Busse legen mit Ein- und Ausrückfahrten ca. 100 Kilometer täglich zurück und befördern jährlich ca. 150.000 Passagiere.

Das Unternehmen Münchener Stadtrundfahrten besitzt vierzehn offene Doppeldecker, davon zwei Oldtimer-Busse, die nicht mehr im Regelbetrieb eingesetzt werden. In der Nebensaison von November bis März sind im Schnitt sechs Fahrzeuge täglich in München unterwegs. Während der Hauptsaison von Ostern bis Oktober sind täglich ca. zehn Fahrzeuge, an Spitzentagen in der Ferienzeit bis zu dreizehn Busse in München unterwegs. Die durchschnittliche Fahrstrecke pro Bus liegt zwischen 90 und 100 Kilometern am Tag. Hinzu kommen 30 Kilometer pro Bus und Tag für das Ein- und Ausrücken vom bzw. zum Betriebshof. Die Münchner Stadtrundfahrten OHG befördert jährlich ca. 300.000 Gäste.

Es liegen aktuell zwei Stadtratsanträge vor (Antrag Nummer: 14-20 / A 01523 „Bei Sightseeing Bustouren Elektrofahrzeuge einsetzen“, StR-Antrags-Nummer: 14-20 / A 02872 „Nur noch saubere Sightseeing-Busse in der Stadt zulassen“), die perspektivisch den Umstieg von Fahrzeugen für Stadtrundfahrten auf emissionsfreie Antriebstechnologien wie Elektro- und Wasserstoffantrieb in den nächsten Jahren fordern und die Stadtverwaltung dazu aufrufen, hierzu mit den Unternehmen das Gespräch zu suchen und gesetzliche Möglichkeiten ausloten, den Umstieg auf dem Verordnungsweg durchzusetzen.

Ein Verbot von nicht-emissionsfrei betriebenen Sightseeingbussen kann auf dem Verordnungsweg allerdings nicht von der Landeshauptstadt München durchgesetzt werden (vgl. hierzu Kapitel 6.5, Stadtratsantrag „Bei Sightseeing Bustouren Elektrofahrzeuge einsetzen“ und 6.12, Stadtratsantrag „Nur noch saubere Sightseeing-Busse in der Stadt zulassen“). Die Unternehmen Yellow Cab und Münchener Stadtrundfahrten besitzen für die Durchführung ihrer Fahrten Liniengenehmigungen gem. §§ 43 i. V. m. 2 Abs. 6 Personenbeförderungsgesetz (PbefG). Die Genehmigungsbehörde ist nicht die Landeshauptstadt München, sondern die Regierung von Oberbayern. Die Liniengenehmigungen beinhalten laut Aussage der Regierung von Oberbayern keine Aussagen zu Fahrzeugen. Vorgaben für den Einsatz bestimmter Fahrzeuge so-

wie deren technische Ausstattung sieht das Gesetz nicht vor.

Zum aktuellen Zeitpunkt sind serienreife und zuverlässige batterieelektrisch betriebene Busse oder Busse mit Wasserstoffantrieb in der von den Unternehmen benötigten Bauart mit der notwendigen Reichweite am Markt noch nicht verfügbar. Wasserstoffbusse sind im Vergleich zu Elektrobussen deutlich teurer in der Anschaffung und Wartung. Elektrobusse haben zwar eine geringere Reichweite und benötigen deutlich mehr Zeit für das „betanken“, die relativ geringen täglichen Laufleistungen der Sightseeing-Busse in München sowie die Möglichkeit, dass über Nacht ausreichend geladen werden kann, sprechen dennoch für die Elektrobusse.

Erfahrungen, ob sich Elektrobusse für Sightseeing-Touren eignen, konnten bisher nicht von den Unternehmen gesammelt werden. Neben dem derzeit mangelhaften Angebot sind die Unternehmer mit hohen Mehrkosten im Vergleich zu Dieselnissen sowie mit einem deutlich höheren finanziellen und unternehmerischen Risiko konfrontiert. Gerade zu Beginn der Erprobung und Einführung einer neuen Technologie im Fahrbetrieb kann es zu Betriebsausfällen und längeren und häufigeren Wartungen kommen. Auf das Aufrechterhalten des Fahrbetriebs und den reibungslosen Ablauf der Sightseeing-Touren sind die Unternehmen im höchsten Maße angewiesen. Das Risiko ist für die Unternehmen bei einer Investition in Elektrobusse deutlich erhöht und die Hemmnisse zum Umstieg auf Elektrobusse sind demnach sehr groß. Das Sammeln von Erfahrungen und die Erprobung von E-Bussen im Betrieb der Sightseeing-Tour Anbieter sind ausschlaggebend, um die Unternehmen von einem Umstieg auf Elektromobilität und die Investition in entsprechende Fahrzeuge zu überzeugen.

Die beiden Unternehmen Münchener Stadtrundfahrten OHG und Yellow Cab Verkehrsverkehrs-GmbH wollen im Rahmen eines Pilotprojekts jeweils einen Bus aus ihrem Fahrzeugbestand zu E-Bussen umrüsten und deren Einsatz im Linienbetrieb erproben.

Der Umbau eines Sightseeing-Busses kostet die Unternehmen jeweils in etwa rund 300.000 € bis 330.000 €, einschließlich der Mehrkosten für Wartung, Ersatzteile und Betriebskosten. Die Kosten für die notwendige Ladeinfrastruktur sind dabei noch nicht berücksichtigt.

Die Landeshauptstadt München bezuschusst dieses Projekt mit einer Förderung in Höhe von maximal 200.000 € pro Unternehmen unter Einhaltung der Vorgaben der De-minimis-Verordnung gemäß den Beihilferegeln der Europäischen Kommission (Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen, Amtsblatt der EU L 352/1-8 vom 24.12.2013). Die Fördersumme entspricht demnach in etwa 67 % der Nettokosten für den Umbau der beiden Busse sowie für den Mehraufwand für Wartung, Betrieb und Ersatzteile. De-minimis-Beihilfen sind Beihilfen in geringem Umfang, die dadurch keine nennenswerten Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen einzelnen Unternehmen haben. Sie müssen daher von der Europäischen Kommission nicht genehmigt werden. Die Summe der einem Unternehmen gewährten De-minimis-Beihilfen darf innerhalb des lau-

fenden und der letzten zwei Kalenderjahre 200.000 € (100.000 € im Straßengüterverkehrsge-
werbe) nicht überschreiten. Als Unternehmen wird nach der o. g. EU-Verordnung „jede eine
wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer
Finanzierung“ bezeichnet.

Die sukzessive Umstellung der Sightseeing-Busflotte in München auf E-Busse durch die An-
bieter der Sightseeing-Touren, beginnend mit diesem ersten bezuschussten Pilottest, trägt
deutlich zur Steigerung der öffentlichen Wahrnehmung von Elektromobilität in der Landes-
hauptstadt München bei und hat eine große Multiplikatorwirkung. Die Landeshauptstadt Mün-
chen wird sowohl von den Bürgerinnen und Bürgern als auch von Gästen als Förderin der
Elektromobilität wahrgenommen. Die Elektrifizierung von Antrieben wird sichtbar, was als Vor-
zeigeprojekt auch die Umstellung auf Elektromobilität in anderen Bereichen befördert.

Für die am Projekt beteiligten Unternehmen ist die Elektromobilität der Antrieb der Zukunft, mit
dem es Erfahrungen zu sammeln gilt. Die Firmen Yellow Cab und Münchener Stadtrundfahrten
besitzen für die Durchführung ihrer Fahrten in München eine Liniengenehmigung nach dem
Personenbeförderungsgesetz (PbefG) und sind damit Teil des Umweltverbundes, den es für
eine nachhaltige Abwicklung der Verkehre in München zu stärken gilt. Die perspektivische Um-
stellung aller Sightseeing-Busse in München auf Elektroantrieb, für die das Sammeln erster
Erfahrungen der erste zwingend erforderliche Schritt ist, führt neben der öffentlichen Wahrneh-
mung der Stadt München als Vorreiterin im Bereich Elektromobilität auch zu einer Reduzie-
rung von Lärm und lokalen Emissionen und trägt zur Luftreinhaltung bei.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 11 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Referat für Gesundheit und Umwelt

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Sachmittel zur Bezuschussung des Umbaus von 2 Sightseeing-Bussen zu E-Bussen	400.000 €
---	-----------

3.8. Handlungsfeld 7: Städtischer Fuhrpark

3.8.1. Fortschreibungen mit Finanzierungsbedarf

3.8.1.1. Maßnahme „Modernisierung und Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks“ (DIR)

Das Direktorium wurde mit dem Beschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) beauftragt, die Maßnahme „Pilotprojekt zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen im kommunalen Fuhrpark“ umzusetzen. Mit dem Beschluss zur „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) wurden zusätzliche finanzielle Mittel für die Umsetzung der Maßnahme zur Verfügung gestellt. Die Maßnahme wurde im Rahmen des IHFEM 2015 aufgegriffen und soll im Rahmen des IHFEM 2018 unter der Bezeichnung „Modernisierung und Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks“ weiter umgesetzt werden. Hierfür besteht zusätzlicher Finanzierungsbedarf.

Ziel der Maßnahme im IHFEM 2015 war die Anschaffung von mindestens 25 Pkw und 7 Kleintransportern mit Elektroantrieb für den Einsatz in verschiedenen Referaten. Die Elektrifizierung soll einen Beitrag dazu leisten, die Klimaschutzziele der Landeshauptstadt München zu erreichen. Zudem sollte die städtische Vorreiterrolle in der Nutzung von Elektromobilität ausgebaut werden.

Seit Beschluss des IHFEM 2015 wurden bis Dezember 2016 insgesamt 55 reine Elektrofahrzeuge (Klein-, Kompaktwagen und Kleintransporter) beschafft. Somit konnte das Ziel der Maßnahme aus dem IHFEM 2015 bereits vor Ende des Realisierungszeitraumes erreicht werden und wurde sogar übererfüllt.

Die Anschaffungsmehrkosten für die 55 Fahrzeuge liegen insgesamt bei rund 620.000 €, davon werden rund 197.000 € über die Förderrichtlinie Elektromobilität des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstattet. Mit Stand Mai 2017 befinden sich 51 Elektrofahrzeuge (davon 6 Plug-in-Hybrid) im Bestand der Stadtverwaltung. Knapp 20 weitere Elektrofahrzeuge werden bis Mitte des Jahres hinzukommen. Im Laufe des Jahres 2017 werden aufgrund der in 2016 beschlossenen Beschaffungsrichtlinie rund 30 weitere Elektrofahrzeuge beschafft, so dass voraussichtlich bis Dezember 2017 insgesamt rund 100 Elektrofahrzeuge im städtischen Fuhrpark sein werden.

Mit dem Stadtratsbeschluss „Elektromobilität und weitere alternative Antriebe und Kraftstoffe im städtischen Fuhrpark“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06739 vom 12.10.2016) wurde die

Vergabestelle 1 beauftragt, die Fortführung der Mehrkostenpauschale in Höhe von 1,5 Mio. € zur Förderung elektrischer Kommunalfahrzeuge einmalig in der Fortschreibung des IH-FEM 2018 einzubringen. Die Mehrkostenpauschale dient der Finanzierung der Anschaffungsmehrkosten von rund 150 Elektrofahrzeugen.

Bezugnehmend auf den o. g. Beschluss wurden im Rahmen einer detaillierten Abfrage aller Referate rund 250 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Hoheitsbereich identifiziert, die zu diesem Zeitpunkt für eine Elektrifizierung in Frage kamen. Mit städtischen Mitteln aus dem IH-FEM 2015 und Bundesmitteln, bewilligt über die Förderrichtlinie Elektromobilität des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, konnte die Finanzierung der Mehrkosten von ca. 100 E-Fahrzeugen bereits sichergestellt werden. Um die ausstehende Finanzierung der Anschaffungsmehrkosten der restlichen etwa 150 Fahrzeuge zu gewährleisten, werden 1,5 Mio. € mit der vorliegenden Beschlussvorlage beantragt.

Die Anschaffungsmehrkosten sind der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ankaufspreis von Kfz mit Verbrennungsmotor und Kfz mit Elektromotor (einschließlich Batteriekauf oder -miete). Derzeit liegen diese Mehrkosten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Durchschnitt bei rund 10.000 €. Für 150 Fahrzeuge werden somit zusätzliche Mittel für die Fahrzeugbeschaffung in Höhe von 1,5 Mio. € benötigt. Die Referate erhalten die Anschaffungsmehrkosten bei der Beschaffung von E-Fahrzeugen, wie bereits mit dem IHFEM 2015 beschlossen, weiterhin aus der zentralen Förderung im Direktorium (Vergabestelle 1).

Zusätzlich wurde im Rahmen des 3. Aufrufs der Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI am 31.01.2017 ein Antrag über die anteilige Finanzierung der Anschaffungsmehrkosten von Pkw, Nutzfahrzeugen und Transportern gestellt. Derzeit befindet sich der Antrag in der Prüfung. Mit einer Entscheidung wird bis Herbst 2017 gerechnet. Sollte der Förderantrag bewilligt werden, können mit den zusätzlichen Mitteln weitere Elektrofahrzeuge - auch anderer Fahrzeugklassen - finanziert werden.

Um das Ziel der Landeshauptstadt München aus dem Luftreinhalteplan⁶ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383 vom 25.01.2017) umzusetzen, hat das Direktorium wie beauftragt die notwendigen Schritte und Finanzmittel erhoben und wird dem Stadtrat die Beschlussvorlage „Umstellung der dieselbetriebenen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge des städtischen Fuhrparks auf alternative Antriebe“ (BV Nr. 14-20 / V 09051) im Juli 2017 zur Beschlussfassung vorlegen.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 12 (Maßnahmenblatt).

⁶ Die LHM setzt sich im Luftreinhalteplan das Ziel, ihren eigenen Fuhrpark im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 2,5 t soweit möglich bis spätestens zum Jahr 2020 (bzw. 2023 im Rahmen der Umsetzung des Beschlusses zur Elektromobilität) und für leichte Nutzfahrzeuge zwischen 2,5 t und 3,5 t bis 2025 soweit umzurüsten, so dass dieselbetriebene Fahrzeuge durch alternative Antriebsarten (Elektromobilität, Hybrid, Benzin) ersetzt werden. Sofern Fahrzeuge mit alternativen Antriebsarten die Anforderungen nicht erfüllen können, werden die entsprechenden dieselbetriebenen Fahrzeuge, sofern technisch möglich, soweit ersetzt, so dass sie zumindest die Euro-6-Norm erfüllen.

Federführendes Referat: Direktorium

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss IHFEM 2015:

Sachmittel für Pilotprojekt zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen im kommunalen Fuhrpark	500.000 €
--	-----------

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss Mittelumschichtung IHFEM 2015:

Sachmittel für Pilotprojekt zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen im kommunalen Fuhrpark	200.000 €
--	-----------

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Sachmittel für die Modernisierung und Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks	1.500.000 €
--	-------------

3.8.2. Neue Maßnahmen mit Finanzierungsbedarf

3.8.2.1. Maßnahme „Erprobung von schweren Nutzfahrzeugen mit unterschiedlichen elektrischen Antriebskonzepten“ (KR/AWM)

Die Landeshauptstadt München hat sich zum Ziel gesetzt, ihren eigenen Fuhrpark soweit möglich auf alternative Antriebsarten umzurüsten. Dies ist sowohl aus Sicht des Klimaschutzes als auch der lokalen Luftreinhaltung unabdingbar. Während die Substitution von Pkw und Kleintransportern bereits begonnen hat, ist dies bei schweren Nutzfahrzeugen bis dato nicht möglich. Hier fehlt das entsprechende Angebot. Derzeit gibt es in dieser Fahrzeugklasse höchstens Prototypen.

Wegen des Fehlens serienreifer Fahrzeuge mit Alternativantrieb kann eine Umstellung der schweren Nutzfahrzeuge, Arbeitsmaschinen und Sonderfahrzeug derzeit nicht erfolgen. Konkrete Beschaffungsvorhaben sind hier (noch) nicht möglich. Mit der Verabschiedung der Beschaffungsrichtlinie wurde jedoch die intensive Beobachtung der technischen Entwicklung sowie die Unterstützung zur Erprobung von Prototypen bekräftigt (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06739, „Elektromobilität und weitere technische Antriebe und Kraftstoffen im städtischen Fuhrpark“ vom 12.10.2016).

Daher sollen in den kommenden drei Jahren beim Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM) schwere Nutzfahrzeuge mit alternativen Antriebskonzepten erprobt werden. Hier erhofft man sich Erfahrungen mit schadstoffarmen Antriebstechniken zu sammeln und die städtischen Bedürfnisse an Kommunalfahrzeuge den Herstellern zu vermitteln. Ziel ist die Erprobung von mindestens zwei schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen Antriebskonzepten.

Der Nutzen der Maßnahme besteht darin, dass ein zusätzliches Fahrzeug zur Erfüllung von kommunalen Aufgaben zur Verfügung steht, ein Beitrag zur Weiterentwicklung der Elektrifizierung von schweren Nutzfahrzeugen sowie ein Beitrag zum Klimaschutz und den Klimazielen der Stadt geleistet wird. Zudem hat die Maßnahme eine Signalwirkung und Vorbildfunktion und es besteht die Möglichkeit des direkten Austausches mit Herstellern, wodurch die städtischen Bedürfnisse bei Kommunalfahrzeugen den Herstellern vermittelt werden können.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 13 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Kommunalreferat, Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM)

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Sachmittel für die Erprobung von schweren Nutzfahrzeugen mit unterschiedlichen elektrischen Antriebskonzepten	150.000 €
---	-----------

3.8.2.2. Maßnahme „Errichtung von Ladeinfrastruktur in stadteigenen und angemieteten Gebäuden“ (KR)

Im städtischen Fuhrpark der Landeshauptstadt München wurden in einer Abfrage im Jahr 2015 rund 250 Pkws und leichte Nutzfahrzeuge (zulässiges Gesamtgewicht < 2,5 t) identifiziert, die über Ersatzbeschaffungen voraussichtlich bis ins Jahr 2023 durch batterieelektrische Fahrzeuge ersetzt werden können. Über den IHFEM-Maßnahmenvorschlag „Modernisierung und Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks“ (vgl. Kapitel 3.8.1.1) unter der Federführung des Direktoriums werden Mittel in Höhe von 1,5 Mio € beantragt, womit 150 der 250 identifizierten Fahrzeuge im Zeitraum von 2018 bis 2022 beschafft werden sollen.

Gemäß dem Beschluss „Elektromobilität und weitere alternative Antriebe und Kraftstoffe im städtischen Fuhrpark“ vom 12.10.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06739) können jährlich rund 30 Pkw-Ersatzbeschaffungen erfolgen.

Die vom Baureferat überschlägig berechneten und dem Kommunalreferat übermittelten Kosten für die Errichtung der Ladeinfrastruktur (Ladesäule/Wallbox und Elektroinstallation) belaufen sich auf etwa 6.400 € je Ladepunkt (jeweils ein Ladepunkt pro Fahrzeug). Hieraus ergeben sich für die Errichtung und den Anschluss von 180 Ladepunkten⁷ im stadteigenen Gebäudebestand und in angemieteten Objekten zusätzliche Finanzmittel in Höhe von 1,15 Mio €. Hierbei muss die Ladeinfrastruktur so umgesetzt werden, dass keine Erhöhung des elektrischen Hausanschlusses, mit den damit verbundenen erheblichen Mehrkosten, notwendig ist.

Um eine möglichst effiziente und schnelle Umsetzung der Projekte zu gewährleisten, ist die Erhebung der jeweiligen objekt- und ortsspezifischen Bedingungen und Erfordernisse sowie –

⁷ Für 150 Fahrzeuge aus IHFEM 2018 sowie 30 Fahrzeuge aus IHFEM 2015, deren Lieferung in das Jahr 2018 fallen

bei gleichen Erfordernissen - die Definition eines allgemeinen Standards für die Ladeinfrastruktur (u.a. Ladeleistung, Ladezeiten, usw.) mit allen beteiligten Referaten notwendig. Dieser Arbeitsschritt soll so bald wie möglich, u. a. im Rahmen der Arbeitsgruppe des Handlungsfeldes 7 "Städtischer Fuhrpark" durchgeführt werden.

Neben den Ladepunkten im Verantwortungsbereich des Kommunalreferates wird voraussichtlich in geringem Umfang in Liegenschaften des Referates für Bildung und Sport ein Bedarf an Ladeinfrastruktur entstehen. Die Finanzierung dieser Ladepunkte soll aus den beantragten jährlichen Finanzmittelraten erfolgen.

Da die Objekte teilweise angemietet sind, ist die Zustimmung des externen Vermieters zur Installation der Ladeinfrastruktur vor der Beschaffung der Fahrzeuge durch das Vermieterreferat einzuholen.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 14 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Kommunalreferat

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Sachmittel für die Errichtung von Ladeinfrastruktur in stadteigenen und angemieteten Gebäuden	1.150.000 €
---	-------------

3.9. Handlungsfeld 8: Laden und Parken

3.9.1. Beendete Maßnahmen

3.9.1.1. Maßnahme „Potenzialanalyse zur Nutzung von Stromkleinverteilern“ (RAW mit SWM/MVG)

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wurde mit dem Beschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) beauftragt, die SWM zu bitten, die Maßnahme „Potenzialanalyse zur Nutzung von Stromkleinverteilern“ umzusetzen. Die Maßnahme wurde im Rahmen des IHFEM 2015 umgesetzt und beendet.

Die Maßnahme wurde im Jahr 2016 gestartet und wird in 2017 umgesetzt. Mit Stand Februar 2017 wurde durch die SWM eine Übersicht aller Schmalverteiler inkl. Adresse im Stadtgebiet München erstellt. Die Maßnahme wird erwartungsgemäß Ende 2017 abgeschlossen, die Übersicht der Schmalverteiler wird durch eine Potenzialbewertung der Stromkleinverteiler ergänzt.

Federführendes Referat: Referat für Arbeit und Wirtschaft mit SWM/MVG

Es wurden keine Mittel für die Umsetzung der Maßnahme über das IHFEM beantragt.

3.9.2. Fortschreibungen mit Finanzierungsbedarf

3.9.2.1. Maßnahme „Öffentliche Ladeinfrastruktur“ (RAW mit SWM/MVG, KVR, BAU, PLAN)

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wurde mit dem Beschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) beauftragt, einen konkreten Umsetzungsbeschluss für den Aufbau eines öffentlichen Ladesäulensystems zu erarbeiten.

Weiterhin wurden dem Referat für Arbeit und Wirtschaft mit dem Beschluss zur „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) die benötigten finanziellen Mittel für den weiteren beschleunigten Aufbau des öffentlichen Ladesäulensystems zur Verfügung gestellt. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wurde beauftragt, hierfür einen konkreten Umsetzungsbeschluss zu erarbeiten.

Die beiden Maßnahmen aus dem Beschluss IHFEM 2015 und dem Beschluss Mittelumschich-

tung IHFEM 2015 wurden zu einer Maßnahme zusammengeführt und im Rahmen des IHFEM 2015 aufgegriffen. Die Maßnahme wird im Rahmen des IHFEM 2018 weiter umgesetzt und erweitert. Hierfür besteht zusätzlicher Finanzierungsbedarf.

Ziel der Maßnahme aus dem Beschluss IHFEM 2015 ist die Errichtung von bis zu 100 Normalladesäulen (200 Ladepunkten) bis Ende 2017. Mit dem Beschluss zur Mittelumschichtung im Rahmen des IHFEM 2015 wurde die Maßnahme erweitert mit dem Ziel der Errichtung von bis zu 33 weiteren Normalladesäulen und 10 Schnellladesäulen („Multichargern“) bis Ende 2018 und der Evaluation des Bestands an Ladesäulen.

Der Stand des Ausbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur stellt sich mit Stand Ende Februar 2017 folgendermaßen dar:

Nach dem Grundsatzbeschluss zur öffentlichen Ladeinfrastruktur (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) erfolgte 2015 - 2016 in der Arbeitsgruppe „Laden & Parken“ die Gestaltung und Abstimmung der Maßnahmendetails, darunter die Definition des Genehmigungsverfahrens und die Festlegung von Makro-Suchfeldern für Standorte.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft erstellte das Umsetzungskonzept in Abstimmung mit den städtischen Referaten und SWM/MVG, das am 11.05.2016 durch den Stadtrat bewilligt wurde. Die Betrauung der SWM – und damit der Umsetzungsstart – erfolgte am 11.07.2016. Die SWM starteten am 12.07.2016 die Ausschreibung für Ladesäulen, die im November abgeschlossen werden konnte. Parallel dazu fanden Standortbegehungen für die ersten 46 Makro-Suchfelder unter Einbindung der städtischen Referate und der betroffenen Bezirksausschüsse zur Definition der Mikrostandorte statt. Pro Suchfeld wurden Standorte für ein bis zwei Ladesäulen festgelegt, am Bonner Platz bis zu drei.

Die Lieferung und technische Prüfung der Ladesäulen erfolgte im Januar/Februar 2017. Insgesamt wurden bisher 119 Makro-Suchfelder (davon 14 in den Modellquartieren City2Share, CIVITAS ECCENTRIC, Smarter Together) für die nächste Ausbaustufe definiert.

Der Bau von bis zu 100 Normalladesäulen soll bis Ende 2017 erfolgen. Risiken bestehen bei widrigen Witterungsverhältnissen, da bei Bodenfrost keine Tiefbauarbeiten umgesetzt werden können. Die Installation der IHFEM-Ladesäulen, die Teil von E-Mobilitätsstationen sind (Projekte „City2Share“ und „CIVITAS ECCENTRIC“), sind von deren Umsetzungszeitplan abhängig. Dieses Vorgehen gewährleistet eine (kosten-)effiziente Realisierung. Die erweiterten Maßnahmen aus dem Beschluss zur Mittelumschichtung innerhalb des IHFEM 2015 erfordern einen Umsetzungsbeschluss, der für das 1. Halbjahr 2017 geplant ist.

Der weitere Ausbau und Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur soll in den Jahren 2018 - 2020 fortgeschrieben werden. Dies beinhaltet neben einer quantitativen Ausweitung auch die An-

schlussfinanzierung für den Betrieb der öffentlichen Ladestationen aus dem IHFEM 2015, den Ersatz technisch überholter Bestandsladesäulen sowie einen Piloten für die Detektion an Ladestationen.

Ziel für den Ausbau ist es - gemäß der Ergebnisse aus dem Inzell Steuerkreis - bis Ende 2020 in Summe rund 500 öffentlich zugängliche Normalladestationen bzw. die äquivalente Anzahl Multicharger zu erreichen (1 Multicharger = 5 Normalladestationen). Die Flexibilität im Mix aus Multichargern und Normalladesäulen erlaubt eine flexible Gestaltung des Ausbaus der passenden Ladetechnik an die Ladebedarfe, die Standortgegebenheiten und die dynamische Entwicklung auf dem Fahrzeugmarkt (Zunahme schnellladefähiger Fahrzeuge). Ein Multicharger bietet neben einem Normalladepunkt mit AC/Wechselstrom einen Schnellladepunkt mit DC/Gleichstrom, der über beide gängigen Ladestandards CCS und CHAdeMO verfügen soll. Die Kosten eines Multichargers entsprechen ungefähr den Kosten von fünf Normalladesäulen, wobei ein Multicharger durch die Schnellladefähigkeit eine größere Anzahl an Ladebedarfen abdecken kann als eine Normalladesäule mit max. 22 kW AC/Wechselstrom an zwei Ladepunkten.

Das aktuell in diesem Bereich zur Verfügung stehende Sachmittelbudget in Höhe von ca. 6,6 Mio. € für die Förderung von bis zu 133 Normalladesäulen (AC/Wechselstrom) und bis zu 10 Multichargern inkl. Schnellladung soll daher um weitere 10,98 Mio. € erhöht werden.

Die Mittel in Höhe von 10,98 Mio. € sollen in nachstehende erweiterte Maßnahmen fließen:

- a) Planung, Bau und Betrieb von zusätzlich bis zu 300 Normalladesäulen (AC/Wechselstrom) bzw. bis zu 60 Multichargern inkl. Schnellladung. Mittelbedarf: ca. 8,5 Mio. €
- b) Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen wegen der Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch die Ladesäulen (KVR)
- c) Markierung und Beschilderung der Stellflächen an den Ladesäulen. Mittelbedarf: ca. 0,9 Mio. € (BAU)
- d) Anschlussfinanzierung des Betriebs bis Ende 2020 für öffentliche Ladestationen aus dem IHFEM 2015 und der IHFEM Mittelumschichtung. Mittelbedarf: ca. 1,1 Mio. €
- e) Ersatz von 9 technisch überholten Bestandsladesäulen durch Normalladesäulen nach dem neuen technischen Standard inkl. Betrieb bis Ende 2020. Mittelbedarf: ca. 0,21 Mio. €
- f) Verknüpfung der Ladeinfrastruktur mit Detektoren an bis zu 10 Pilotstandorten. Mittelbedarf: ca. 0,27 Mio. €

Die weitere Konkretisierung der zusätzlichen Maßnahmen im Handlungsfeld „Laden & Parken“ erfolgt im Rahmen eines Umsetzungsbeschlusses durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft. Angestrebt ist eine Umsetzung der städtischen Planungen durch die SWM/MVG.

zu a) quantitative Ausweitung

Ziel ist es, in den Jahren 2018 - 2020 die größtmögliche Anzahl an öffentlich zugänglichen La-

depunkten einzurichten, die durch die Fördersumme finanziert werden kann. Zielgröße sind bis zu 300 Normalladesäulen vornehmlich im öffentlichen Raum bzw. bis zu 60 öffentlich zugängliche Multicharger. Aus den beantragten Mitteln sollen auch die Neuerrichtung und der Betrieb der bestehenden Ladesäulenstandorte auf den P+R-Anlagen Fröttmaning und Messestadt Ost finanziert werden. Die Finanzierung umfasst die einmaligen Investitionskosten für die Planung und Einrichtung der Ladeinfrastruktur, die IT-Anbindung sowie die – entsprechend der Laufzeit des IHFEM – zunächst bis Ende 2020 begrenzten Betriebskosten für die Ladeinfrastruktur. Das federführende Referat für die Betreuung und die Koordination der Umsetzung ist das Referat für Arbeit und Wirtschaft. Das federführende Referat für die räumliche Standortplanung der Ladeinfrastruktur und deren Integration in die kommunale Parkraumbewirtschaftung ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird ein bedarfsgerechtes Standortskonzept zur Verdichtung der Ladeinfrastruktur auf Basis der historischen Verbrauchsdaten entwickeln. Hierfür sind die Verbrauchsdaten der in Betrieb befindlichen Ladeinfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

zu b) Das Kreisverwaltungsreferat wird Sondernutzungserlaubnisse wegen der Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch die Ladesäulen erteilen.

Das Kreisverwaltungsreferat ist zuständig für die verkehrsrechtliche Anordnung der Beschilderung und der Bodenmarkierung der Stellplätze, die jeder Ladestation zugeordnet sind.

zu c) Markierung und Beschilderung

Die Ladeinfrastruktur wird weitgehend im Bereich öffentlicher Verkehrsflächen installiert. Aus diesem Grund sind Beschilderungs- und Markierungsarbeiten erforderlich. Das federführende Referat für die Umsetzung der Beschilderungen und Markierungen, gemäß den verkehrsrechtlichen Anordnungen des Kreisverwaltungsreferates, ist das Baureferat.

zu d) Anschlussfinanzierung Betrieb

Die Finanzierung des Betriebs der aus dem IHFEM 2015 und der Mittelumschichtung finanzierten öffentlichen Ladestationen ist aktuell nur bis Juli 2019 sichergestellt. Entsprechend der Laufzeit des IHFEM 2018 soll der Betrieb für die Ladeinfrastruktur zunächst bis Ende 2020 weiter finanziert werden. Das federführende Referat ist das Referat für Arbeit und Wirtschaft.

zu e) Austausch von Ladesäulen

Die SWM betreiben aktuell 9 öffentlich zugängliche Normalladesäulen aus früheren Pilotprojekten (u.a. Modellregion München), die sich auf Prototypen-Niveau befinden und technisch inzwischen überholt sind. Diese sollen durch Normalladesäulen nach dem neuesten technischen Stand, analog zum aktuell im Rahmen des IHFEM 2015 errichteten Ladestandard, ersetzt werden. Dadurch ist u.a. eine IT-Anbindung der Ladestationen möglich (Einrichtung webbasierter

ad-hoc-Zugänge, Anzeige der Verfügbarkeit in App MVG more). Die Finanzierung umfasst die einmaligen Investitionskosten für den Tausch und die Einrichtung der Ladeinfrastruktur, die IT-Anbindung sowie die - entsprechend der Laufzeit des IHFEM - zunächst bis Ende 2020 begrenzten Betriebskosten für die Ladeinfrastruktur. Das federführende Referat ist das Referat für Arbeit und Wirtschaft.

zu f) Detektion

Neben der Lage der Ladeinfrastruktur stellt die tatsächliche Verfügbarkeit eine wesentliche und sinnvolle Information für die Nutzerinnen und Nutzer dar, so dass sie direkt und ohne unnötige Suchfahrten eine freie Ladesäule anfahren können. Eine Parkplatzbelegung durch Falschparker auf den für das öffentliche Laden ausgewiesenen Parkflächen wirkt sich kritisch auf die Endnutzerakzeptanz und damit die Auslastung der Ladeinfrastruktur aus.

Zwar kann an den Ladesäulen bereits heute in Echtzeit festgestellt werden, ob aktuell ein Fahrzeug lädt, eine regelwidrige Nutzung der Stellplätze ohne Ladevorgang kann jedoch nicht ausgeschlossen werden. Eine Live-Zustandsanzeige der Ladeinfrastruktur ist deswegen aktuell nur bedingt aussagefähig. Die Verfügbarkeit eines freien Ladeplatzes kann nur durch eine geeignete Detektion der Belegung an den Ladesäulen gewährleistet werden.

Zur Detektion von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum sind seit Kurzem Erfassungssysteme auf unterschiedlicher technischer Grundlage auf dem Markt, die je nach System unterschiedliche Anforderungen an die Installation sowie die notwendige Versorgung und Wartung stellen. Die ideale Technologie ist bislang nicht identifiziert, je nach Einsatzzweck und Umgebungsbedingungen bieten sich unterschiedliche Lösungen an. Daher erscheint es aktuell sehr sinnvoll, für die Rahmenbedingungen an der öffentlichen Ladeinfrastruktur in München die Detektions-, Datenübertragungs- und Verarbeitungsmethodik an Pilotstandorten im Feldversuch zu erproben, um die optimale Lösung zu entwickeln. Diese sollen die geplante Methodik der Erfassung in den Projekten „City2Share“ und „Smarter Together“, die jeweils eine Erfassung mittels Radarsensoren von oben vorsehen, ergänzen und so ein umfassendes Bild liefern.

Die Bereitstellung der Echtzeit-Informationen soll durch einen möglichst diskriminierungsfreien Zugang über die App MVG more (mit Berücksichtigung der Anforderungen für Parken App) erfolgen. Die zur Durchführung erforderlichen Mittel von ca. 270.000 € verteilen sich wie folgt:

- Marktanalyse Technik, Umsetzung Pilotstandorte und Pilot-IT-Integration (u.a. mit Berücksichtigung der Anforderungen für Parken App) und technische Evaluation (SWM/MVG): ca. 200.000 €
- Test von Detektoren an bis zu 10 Pilotstandorten (Planung, Bau, Betrieb, Hardware, Rückbau): ca. 70.000 €

Die Federführung für die Koordination der Marktanalyse und Evaluation der Piloten sowie Integration der Anforderungen aus dem Parkraummanagement und der Pilotprojekte in den Mo-

dellquartieren (vgl. Kapitel 3.2 „Handlungsfeld 1: Mobilitätsmanagement und CarSharing“) liegt beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung zusammen mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft mit SWM/MVG, Baureferat und Kreisverwaltungsreferat. Die Federführung für die Umsetzung der Pilotstandorte und die Pilot-IT-Integration liegt beim Referat für Arbeit und Wirtschaft inkl. SWM/MVG mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Baureferat und Kreisverwaltungsreferat.

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ist bei der Elektrifizierung von Fahrzeugen für verschiedene Anwendergruppen notwendig, darunter Anwohnerinnen und Anwohner und Gewerbetreibende ohne eigenen Stellplatz bzw. ohne private Lademöglichkeit, Carsharing-Flotten und Taxis. Der Ersatz älterer Ladestationen macht die Ladeinfrastruktur insgesamt nutzerfreundlicher: Die Ausfallraten aufgrund veralteter Komponenten werden reduziert. Die neuen Ladestationen können an das IT-Hintergrundsystem mit den damit verbundenen Services angebunden werden (Zugang per webbasierter App, Anzeige der Ladestation in App). Neben der Lage der Ladeinfrastruktur stellt die tatsächliche Verfügbarkeit eine wesentliche und sinnvolle Information für die Nutzerinnen und Nutzer dar, so dass sie direkt und ohne unnötige Suchfahrten eine freie Ladesäule anfahren können. Die Verfügbarkeit eines freien Ladeplatzes kann nur durch eine geeignete Detektion der Belegung an den Ladesäulen gewährleistet werden. Zwar kann an den Ladesäulen festgestellt werden, ob aktuell ein Fahrzeug lädt, eine regelwidrige Nutzung der Stellplätze ohne Ladevorgang kann jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Für die Umsetzung der Maßnahme ergibt sich im Referat für Arbeit und Wirtschaft, im Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie im Baureferat der nachfolgend dargestellte Personalbedarf.

Im Referat für Arbeit und Wirtschaft ergibt sich folgender Stellenbedarf: 1,0 VZÄ E13 (RAW) Der Personalbedarf im RAW beträgt 1 VZÄ E13 für die Betreuung der Maßnahme und Koordination der Umsetzung mit Personalkosten von 81.070 € dauerhaft jährlich ab 2018. Hinzu kommen zudem laufende Arbeitsplatzkosten von jährlich 800 €. Die Einrichtung der vollen Stelle auf Grund der Maßnahmenausweitung (siehe auch Kapitel 3.5.2.1, Maßnahme „Fahrradverleihsystem: Einsatz Pedelecs in MVG Rad und Entwicklung Ladekonzept für Elektroräder in MVG Rad“, Kapitel 3.5.3.1, Maßnahme „Modellierung E-Rad für München“ sowie Kapitel 3.6.1.1, Maßnahme „Elektrifizierung des Busverkehrs“), soll über die Entfristung und Aufstockung der bisherigen vorhandenen befristeten halben Stelle (0,5 VZÄ), die im Zuge des Beschlusses zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) eingerichtet wurde, erfolgen.

Die Aufstockung der Stelle ist notwendig, da sich das Aufgabenspektrum durch die Maßnahmenausweitung nach der Anfangsphase in IHFEM 2015 mit der Intensivierung in IHFEM 2018

nun deutlich erhöht. Die bisherigen Aufgaben im Rahmen der halben Stelle in IHFEM 2015 umfassen die konzeptionelle Betreuung und Umsetzung der Maßnahmen „Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur (100 Normalladesäulen)“, „Förderung von batterieelektrischen Bussen (Anschaffung von 2 E-Solobussen (12 m))“ und „Förderung von E-Fahrrädern und Pedelecs im Rahmen von Fahrradverleihsystemen“ aus dem Beschluss IHFEM 2015 bzw. aus dem Beschluss Mittelumerschichtung IHFEM 2015.

Der erweiterte Aufgabenbereich im Rahmen von IHFEM2018 umfasst folgende Maßnahmen:

- Ausbau und Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur: 300 Normalladesäulen, Betrieb der IHFEM2015-Ladesäulen, Ersatz von 9 technisch überholten Bestandladesäulen und die Verknüpfung der Ladeinfrastruktur mit Detektoren
- Elektrifizierung des Busverkehrs: Test von 2 E-Solobussen (12 m) und 3 E-Gelenkbussen (18 m), Konzeptionierung E-Buszügen (23 m), Konzeptionierung – Migrationspfad E-Bus-Technologie, Einrichtung von 2 E-Buslinien (z. B. 144 und 100) und Pilotprojekt autonomer E-Shuttle bzw. E-Bus.

Die einzelnen Tätigkeiten werden im Rahmen der geplanten dauerhaften vollen Stelle in IHFEM 2018 weiterhin folgende Arbeitsvorgänge und Tätigkeiten umfassen:

1) Koordinieren der Umsetzung der Maßnahmen des RAW im Rahmen von IHFEM 2018:

- Analysieren der wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität und deren Rückwirkungen auf das IHFEM
- Analysieren der gesetzgeberischen Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität auf EU-, Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene und deren Rückwirkungen auf das IHFEM
- Analysieren von Maßnahmen und Programmen zur Förderung der Elektromobilität auf EU-, Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene
- Konkretisieren der vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmen in einem Umsetzungsbeschluss
- Erarbeiten, Koordinieren und Anpassen der Fördermaßnahmen zur Elektromobilität
- Koordinieren der Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen (siehe oben) in Kooperation mit den Stadtwerken und den beteiligten städtischen Referaten
- Mitwirken bei der Standortsuche, Standortprüfung und Standorteinrichtung für die öffentliche Ladeinfrastruktur
- Austauschen von Information und Erfahrungen mit anderen in- und ausländischen Kommunen und Institutionen.

2) Betreuen von Arbeitskreisen zum Thema Elektromobilität, Mitwirken in der E-Allianz und dem Inzell-Forum, Verbessern des Informationsflusses innerhalb des Referates und Aufbauen bzw. weiteres Ausbauen der internen und externen Vernetzung:

- Mitwirken in den IHFEM Arbeitskreisen, E-Allianz und der Arbeitsgruppe Elektromobilität im Inzellforum

- Inhaltliches Mitgestalten in der Arbeitsgruppe „Laden und Parken“
- Für das Thema Öffentliche Ladeinfrastruktur muss innerhalb der „AG Laden und Parken“ weiterhin die Funktion des „Impulsgebers“ übernommen werden.
- Beraten und Unterstützen der Referatsleitung bei der Leitung des IHFEM Lenkungskreises
- Verbessern des Informationsflusses innerhalb des Referates und Verbinden zur referatsübergreifenden Arbeit der Arbeitsgruppen und der Projektgruppen des IHFEM
- Organisieren und Durchführen von referatsbezogenen Arbeitstreffen zu den Themenbereichen E-Busse, Ladeinfrastruktur und Pedelecs
- enges Kooperieren mit den SWM und MVG
- Aufbauen und Pflegen von Kooperationsbeziehungen mit den großen Automobilherstellern BMW und Audi, Elektrobusherstellern, Car-Sharing Unternehmen wie Drive-Now, Technologieanbietern im Bereich der Ladetechnik (einschließlich Abrechnung und Kommunikationsdienstleistungen) und Infrastrukturanbietern im Bereich des Car-Sharings
- Organisieren und Durchführen von Informationsveranstaltungen im Referat und von Informationsveranstaltungen für die Nutzer
- Informieren, Beraten und Unterstützen der Referatsleitung und der Öffentlichkeitsarbeit des Referates (Pressesprecher, Marketing) sowie des Stadtrates und der Stadtspitze
- Kooperieren mit Medien und der Öffentlichkeit
- Konzeptionelle Betreuung des Themas „autonomes Fahren“ in Kooperation mit den SWM und in Begleitung der ansässigen Automobilhersteller im Entwicklungsprozess
- Betreuung des Themas Brennstoffzellenfahrzeuge

3) Überprüfen, Bewerten und Weiterentwickeln des Maßnahmenkatalogs zur Förderung der Elektromobilität in München. Mitwirken an Begleitforschung und Pilotprojekten zur Elektromobilität, konzeptionelles und inhaltliches Fortschreiben des IHFEM 2018:

- Überprüfen, Bewerten und Weiterentwickeln des Maßnahmenkatalogs zur Förderung der Elektromobilität in München: Konzeptionieren der Evaluation, Mitwirken an den Evaluationsmaßnahmen im IHFEM, Federführen beim Koordinieren der Evaluation der Maßnahmen des Referats zum IHFEM 2018, Liefern der Daten und Erstellen der inhaltlichen Bausteine zum Evaluationsbericht im IHFEM 2018, konzeptionelles und inhaltliches Fortschreiben des IHFEM 2018
- Mitwirken an der Begleitforschung und an Pilotprojekten zur Elektromobilität: Mitwirken an der umfänglichen Begleitforschung und den Pilotprojekten innerhalb des IHFEM 2018. Aufgrund des großen Interesses an der Elektromobilität ist mit einer Reihe von externen Forschungsarbeiten über das IHFEM zu rechnen. Die Stelle dient als Ansprechpartnerin für diese Vorhaben und leistet praktische Unterstützung. Dies auch mit dem Ziel, Erkenntnisse der externen Forschung für das IHFEM zu gewinnen und zu nutzen.

Die Stelleninhaberin bzw. der Stelleninhaber wird im Referat für Arbeit und Wirtschaft die Verantwortung für die Betreuung der Maßnahme, den Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in München, inne haben. Das Thema der Elektromobilität im Allgemeinen und der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Speziellen ist hoch aktuell und der Bearbeitungsaufwand wird sich auf absehbare Zeit auf hohem verantwortungsvollen Niveau fortsetzen und keinesfalls abreißen. Aus diesem Grund ist die Einrichtung einer dauerhaften (unbefristeten) Stelle notwendig. Die Wichtigkeit wird auch durch die Vielzahl an Stadtrats- und Bezirksausschussanfragen zum Thema Elektromobilität unterstrichen. Die Stelleninhaberin/ der Stelleninhaber wird bei der Umsetzung der Maßnahmen auch konzeptionelle Inhalte erarbeiten und ist verantwortlich für den erheblichen Mittelabfluss an die SWM. Die Elektromobilität hat im Referat für Arbeit und Wirtschaft einen hohen Stellenwert und man möchte das bisher erreichte mit einer stetig wachsenden Zahl an Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur fortsetzen.

Die Stelleninhaberin bzw. der Stelleninhaber wird neben der Maßnahme „Öffentliche Ladeinfrastruktur“ auch für die IHFEM 2018 - Maßnahmen „Elektroräder-Pedelecs“ und „Elektrobusse“ unter der Federführung des Referats für Arbeit und Wirtschaft verantwortlich sein. Zudem wird die Stelleninhaberin bzw. der Stelleninhaber auch angrenzende Themen aus dem Bereich nachhaltige Mobilität, die Schnittstellen zur Elektromobilität aufweisen, im Referat für Arbeit und Wirtschaft konzeptionell bearbeiten. Hierzu gehört insbesondere die inhaltliche Bearbeitung des Themas „autonomes Fahren“ durch die Stelleninhaberin bzw. den Stelleninhaber, welches in enger Zusammenhang zur Elektromobilität steht und eine große langfristige Zukunftsaufgabe für die Landeshauptstadt München darstellt. Das autonome Fahren hat zum einen für die Stadtwerke München im Bereich ÖPNV, im Betrieb autonomer E-Busse und E-Shuttle eine enorme Bedeutung. Zum anderen ist es für das Referat für Arbeit und Wirtschaft von großer Wichtigkeit, die in der Stadt ansässigen Automobilunternehmen (sowohl PKW, als auch Busse und Nutzfahrzeuge) im Entwicklungsprozess des autonomen Fahrens zu begleiten.

Ein weiteres Themenfeld im Bereich Elektromobilität umfasst die Brennstoffzellenfahrzeuge und -technologie, die auch im Rahmen der Stelle zukünftig bearbeitet werden soll. Um diese dauerhaft anfallenden Aufgaben im RAW bearbeiten zu können, bedarf es zwingend der Aufstockung auf eine volle Stelle, sowie der Entfristung dieser vollen Stelle.

Im Baureferat ergibt sich folgender Stellenbedarf:

Für die Betreuung und die Koordination der Umsetzung der räumlichen Standortplanung der Ladeinfrastruktur und deren Integration in die Parkraumbewirtschaftung wurde bei der Abteilung T3, Straßenbeleuchtung, Verkehrsleittechnik bereits 2015 eine bis Mai 2019 befristete Stelle eingerichtet. Da die entstehenden Aufgaben aus dem IHFEM dauerhaft bestehen, ist ein grundsätzlicher Stellenbedarf vorhanden.

Die Aufgaben der Stelle beinhalten Projektierung, Planung, Projektleitung und Projektmanage-

ment von Maßnahmen im Bereich der Elektromobilität im Zusammenhang mit der bestehenden, anzupassenden oder zusätzlichen elektrischen Verkehrsinfrastruktur von Bau-T3. Schwerpunkt ist die Erstellung bzw. Anpassung der elektrischen Verkehrsinfrastruktur, veranlasst durch den Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Verkehrsraum auf städtischem Grund.

Die Aufgaben der Projektierung, Planung, Projektleitung und Projektmanagement sind komplex und umfangreich. Für den Zeitraum der kommenden nächsten Jahre, bzw. Jahrzehnte muss zunächst in der Landeshauptstadt München eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur aufgebaut werden. Schon während der Zeit des Aufbaus sowie im Anschluss an den Aufbau ist darüber hinaus absehbar, dass Anpassungen durchgeführt werden müssen, z.B. aufgrund neuer technischer Normen und Standards.

Gleichzeitig wird mit zunehmenden Anlagenbestand von Ladeeinrichtungen das Finden geeigneter Standorte immer komplexer und aufwendiger. Damit ist direkt verbunden ein steigender Projektierungsaufwand.

Planerische, konzeptionelle Tätigkeiten und Aufgaben im Rahmen des IHFEM für T3:

- Laufende Verwaltungstätigkeiten: Beantworten von Anfragen; Verfassen von Stellungnahmen zum Thema Elektromobilität; Terminvorbereitungen
- Teilnahme an zahlreichen Besprechungen, Workshops, Messen und Tagungen zum Thema Elektromobilität
- Maßnahmenumsetzung im Rahmen des IHFEM: Betreuung und Umsetzung der Förderung von Projekten
- Begleiten des IHFEM Projektes: Vorbereitung, Teilnahme und Nachbereitung von IHFEM Arbeitsgruppensitzungen, Abfrage/ Überwachung der Maßnahmenumsetzung
- Weiterentwicklung des Themas Elektromobilität: Begleiten neuer Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität in München, Abstimmen der Maßnahmenvorschläge für das Handlungsprogramm Elektromobilität, Mitarbeit an der Erstellung des Folgeschlusses zum IHFEM

Die laufenden Arbeitsplatzkosten von 800 € fallen durch die Entfristung dauerhaft an.

Der Stellenbedarf des Referats für Stadtplanung und Bauordnung ist in Kapitel 3.12.1.3 „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im PLAN“ dargestellt.

Der Stellenbedarf des Kreisverwaltungsreferates ist in Kapitel 3.12.1.2 „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im KVR“ dargestellt.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 15 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Referat für Arbeit und Wirtschaft mit SWM/MVG
(für Betreuung und Koordination der Umsetzung)

Bereits bewilligte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen aus Beschluss IHFEM 2015:

Personalkosten (Stellenneuschaffung) 0,5 VZÄ E13, befristet für 3 Jahre, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (400 € jährlich)	131.175 €
Ersteinrichtung Arbeitsplatz	2.370 €
Sachmittel für Investition in Ladeinfrastruktur, IT, Betriebskosten für Ladeinfrastruktur für 3 Jahre	3.280.000 €

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss Mittelumschichtung IHFEM 2015:

Bau zusätzlicher Schnellladesäulen	1.000.000 €
Weiterer Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur	1.000.000 €
Verbesserung des technischen Standards der Ladeinfrastruktur aus 1. Ausbaustufe	800.000 €

Benötigte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten jährlich (Entfristung und Stellenaufstockung von 0,5 VZÄ auf 1 VZÄ) 1 VZÄ E13, dauerhaft ab 2018, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	81.870 € dauerhaft ab 2018
Sachmittel für Planung, Bau und Betrieb von zusätzlich bis zu 300 Normalladesäulen (AC/Wechselstrom) bzw. bis zu 60 Multichargern inkl. Schnellladung	8.500.000 €
Sachmittel für Anschlussfinanzierung des Betriebs bis Ende 2020 der öffentlichen Ladestationen aus dem Beschluss IHFEM 2015 und dem Beschluss Mittelumschichtung IHFEM 2015	1.100.000 €
Sachmittel für Ersatz von 9 technisch überholten Bestandsladesäulen durch Normalladesäulen nach dem neuen technischen Stand inkl. Betrieb bis Ende 2020	210.000 €
Sachmittel für Verknüpfung der Ladeinfrastruktur mit Detektoren an bis zu 10 Pilotstandorten	270.000 €

Federführendes Referat: Baureferat

(für Betreuung und Koordination der Umsetzung sowie Markierung und Beschilderung)

Bereits bewilligte personelle Ressourcen aus Beschluss IHFEM 2015:

Personalkosten (Stellenneuschaffung) 0,5 VZÄ E11, befristet für 3 Jahre, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (400 € jährlich)	120.105 €
Ersteinrichtung Arbeitsplatz	2.370 €

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss Mittelumschichtung IHFEM 2015:

Sachmittel für Markierung und Beschilderung der Stellflächen an Ladesäulen	500.000 €
--	-----------

Benötigte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten (Entfristung)	38.925 €
0,5 VZÄ E11, dauerhaft ab 2018, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (400 € jährlich)	dauerhaft ab 2018
Sachmittel für Markierung und Beschilderung der Stellflächen an Ladesäulen	900.000 €

Federführendes Referat: Referat für Stadtplanung und Bauordnung

(für räumliche Standortplanung der Ladeinfrastruktur und deren Integration in die kommunale Parkraumbewirtschaftung)

Bereits bewilligte personelle Ressourcen aus Beschluss IHFEM 2015:

Personalkosten (Stellenneuschaffung)	259.950 €
1 VZÄ E13, befristet für 3 Jahre, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	
Ersteinrichtung Arbeitsplatz	2.370 €

Benötigte personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

siehe Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im PLAN“ (Kapitel 3.12.1.3)

Federführendes Referat: Kreisverwaltungsreferat

(für Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen wegen der Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch die Ladesäulen)

Benötigte personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

siehe Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im KVR“ (Kapitel 3.12.1.2)

3.9.3. Neue Maßnahmen mit Finanzierungsbedarf

3.9.3.1. Maßnahme „Förderung netzdienlicher Ladung von Elektrofahrzeugen im Versorgungsnetz“ (RAW mit SWM/MVG)

In Bezug auf das Münchner Stromnetz und ausgehend von derzeitigen Annahmen kann festgehalten werden, dass das Stromnetz für die Ladevorgänge insgesamt ausreichend dimensioniert ist. Mehr als 100.000 Fahrzeuge können schon heute geladen werden, ebenso sind Netzreserven für Schnellladung vorhanden. Allerdings ist das ungesteuerte Laden auch bei kleinen Leistungen bereits kritisch. Daher ist das Thema Ladesteuerung ein wichtiger Aspekt, um die Versorgungszuverlässigkeit des Münchner Stromnetzes auch künftig sicherzustellen. Eine intelligente Steuerung hat einen großen Effekt auf die Netzstabilität.

Die vorliegende Maßnahme dient der Förderung netzdienlicher Ladung von Elektrofahrzeugen im Versorgungsnetz und gliedert sich wie folgt:

1. Batteriespeicher

Batteriespeicher dienen der Erhöhung der Ladeleistung des Fahrzeuges bei gleichzeitig niedriger Netzlast sowie der Einspeicherung von PV- und Wind-Strom zur regenerativen Ladung von E-Fahrzeugen. Durch die Zweitverwendung von Batterien als Speicher z.B. aus dem E-Fahrzeug („Second Life“) kann sich perspektivisch die Nutzungsdauer von Batteriespeichern erhöhen, Ressourcen werden geschont. Ziel der Maßnahme ist eine Pilotanlage zur Integration von Batteriespeichern in das Versorgungsnetz mit einer PV-Anlage auf dem gleichen Grundstück. Falls verfügbar, soll eine Zweitverwendung von Batterien in der Pilotanlage erfolgen. Der Mittelbedarf für die Umsetzung der Pilotanlage beträgt ca. 110.000 €.

2. Netzlastabhängige Ladeleistungssteuerung

Inhalt der Maßnahme ist die Ansteuerung von Ladepunkten (IEC-Standard) zur Steuerung der Ladeleistung. Zielsetzung ist dabei die Vergleichmäßigung der Netzlast durch Nutzung der Schwachlastzeiten im Versorgungsnetz München. Während der Schwachlastzeiten kann mit maximaler Leistung geladen werden, während der Lastspitzen im Netz wird die Leistung reduziert. Die Ansteuerung erfolgt vor dem Smart Meter Rollout über das Rundsteuersignal. Die netzlastabhängige Ladeleistungssteuerung soll in einer Pilotanlage im Netz München erprobt werden. Darüber hinaus sollen die Steuersignale in Softwarelösungen zum Lastmanagement in Kundenanlagen integriert werden. Der Mittelbedarf für die Umsetzung der Pilotanlage inkl. Steuerboxen beläuft sich auf ca. 70.000 €.

Die Maßnahme dient der Förderung von netzdienlichem Laden von Elektrofahrzeugen und trägt dazu bei, die Versorgungszuverlässigkeit des Münchner Stromnetzes auch künftig bei einer Marktdurchdringung der Elektromobilität sicherzustellen. Die Einspeicherung von PV- und

Wind-Strom zur regenerativen Ladung von E-Fahrzeugen unterstützt die Nutzung erneuerbarer Energien.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 16 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Referat für Arbeit und Wirtschaft mit SWM/MVG

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Sachmittel für Batteriespeicher:	110.000 €
Konzept für Pilotanlage in 2018: ca. 10.000 €, Umsetzung der Pilotanlage inkl. Investition für Hardware (u.a. Batterien), Betrieb und Evaluation in 2019: ca. 100.000 €	
Sachmittel für Netzlastabhängige Ladeleistungssteuerung:	70.000 €
Konzept und Umsetzung der Pilotanlage, Integration der Steuersignale in Softwarelösungen zum Lastmanagement in Kundenanlagen in 2018: ca. 70.000 € (Steuerboxen ca. 20.000 €, integrierte Pilotanlage ca. 50.000 €)	

3.10. Handlungsfeld 9: Bildung/ Forschung/ Kommunikation

3.10.1. Fortschreibung mit Finanzierungsbedarf

3.10.1.1. Maßnahme „Bezuschussung von Veranstaltungen und Projekten im Bereich Bildung und Forschung“ (RGU)

Mit dem Beschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ wurden in das Budget des Referats für Gesundheit und Umwelt Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 400.000 € für die Jahre 2016 und 2017 zur Verfügung gestellt, um Maßnahmen im Bereich Bildung, Ausbildung, Forschung und Kommunikation zu bezuschussen. Im Umweltausschuss am 06.12.2016 wurde die Zuschussung des Projekts „Weiterbildungsprogramm Berater/Beraterin für Elektromobilität“ der Handwerkskammer München und Oberbayern (HWK) sowie des Projekts „Webbasiertes Analysetool Elektromobilität“ (WATE) der Technischen Universität München beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07311).

Der aktuelle Umsetzungsstand der bereits bezuschussten Projekte stellt sich wie folgt dar: Im Rahmen des Weiterbildungsprogramms zum „Berater/zur Beraterin für Elektromobilität“ der HWK für München und Oberbayern werden im Jahr 2017 zwei Gesamtkurse (je 6 Blockwochen à 40 h) des Weiterbildungsangebots durchgeführt. Der erste Kurs startete am 06.02.2017 mit 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die Ende Oktober ihre Prüfung zum/zur „Berater/in für Elektromobilität (HWK)“ ablegen werden. Der zweite Kurs startete am 29.05.2017. Zudem fanden drei Vertiefungskurse im Mai, Juni und Juli statt. Aus den Projektarbeiten der Beraterinnen und Berater resultieren mehrere Umsetzungsprojekte (Anschaffung von Fahrzeugen für Pflegedienste mit Förderung durch das BMVI; Einsatz von Fahrzeugen im handwerklichen Wirtschaftsverkehr mit und ohne Förderung der Landeshauptstadt, Konzepte zur Vorrichtung von Ladezonen in den Münchener Gewerbehöfen) und Projektideen (Standorte für Ladesäulen im öffentlichen Raum; Angebot einer privatwirtschaftlich betriebenen halböffentlichen Ladeinfrastruktur durch einen Handwerksbetrieb im Olympiadorf; Umstieg auf Elektromobilität bei einem kleineren Carsharing Anbieter; Eigenversorgung eines Dienstwagens für ärztliche Hausbesuche mit Photovoltaik und stationärem Speicher, u. a. m.).

Im Rahmen des Projekts WATE wird das von der TU München entwickelte webbasierte Analysetool Elektromobilität um diverse Funktionalitäten weiterentwickelt. Der Nutzen des Tools liegt darin, dass Nutzerinnen und Nutzer der Plattform, das sind sowohl Unternehmen als auch Privatpersonen, jederzeit ihr Fahrprofil einsehen können. Sie erhalten eine auf ihre persönliche Situation zugeschnittene Analyse, die sie darüber informiert, inwieweit sich ihr persönliches Mobilitätsprofil für den Umstieg auf ein Elektrofahrzeug eignet und zugleich neutrale und unabhängige Empfehlungen, welches Fahrzeug besonders gut für ihre Einsatzzwecke geeignet ist. Unternehmen können so eine erste Abschätzung vornehmen, wie groß das Substituierungspo-

tential von Verbrennerfahrzeugen im Unternehmensfuhrpark ist, also wie viele Fahrzeuge durch Elektrofahrzeuge ersetzt werden können.

Durch eine übersichtliche, fundierte Analyse und Darstellung der Machbarkeit von Elektromobilität steigt die Akzeptanz gegenüber Elektrofahrzeugen, es wird ein Anreiz zum Umstieg auf Elektromobilität für Unternehmer und Privatpersonen geschaffen und typische Bedenken, insbesondere zur Reichweite, abgebaut. Somit kann die Plattform die Zielsetzung des „Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ unterstützen und einen Beitrag dazu leisten, Unternehmen und Privatpersonen zum Umstieg auf die Elektromobilität zu bewegen.

Die Nutzung der Anwendung ist für alle Nutzerinnen und Nutzer kostenfrei. Zu Beginn der Projektförderung Ende 2016 war der Nutzerkreis der Plattform beschränkt auf Unternehmen. Bis Ende 2017 wird der Nutzerkreis ausgeweitet sein, sodass das Tool auch für die Benutzung durch Privatpersonen geeignet ist und für diesen Personenkreis Möglichkeiten einer interaktiven Anzeige statistischer Auswertungen zu einzelnen aufgezeichneten Fahrten bietet. Darüber hinaus kann ein Elektromobilitätsreport automatisch erstellt werden, welcher das technische und wirtschaftliche Potential durch den Einsatz eines Elektrofahrzeugs ermittelt. Privatanwender werden sich darüber informieren können, in wie weit sich ihre persönliche Mobilität für den Umstieg auf ein Elektrofahrzeug eignet. Unternehmen werden ihre Fuhrparks selbständig auf die Eignung für Elektromobilität untersuchen können. Im Allgemeinen wird WATE Unternehmen und Bürger ermöglichen, sich intensiver mit dem Thema Elektromobilität auseinanderzusetzen. Damit wird die Akzeptanz gegenüber Elektromobilität steigen und es werden Anreize für Privatanwender und Flottenbetreiber in Unternehmen geschaffen.

Darüber hinaus wurden über das Handlungsfeld 9 „Bildung/ Forschung/ Kommunikation“ zahlreiche Veranstaltungen zur Elektromobilität in München bezuschusst, wie etwa die Fachmesse eCar Tec 2016, die Messe eMOBIL München oder das Tourismusforum Oberbayern 2017 zum Schwerpunktthema „Chancen und Herausforderungen der Elektromobilität im Tourismus“. Mit der Ausrichtung und Unterstützung von Veranstaltungen wird den Münchner Bürgerinnen und Bürgern, aber auch Unternehmen und Gewerbetreibenden das Thema Elektromobilität näher gebracht. Sie dienen unter anderem dazu über Potenziale der Elektromobilität, Fördermöglichkeiten und neue Entwicklungen zu informieren und somit das Thema voranzutreiben. Dafür bedarf es auch weiterhin einer Förderung von Fachkräften der Elektromobilität, die die große Nachfrage nach Beratungsleistungen zu Elektrofahrzeugen, Ladeinfrastruktur und intelligenter Vernetzung von Elektromobilität und Gebäudetechnik abdecken können und somit zur Verbreitung der Elektromobilität beitragen.

Neben den Themen Kommunikation und Ausbildung stellt die Forschung eine dritte zentrale Säule zur Förderung der Elektromobilität im Handlungsfeld 9 dar. Die Münchner Hochschulen haben in den letzten Jahren unter anderem im Zuge der „Schaufenster Elektromobilität“ der

Bundesregierung wertvolle Forschungsbeiträge zur Weiterentwicklung des Themas in München geleistet, beispielsweise im Rahmen des Projekts „VEM – Virtuelle Elektromobilität im Taxi und Gewerbeverkehr München“, gefördert durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie im Förderprogramm „IKT II für Elektromobilität“, in dem der Münchner Taxi- und Gewerbeverkehr untersucht wurde und Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten und die benötigte Ladeinfrastruktur gewonnen wurden.

Auf dem dargestellten Umsetzungsstand soll im IHFEM 2018 aufgebaut werden. Im Rahmen der Maßnahme „Bezuschussung von Veranstaltungen und Projekten im Bereich Bildung und Forschung“ sollen im IHFEM 2018 im Zeitraum 2018 - 2020 weiterhin Veranstaltungen sowie Projekte zur Förderung der Elektromobilität in München bezuschusst werden. Im IHFEM 2015 wurden Veranstaltungen im Schnitt mit 8.500 € bezuschusst. Im IHFEM 2018 werden Mittel in Höhe von 76.500 € benötigt, um damit jährlich bis zu drei Veranstaltungen bezuschussen zu können.

Die Projekte der Handwerkskammer für München und Oberbayern, der TU München sowie der Hochschule München, die im Rahmen des IHFEM 2018 bezuschusst werden sollen, sind ausführlich in Anlage 17 (Maßnahmenblatt) dargestellt und nachfolgend kurz beschrieben.

Weiterbildungsprogramm „Beraterin/Berater für Elektromobilität“ (Handwerkskammer für München und Oberbayern)

Es bedarf nicht nur der finanziellen Förderung von elektrifizierten Fahrzeugen und eines Ausbaus der Ladeinfrastruktur, es bedarf auch der Förderung von Fachkräften in diesem Bereich, die den großen Bedarf an Beratungsleistungen abdecken können. Die Zuschussung dieser Maßnahme ergänzt die Förderung von Beratungsleistungen zu Elektromobilität für Privatpersonen und Gewerbetreibende über das Förderprogramm Elektromobilität „München mobil“. Ausgebildete Beraterinnen und Berater für Elektromobilität der HWK für München und Oberbayern gelten laut der Münchner Förderrichtlinie als geeignet, um qualifizierte Beratungsleistungen zur Förderung über das Förderprogramm zu erbringen. Für die weitere Zuschussung über 2 Jahre (2018-2019) fallen Kosten in Höhe von 120.000 € an.

Entwicklung und Durchführung „Zertifikatskurs Elektromobilität“ (Handwerkskammer für München und Oberbayern)

Die Handwerkskammer für München und Oberbayern plant die Entwicklung eines komprimierten Weiterbildungsangebots „Elektromobilität“ in Form eines Zertifikatskurs für ausgewählte Zielgruppen. Die Höhe des Zuschusses für dieses Vorhaben liegt insgesamt bei 72.000 €. Die Zuschussung erfolgt unter Einhaltung der Vorgaben der De-minimis-Verordnung gemäß den Beihilferegeln der Europäischen Kommission (Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen, Amtsblatt der EU L 352/1-8 vom 24.12.2013).

Systemintegration Elektromobilität – Werkzeug des Fraunhofer IAO (Handwerkskammer für München und Oberbayern)

Das Weiterbildungsprogramm ist zwingend darauf angewiesen, derzeit in Entwicklung befindliche Werkzeuge für Mobilitätsanalysen und Simulationen zur Integration von Elektrofahrzeug bzw. Elektrofahrzeugflotten in dezentrale Energiestrukturen frühzeitig zu testen und im Rahmen von Projektarbeiten der Kursteilnehmer zur Anwendung zu bringen. Für eine zwölfmonatige pilothafte Nutzung eines Dimensionierungstools zur Konzeption, Auslegung und Bewertung lokaler Energiesysteme mit Integration von Elektrofahrzeug-Flotten entstehen Gesamtkosten in Höhe von 8.000 €, die mit einer Förderung in Höhe von 75 % mit 6.000 € durch die Landeshauptstadt München bezuschusst werden soll.

Weiterentwicklung der Webplattform Webbasiertes Analyse-Tool Elektromobilität (WATE) (TU München)

Im Rahmen der Weiterentwicklung von WATE erfolgt die Integration des Elektromobilitätsreports direkt in die Webplattform sowie die Erweiterung von WATE um eine holistische E-Mobilitätsdatenbank. Das bedeutet, es erfolgt ein Aufbau einer Datenbank mit aktuellen Elektrofahrzeugen, Hybridelektrofahrzeugen, konventionellen Fahrzeugen, Pedelecs, Lastenpedelecs und E-Rollern sowie die Entwicklung und Integration eines Tools, das konkrete nutzerspezifische Empfehlungen für die Anschaffung eines E-Fahrzeugs durch Vergleich mit dem aktuellen konventionellen Fahrzeug ermittelt.

Für WATE soll weiterhin eine mobile Version (Smartphone App) entwickelt werden, sodass der Zugriff auf alle Funktionen und Informationen von WATE auch unterwegs möglich ist. Letztlich soll die Webplattform WATE um PV-Anlagen und entsprechende Pufferspeicher erweitert werden und ein Tool zur optimalen nutzerspezifische Dimensionierung von PV-Anlagen und Pufferspeichern zur Verfügung stellen zu können.

Für die Erweiterungen der Plattform WATE soll ein Zuschuss in Höhe von 91.664 € erfolgen. Davon wird eine Stelle für einen wissenschaftlichen Mitarbeiter am Lehrstuhl für Fahrzeugtechnik der Technischen Universität München für 17 Monate angesetzt (17 PM).

Entwicklung von Geschäftsmodellen für Ladekonzepte und Ladestationen im hochverdichteten öffentlichen Raum (Hochschule München)

Mit der Einrichtung des neuen Handlungsfeldes 10 „Public-Private-Partnership“ (vgl. Kapitel 3.11) wird die Bedeutung von tragfähigen Geschäftsmodellen für öffentlich-zugängliche Ladeinfrastruktur deutlich. Diese Bedeutung hat auch die Hochschule München erkannt und ein Projekt zur Untersuchung von Geschäftsmodellen für Ladekonzepte und Ladestationen im hochverdichteten öffentlichen Raum konzipiert. Ziel des Projektes der Hochschule München/ Fakultät für Wirtschaftsingenieurwesen ist die Untersuchung eines oder mehrerer solcher Geschäftsmodelle für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur in der Stadt München. Dabei werden hauptsächlich die höherverdichteten Stadtquartiere mit ihrem Geschoßwoh-

nungsbau und größeren Tiefgaragen berücksichtigt werden. Die Arbeit der Hochschule München zeigt möglichen Investoren Best Practice Beispiele auf und kann das Interesse an der Investition in öffentlich-zugängliche Ladeinfrastruktur befördern.

Das Projekt läuft über 2 Jahre und soll mit 140.000 € bezuschusst werden, die für Personalkosten (120.000 € für 24 Personenmonate) und Sachmittel (20.000 €) anfallen. Die Bezuschussung erfolgt unter Einhaltung der Vorgaben der De-minimis-Verordnung gemäß den Beihilferegeln der Europäischen Kommission (Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen, Amtsblatt der EU L 352/1-8 vom 24.12.2013).

Federführendes Referat: Referat für Gesundheit und Umwelt

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss IHFEM 2015:

Sachmittel zur Bezuschussung von Veranstaltungen und Projekten im Bereich Bildung/ Ausbildung/ Forschung	400.000 €
--	-----------

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Sachmittel zur Bezuschussung von Veranstaltungen zur Förderung der Elektromobilität in München (jährlich in 2018, 2019, 2020 25.000 €)	76.500 €
--	----------

Sachmittel zur Bezuschussung Projekt „Weiterbildungsprogramm Berater/in für Elektromobilität“ der HWK München und Oberbayern (jährlich in 2018, 2019 60.000 €)	120.000 €
--	-----------

Sachmittel zur Bezuschussung Projekt „Entwicklung und Durchführung Zertifikatskurs Elektromobilität“ der HWK München und Oberbayern (jährlich in 2018, 2019 36.000 €)	72.000 €
---	----------

Sachmittel zur Bezuschussung Projekt „Systemintegration Elektromobilität – Werkzeug des Fraunhofer IAO“ der HWK München und Oberbayern (jährlich in 2018, 2019 3.000 €)	6.000 €
---	---------

Sachmittel zur Bezuschussung Projekt „Weiterentwicklung der Webplattform Webbasiertes Analyse-Tool Elektromobilität (WATE)“ der TU München (jährlich in 2018, 2019 45.832 €)	91.664 €
--	----------

Sachmittel zur Bezuschussung Projekt „Entwicklung von Geschäftsmodellen für Ladekonzepte und Ladestationen im hochverdichteten öffentlichen Raum“ der Hochschule München (jährlich in 2018, 2019 70.000 €)	140.000 €
--	-----------

Summe	506.164 €
--------------	------------------

3.10.1.2. Maßnahme „Kommunikationsoffensive München e'zapft is!“ (RGU)

Seit 2015 unternimmt die Landeshauptstadt München im Rahmen des „Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM)“ erhebliche Anstrengungen um die verlagerungsfähigen Anteile des innerstädtischen Verkehrs sukzessive auf batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge umzustellen. Ein Teil der IHFEM-Maßnahmen zielt hierbei auf eine Verhaltensänderung unterschiedlicher Zielgruppen innerhalb der Stadtgesellschaft ab.

So adressiert etwa das Förderprogramm Elektromobilität „München emobil“ Münchner Gewerbetreibende und Privathaushalte. Sie haben die Möglichkeit sich die Anschaffung von E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur sowie Beratungsleistungen zum Thema Elektromobilität fördern zu lassen. Maßnahmen im Bereich E-ÖPNV beispielsweise zielen auf die Bedarfe der ÖPNV-Kunden ab und im Handlungsfeld Taxiverkehr können sich Münchner Taxibetriebe ihre von E-Taxis gefahrenen Besetzkilometer fördern lassen. Im Bereich „Laden & Parken“ wird der öffentliche Ladeinfrastrukturausbau massiv vorangetrieben, wovon die Zielgruppe der E-Pkw-Fahrer in München profitiert.

Bei der Einführung neuer Mobilitätsangebote wie z.B. Ladeinfrastruktur hat sich in der Praxis gezeigt, dass ein einheitliches Erscheinungsbild sowie eine damit verbundene Marke von außerordentlich hoher Wichtigkeit für die grundsätzliche Akzeptanz und das Nutzerinteresse sind. Die genannten Infrastrukturangebote erweitern und vervollständigen das Verkehrssystem. Da die verbundenen Erwartungen an die individuelle Nutzung komplex und vielschichtig sind, ist ein kommunikativer Rahmen sinnvoll und zielführend, um eine stadtverträgliche Mobilität sicherzustellen. Das IHFEM beinhaltet also eine Vielzahl an unterschiedlichen zielgruppenspezifischen Angeboten.

Es geht in der Kommunikationsoffensive darum, den stehenden Begriff „e'zapft is!“ strategisch zu einer Dachmarke weiter zu entwickeln, so dass mit der neuen Dachmarke möglichst alle Facetten des elektromobilen Lebens in München in Verbindung gebracht werden können und sich innerhalb der Stadtgesellschaft ein Wiedererkennungseffekt einstellt. Das gesamte Handlungsprogramm „IHFEM“ soll mit dieser einheitlichen Dachmarke beworben werden.

Wie praktische Erfahrungen im gesamten IHFEM-Prozess und Erkenntnisse aus der verkehrswissenschaftlichen Praxis hinsichtlich Einheitlichkeit im Erscheinungsbild von Mobilitätsangeboten zeigen, ist ein großer kommunikativer Aufschlag nötig, um neue Angebote erfolgreich einzuführen. Damit muss das gesamte Handlungsprogramm „IHFEM“ beworben und kommunikativ begleitet werden. Hierfür werden Sachmittel in Höhe von 400.000 € beantragt. So steht der Kommunikationsoffensive ein Gesamtbudget von 700.000 € zur Verfügung.

Konkret verfolgt die Kommunikationsoffensive „München e'zapft is!“ als übergeordnetes Ziel,

die vielschichtigen städtischen E-Angebote und deren Zugänge möglichst allen Gruppen der Stadtgesellschaft zielgruppengerecht bekannt zu machen und sie zu einem Umstieg auf die Elektromobilität zu motivieren. Die Offensive soll beispielsweise Antworten liefern auf nachstehende Fragen:

- Was wird durch das städtische Förderprogramm Elektromobilität gefördert und wo können Antragsunterlagen bezogen werden?
- Wo stehen IHFEM-Ladesäulen und wie funktioniert beispielsweise der ad-hoc-Zugang an IHFEM-Ladesäulen?
- Wo kann ich mich als Unternehmen zum Thema Elektromobilität beraten lassen?

Es geht in der Kommunikationsoffensive also darum, die Marke „München e'zapft is!“, die sich ursprünglich lediglich auf das Förderprogramm Elektromobilität bezogen hatte, strategisch zu einer Dachmarke weiter zu entwickeln, so dass mit der neuen Dachmarke möglichst alle Facetten des elektromobilen Lebens in München in Verbindung gebracht werden können und sich innerhalb der Stadtgesellschaft ein Wiedererkennungseffekt einstellt. Das wichtigste Ziel aller Kommunikationsmaßnahmen ist hierbei - wie oben dargestellt - dass möglichst viele Bürgerinnen und Bürger die städtischen Aktivitäten kennen und wissen, wie sie genutzt werden können.

Konkrete kommunikative Maßnahmen sollen u.a. sein:

- Entwicklung eines eigenen Internetportals
- Erstellung von Printprodukten und Werbemitteln (Flyern, Website, kurze Werbespots auf Infoscreens und in Kinos, usw)
- Vor-Ort-Aktivitäten (z.B. zielgruppenorientierte Roadshows zum Testen von E-Fahrzeugen)
- Kommunikation über SocialMedia
- Produktion eines Imagefilms
- Entwicklung eines Gestaltungs- und Kommunikationskonzeptes für Ladesäulen
- u.a.

Das wichtigste Ziel aller Kommunikationsmaßnahmen ist hierbei – wie oben dargestellt - dass möglichst viele Bürgerinnen und Bürger die städtischen Aktivitäten kennen und wissen, wie sie genutzt werden können. Weiter soll die Kommunikationsoffensive alle mit Elektromobilität verbundenen positiven Effekte hinsichtlich Luftreinhaltung, Klimaschutz und Lärminderung zielgruppengerecht vermitteln.

Die Kommunikationsoffensive „München e'zapft is!“ soll durch eine externe Auftragnehmerin bzw. einen externen Auftragnehmer konzeptioniert und umgesetzt werden, wie im Beschluss vom 16.12.2016 zur „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung

innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität München (IHFEM 2015)“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) erstmalig beschrieben. Im Umweltausschuss am 20.06.2017 wird durch das Referat für Gesundheit und Umwelt bereits ein Vergabebeschluss mit einem Auftragswert von 200.000 € eingebracht, um das Grundkonzept für Kommunikationsstrategie und Markenbildung an eine externe Auftragnehmerin/ einen externen Auftragnehmer zu vergeben.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 18 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Referat für Gesundheit und Umwelt

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss Mittelumschichtung IHFEM 2015:

Kommunikationsoffensive München e'zapft is!	300.000 €
---	-----------

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Erweiterung Kommunikationsoffensive München e'zapft is! und Werbebudget für das gesamte Handlungsprogramm „IHFEM“	400.000 €
---	-----------

3.10.2. Neue Maßnahmen mit Finanzierungsbedarf

3.10.2.1. Maßnahme „Koordinationsstelle Elektromobilität innerhalb der Stadtverwaltung“ (RGU)

Seit dem Grundsatzbeschluss vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) setzt die Verwaltung das „Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM)“ um. Die Federführung der Prozesssteuerung liegt hierbei im Referat für Gesundheit und Umwelt. Die IHFEM – Koordination wird im Sachgebiet Elektromobilität (RGU - UVO 22) erfolgreich umgesetzt.

Während das Referat für Gesundheit und Umwelt die Strukturierung, Organisation und Koordination des IHFEM entwickelt hat, fehlt es in der Stadtverwaltung an einer zentralen Anlaufstelle vor allem für externe Akteure (Bürgerinnen und Bürger, Gewerbe, Organisationen, NGOs. u.ä.). Seit 2015 wenden sich zahlreiche Fachleute, etwa aus Wirtschaft und Wissenschaft, Marketing und Kommunikation, aber auch stetig mehr Bürgerinnen und Bürger mit ihren Fragen, Anliegen und Anregungen im Bereich Elektromobilität an die Verwaltung.

Um für alle Akteure eine fachgerechte und zeitnahe Unterstützung gewähren zu können, bedarf es der Einrichtung einer Koordinationsstelle Elektromobilität innerhalb der Stadtverwaltung. Die nähere Beschreibung der Koordinationsstelle mit Aufgabenzuschnitt findet sich unter Kapitel 6.1.

Um für alle Akteure eine fachgerechte und zeitnahe Unterstützung gewähren zu können, bedarf es der Einrichtung einer Koordinationsstelle Elektromobilität innerhalb der Stadtverwaltung. Hier sollen mit einem VZÄ die anfallenden planerisch-konzeptionellen Tätigkeiten erledigt werden. Die nähere Beschreibung der Koordinationsstelle mit Aufgabenzuschnitt und benötigten finanziellen Mitteln und personellen Ressourcen findet sich unter Kapitel 6.1 . Dort werden die Stadtratsanträge „E-Mobilitätsagentur für München“ der SPD-Stadtratsfraktion vom 01.04.2015 (Antrag Nr. 14-20 / A 00865) und „E-Mobilität: Handlungsfeld 0 – Münchner Agentur für Elektromobilität“ der Stadtratsfraktion der GRÜNEN/RL vom 30.04.2015 (Antrag Nr. 14-20 / A 00986) gewürdigt.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich zudem in Anlage 19 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Referat für Gesundheit und Umwelt

Benötigte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten jährlich (Stellenneuschaffung)	81.870 €
1 VZÄ E13, dauerhaft ab 2018, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	dauerhaft ab 2018
Ersteinrichtung Arbeitsplatz	2.370 € einmalig

3.10.2.2. Maßnahme „Verbreitung der notwendigen Kompetenzen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur an und in Gebäuden“ (RGU)

Für den raschen Ausbau der Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität ist es wichtig, dass in den Bereichen Sanieren und Bauen (Zielgruppen u.a.: Planerinnen und Planern, Architektinnen und Architekten, Handwerksbetriebe Elektro- und Informationstechnik, Bauherrinnen und Bauherren) und Immobilienwirtschaft (Zielgruppen u.a.: Hausverwaltungen, Bauträger) das für die praktische Umsetzung notwendige Wissen (u.a. zu Brandschutz, Datensicherheit, Recht, Kommunikation) praxisgerecht und anwendungsorientiert vermittelt wird. Damit wird die Kompetenz der Entscheiderinnen und Entscheider deutlich verbessert. Andernfalls wird sich die Zahl der Elektromobil-Ladestationen in und an Gebäuden nicht im notwendigen Maß steigern lassen. Bad practice und negative Erfahrungen sollen mit der beantragten Maßnahme möglichst vermieden werden.

Dabei sind insbesondere folgende Fragestellungen von Bedeutung:

- Datensicherheit bei intelligenten Stromzählern (smart meter) und Steuerungs-Software bzw. smart home-Technologie
- Unterstützung der Entscheidungsfindung in Wohnungseigentümer-Gemeinschaften
- Notwendige, wirtschaftlich sinnvolle Ertüchtigung der Elektroversorgung in und an Gebäuden
- Einhaltung begleitender Bau-Vorschriften, z. B. Brandschutz
- Finanzierungs- und Betreiber-Modelle zur Lade-Infrastruktur
- Parkraum-Management

Über eine Ausschreibung wird eine fachlich versierte Auftragnehmerin bzw. ein fachlich versierter Auftragnehmer gesucht, mit der bzw. mit dem aufbauend auf dem bestehenden Fachwissen im Umfeld des Bauzentrums das aktuelle Wissen und der Stand der Technik zusammengefasst, verbreitet und gefördert wird. Da die Maßnahme beim Bauzentrum München als Kompetenzzentrum der Landeshauptstadt München angesiedelt wird, sind vorbereitende Studien nicht notwendig. Damit wird auch erreicht, dass das Fachwissen über die Strukturen des Bauzentrums (Beratung mit ehrenamtlichen Fachleuten) dauerhaft bereitgestellt werden kann. Eine besondere Aufgabe ist dabei, diese Wissensvermittlung adäquat für die unterschiedlichen Zielgruppen aufzubereiten.

Die Maßnahme wird vom Bauzentrum München betreut. Deswegen fallen keine Kosten für Raummiete und sonstige begleitende Hilfestellungen an. Im Rahmen einer Ausschreibung soll ein Team gewonnen werden, welches den Informationsaustausch, die Planung von Veranstaltungen und die Initiierung eines Netzwerks bewerkstelligt. Der geschätzte Finanzbedarf beläuft sich auf 50.000 € für 3 Jahre. Für Veranstaltungen und Veröffentlichungen werden regelmäßig Fachleute hinzugezogen. Hierfür wird ein Finanzrahmen von zusätzlich 40.000 € benötigt.

Der Projektschwerpunkt liegt im ersten Jahr auf einer umfassenden Zusammenstellung und Analyse der Brems-Faktoren und Herausforderungen und der Schaffung von Strukturen zur dauerhaften Fortschreibung dieses Experten-Wissens. Im zweiten Jahr folgt die Vertiefung der Projekt-Themen und eine differenzierte Feststellung der Lösungsansätze. Im dritten Jahr wird das Fachwissen im Raum München verstetigt. Während der Projektlaufzeit werden verstärkt an den Zielgruppen orientierte Veranstaltungen durchgeführt und Informationsangebote verbreitet. Die vorhandenen Strukturen und die Vernetzung vom Bauzentrum München werden größtmöglich genutzt und gewährleisten die dauerhafte neutrale Wissensvermittlung. Während der gesamten Projektlaufzeit wird eine größtmögliche Anzahl von Veranstaltungen durchgeführt.

Die induzierten Kompetenzen in der Fachwelt Bauen und Verwaltung in München stärken die Wirtschaftskraft in der Region, vornehmlich im mittelständischen Bereich. Der Werterhalt der Gebäude und die nachhaltige Mobilität in München wird gefördert. Die hierzu notwendige Vernetzung der Kompetenzen in den Bereichen regenerative Energien / Solarenergie, optimale Speicherstrategien, Verbrauchssteuerung, die Implementierung der Kompetenzen zu Lade-Infrastruktur im Baugeschehen und der Gebäudeverwaltung wird deutlich beschleunigt.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 20 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Referat für Gesundheit und Umwelt, Bauzentrum

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Sachmittel für die Abwicklung des Projekts (Strukturierung der Aufgabenstellung, Auflistung der Brems-Faktoren, Auflistung der Lösungsansätze, Einbindung von Verbänden und Institutionen, Konzeptionierung von Veranstaltungen)	50.000 €
Sachmittel für die Vergütung von Referentinnen und Referenten bei Veranstaltungen oder für Textbeiträge externer Verfasserinnen und Verfasser für Veröffentlichungen	40.000 €

3.10.2.3. Maßnahme „Integration des Themas E-Mobilität in die Mobilitätsberatung München – Gscheid mobil“ (KVR)

Unter der Dachmarke „München – Gscheid mobil“ informiert, berät und motiviert die Landeshauptstadt München unter Federführung des Kreisverwaltungsreferats Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen zur Nutzung von nachhaltiger Mobilität. Dazu gehören selbstverständlich auch die neuen Angebote im Bereich E-Mobilität, die im Rahmen der existierenden Projekte kommuniziert werden.

Um gerade diesem Baustein einen zusätzlichen Schub zu verschaffen, soll einerseits die Internetpräsenz von „Gscheid mobil“ zu einem bürgerfreundlichen Informationsportal ausgebaut und andererseits passende Schnupperangebote insbesondere für Pedelecs, E-Lastenräder und E-CarSharing konzipiert werden. Diese werden sowohl über die bereits existierenden Kanäle als auch über die neuen Medien kommuniziert.

Besonders für die Zielgruppen Neubürger, Familien und Arbeitnehmer könnten Pedelecs als Verkehrsmittel für die täglichen Wege interessant sein. Die hohen Anschaffungskosten stellen jedoch eine nicht unerhebliche Hürde dar, gerade wenn sich der Nutzen im Alltag noch nicht beweisen konnte. Hier sind sowohl unverbindliche Schnupperangebote (zum Beispiel für Neubürger als auch für werdende Familien) als auch Informations- und Beratungskampagnen zu den verschiedenen Finanzierungsmöglichkeiten wie z.B. dem steuerlich begünstigten Dienstfahrrad (Dienstwagenprivileg / 1 % Regel für Fahrräder und E-Bikes) hilfreich.

Die Verknüpfung der Öffentlichkeitsarbeit zur E-Mobilität mit dem Mobilitätsmanagement ist ideal, da die Menschen bei „München – Gscheid mobil“ zu einem Zeitpunkt angesprochen werden, in dem sich ihr Mobilitätsalltag ohnehin verändert, neue Wege bestritten werden müssen und Neuanschaffungen ins Haus stehen. Auch wenn bisher noch kein Interesse oder Kenntnis von E-Mobilitätsangeboten vorhanden war, soll proaktiv und bedürfnisorientiert informiert – sozusagen Appetit angeregt werden.

Aber auch im Zuge der aktiven Suche von Bürgerinnen und Bürgern nach Mobilitätslösungen ganz generell muss es Aufgabe der Landeshauptstadt München sein, diese auf die Angebote im Bereich der E-Mobilität - integriert in das gesamte Mobilitätsportfolio - hinzuweisen. Entsprechend soll die „Gscheid Mobil“-Internetseite um die E-Mobilitätsangebote erweitert werden. Damit können die E-Mobilitätsoptionen integriert in das erfolgreiche „Gscheid Mobil“-Programm barrierefrei und den Bürgerinnen und Bürgern einfach zugänglich kommuniziert werden.

Bis November 2017 soll die Ausschreibung und Vergabe der Leistungen erfolgen. Bis Mai 2018 folgt die Integration des Themas E-Mobilität in den im Aufbau befindlichen Webauftritt von Gscheid Mobil und die Kommunikation bei potenziellen Nutzern. Bis September 2019 er-

folgen regelmäßige Updates hinsichtlich Inhalte und Technik sowie Monitoring und die Evaluation.

In Hinblick auf die Konzipierung von Schnupperangeboten ist geplant, bis November 2017 die Feinplanung der Schnupperangebote und die Integration in die Projekte für Neubürger sowie für Familien umzusetzen. Bis Januar 2018 folgt dann die Abstimmung und Ausschreibung der Schnupperangebote mit Händlern und Verleihern. Bis März 2018 sollen die Schnupperangebote in die bestehenden Angebote integriert werden. Im Zeitraum März 2018 bis September 2019 erfolgt das Monitoring, Nachjustierung und die Evaluation der Nutzung und Wirkung der Schnupperangebote.

Durch die Maßnahme erfolgt eine weitere Sensibilisierung der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens, mit der Integration des Themas E-Mobilität, eine Verbesserung der Mobilitätsabläufe von Bürgerinnen und Bürgern, die Förderung eines ressourcenschonendem Mobilitätsverhalten sowie eine Identifikationssteigerung mit der Stadt München und ein positives Stadtmarketing.

Für die Umsetzung der Maßnahme fallen Kosten in Höhe von 40.000 € an, nämlich 10.000 € für die (Teil-)Finanzierung der Schnupperangebote, 10.000 € für die Entwicklung eines internetbasierten Kommunikationskonzepts, 10.000 € für den redaktionellen Aufbau des Internetportals Gscheid mobil mit Integration des Themas E-Mobilität sowie 10.000 € für die technische Umsetzung des Internetportals und die Integration des Themas E-Mobilität.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 21 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Kreisverwaltungsreferat

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Integration des Themas E-Mobilität in die Mobilitätsberatung München – Gscheid mobil	40.000 €
davon:	
• (Teil-)Finanzierung Schnupperangebote: 10.000 €	
• Entwicklung eines internetbasierten Kommunikationskonzepts: 10.000 €	
• Redaktioneller Aufbau Internetportal Gscheid mobil mit Integration des Themas E-Mobilität: 10.000 €	
• Technische Umsetzung Internetportal und Integration E-Mobilität: 10.000 €	

3.11. Handlungsfeld 10: Public-Private-Partnership

3.11.1. Neue Maßnahmen mit Finanzierungsbedarf

3.11.1.1. Maßnahme „Public-Private-Partnership“

Bei nachfolgend dargestelltem Sachverhalt handelt es sich um die Vergabe einer Beratungsleistung sowie einer Dienstleistungskonzession zum Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Da der geschätzte Auftragswert jeweils die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München übersteigt, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich.

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 und der Vollversammlung vom 23.01.2013 über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbezogenheit im zuständigen Fachausschuss vor Durchführung der Ausschreibung zu behandeln.

In den Vergabeunterlagen für die Vergabe der Beratungsleistung wird der geschätzte Auftragswert als Hinweis an die Bieter genannt. Dieser Hinweis ist vergaberechtlich jeweils zulässig und wegen der begrenzten Haushaltsmittel gerechtfertigt. Da der geschätzte Auftragswert in den Vergabeunterlagen genannt wird, kann die Behandlung des Kosten- und Finanzteils sowie der Auftragssumme in öffentlicher Sitzung stattfinden.

1. Vorstellung des Projekts

a. Aktuelle Beschlusslage

Auf Basis des Beschlusses des Stadtrates zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015) vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) sowie dem in der Folge ergangenen Umsetzungsbeschluss des Stadtrates zum Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Ladesäulensystems (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04950) wurden die Stadtwerke München GmbH (SWM) mit dem Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Ladesäulensystems für Elektrofahrzeuge beauftragt. Diese Beauftragung soll und muss nochmals erweitert werden, um den Ausbau an Ladeinfrastruktur weiter voranzutreiben. Grundgedanke dieses Vorgehens war und ist, dass die Betriebseinnahmen aus der kostenpflichtigen Nutzung der Ladesäulen nur einen kleinen Beitrag zur Deckung der zu erwartenden Betriebskosten liefern können, so dass Aufbau und Betrieb einer Ladesäuleninfrastruktur in wirtschaftlicher Hinsicht ein Defizitgeschäft darstellen.

b. Rasante Entwicklung

Parallel zu diesem von der Landeshaupt München zu Recht angeschobenen Aufbau einer Ladeinfrastruktur durch die öffentliche Hand haben sich die Marktumstände mit erheblichem Tempo weiterentwickelt und maßgeblich verändert und es ist davon auszugehen, dass das Entwicklungstempo weiter zunehmen wird.

Dies zeigt sich zum einen auf der technischen Seite, auf welcher erhebliche Kapazitätssteigerungen bei den in Elektrofahrzeugen einsetzbaren Batterien wie auch Fortschritte bei den Ladesäulen zu erwarten sind. Zum anderen aber verdeutlichen entsprechende Förderprogramme (etwa das Bundesförderprogramm für E-Fahrzeuge oder auch die unter Kapitel 3.4.1.1 dargestellte E-Taxi Förderung durch die Landeshauptstadt München), dass die gesamtgesellschaftliche Entwicklung weg vom Verbrennungsmotor hin zu lokal emissionsfreien Antriebstechnologien weiter fortgeschritten ist und weiter an Fahrt zunimmt. Schließlich zeigen sich am Markt auch alternative Modelle zum Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur. Dazu im Einzelnen:

aa. Bereits praktizierte Modelle unter Beteiligung Privater

Alternative Modelle für die Errichtung und den Betrieb von Ladesäuleninfrastruktur wurden von anderen Kommunen bereits erfolgreich etabliert.

Das Land Berlin hat beispielsweise Errichtung und Betrieb von Ladeinfrastruktur im öffentlichen sowie öffentlich zugänglichen Raum im Rahmen eines Vergabeverfahrens vergeben. Die im durchgeführten Vergabeverfahren obsiegende Bietergemeinschaft ist dort verpflichtet, Ladeinfrastruktur zu errichten und diskriminierungsfrei für alle Mobilitätsanbieter zu betreiben.

In der Hansestadt Hamburg wird Ladesäuleninfrastruktur durch die stadteigenen Stadtwerke (Hamburg Energie) in Zusammenarbeit mit Vattenfall Europe Innovation GmbH errichtet und betrieben. Errichtung und Betrieb der Ladesäulen liegen dabei in der zentralen Koordinierungsverantwortung der städtischen Stromnetz Hamburg GmbH. Der eingesetzte Strom muss nachweislich vollständig regenerativ erzeugt sein, die Ladesäulen müssen an den ausgewählten Standorten stadtbildverträglich errichtet werden und der Zugang zur Ladeinfrastruktur muss diskriminierungsfrei erfolgen.

bb. Sich entwickelnder Markt für Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur

Darüber hinaus scheint sich derzeit ein Markt herauszubilden, in dem Unternehmen der öffentlichen Hand komplette Pakete für Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur anbieten und damit werben, dass dabei keinerlei Kosten für die jeweilige Kommune anfallen.

c. Beteiligung Privater an Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund in der Landeshauptstadt München

aa. Derzeit Markthochlauf

Dies deutet darauf hin, dass derzeit ein Markthochlauf stattfinden und Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur sich mehr und mehr zu einem sich tragenden Geschäftsmodell entwickeln könnten. In diesem Fall könnten etwaige Zuschüsse seitens der öffentlichen Hand mittelfristig erheblich verringert werden und letztlich nicht mehr erforderlich sein. In welchem zeitlichen Horizont dieser Markthochlauf stattfinden wird und welches Betreibermodell sich dabei letztlich als das wirtschaftlich und fachlich beste herausstellen wird, ist nicht mit Sicherheit absehbar.

Um an dieser sich abzeichnenden Entwicklung im Interesse einer möglichst geringen Belastung des Stadthaushaltes mit dem Ziel einer weiteren Beschleunigung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur frühzeitig partizipieren zu können, gleichzeitig aber etwaige Risiken für die Landeshauptstadt München möglichst gering zu halten, sollte der Markt in Bezug auf alternative Modelle zu Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur unter Beteiligung Privater zunächst getestet werden.

bb. Markttest

Dazu ist es zielführend, ein Vergabeverfahren durchzuführen, in dessen Rahmen die Landeshauptstadt München unter Bereitstellung des Betrages von 1 Mio. € ein passendes Unternehmen sucht, das zu diesem Betrag Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur durchführt.

Auf diese Weise wird sich zeigen, welche Modelle derzeit auf dem Markt verfügbar sind, um zeitnah Private an Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund in der Landeshauptstadt München beteiligen und die Kosten für den Stadthaushalt senken zu können. Auch kann so herausgefunden werden, welches Modell dabei einerseits der derzeitigen Markt- und Ladeinfrastruktursituation in München bestmöglich angepasst ist, insbesondere sich in die bestehende Ladeinfrastruktur einfügt, andererseits aber auch zukunftsfähig und möglichst kostengünstig ist.

Dieses Vorgehen soll nicht in Konkurrenz zum bisherigen Modell unter Beteiligung der SWM treten, sondern dieses ergänzen und so eine weitere kostengünstige Beschleunigung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund in München bewirken.

cc. Vergaberechtliche Umsetzung

Die Realisierung des Aufbaus und Betriebs von Ladeinfrastruktur unter Beteiligung Privater in dem vorgenannten Rahmen im Wege einer Vergabe muss aufgrund der Komplexität dieses

Projekts aus Sicht des Referats für Gesundheit und Umwelt in Zusammenarbeit mit einer Rechtsanwaltskanzlei oder einem sonstigen geeigneten externen Auftragnehmer bzw. eine Auftragnehmerin erfolgen. Um eine dazu geeignete Rechtsanwaltskanzlei oder einen sonstigen geeigneten externen Auftragnehmer bzw. eine externe Auftragnehmerin zu finden, ist ein entsprechendes Vergabeverfahren durchzuführen (nachfolgend als '**Beratungs-Vergabe**' bezeichnet).

Der dabei ausgewählte Bieter bzw. die Bieterin soll im Anschluss in engem fachlichen Austausch das federführende Referat für Gesundheit und Umwelt, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft und sonstige betroffene Referate dabei unterstützen ein weiteres Vergabeverfahren durchführen, an dessen Ende die Auswahl eines passenden Unternehmens steht, das den Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur durchführt (nachfolgend zusammenfassend als '**Infrastruktur-Vergabe**' bezeichnet).

cc. Intensive Beteiligung des Stadtrates sowie der SWM und der betroffenen Referate

In Anbetracht der bestehenden Betrauung der SWM sowie der hochkomplexen Regelungsmaterie muss das geplante Vorgehen in enger Abstimmung mit den SWM, den beteiligten Referaten und dem Stadtrat erfolgen. Aus diesem Grund wird die Einrichtung einer entsprechenden Arbeitsgruppe vorgeschlagen, welche die Rechtsanwaltskanzlei (bzw. dem sonstigen geeigneten externen Auftragnehmer bzw. externe Auftragnehmerin) bei der Erarbeitung der Vergabeunterlagen fachlich unterstützt.

Darüber hinaus ist auch die erneute Beteiligung des Stadtrates zu den wesentlichen Verfahrensschritten vorgesehen:

- zum einen nach Erarbeitung der vorgenannten Vergabeunterlagen für die Infrastruktur-Vergabe und
- zum anderen vor der endgültigen Zuschlagserteilung.

Dazu im Einzelnen Folgendes:

2. Auftragsvergaben

a. Begründung für die Auftragsvergaben

Das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) hat für die Durchführung der beiden Aufträge der oben skizzierten Aufgaben derzeit kein ausreichendes eigenes Personal und sieht keinen Bedarf, für deren Durchführung eigenes Personal einzustellen.

Im Ergebnis verbleibt als einzige Möglichkeit zur zeitnahen Durchführung der beiden Aufträge jeweils eine Vergabe an einen externen Auftragnehmer bzw. externe Auftragnehmerin.

b. Auszuschreibende Leistungen in Bezug auf die Beratungs-Vergabe

Gegenstand der auszuschreibenden Tätigkeiten ist die Beratung und Unterstützung bei der oben skizzierten Infrastruktur-Vergabe. Dies umfasst neben der Unterstützung der Infrastruktur-Vergabe als solcher insbesondere auch die Erarbeitung der für die Infrastruktur-Vergabe erforderlichen Vergabeunterlagen einschließlich der Leistungsbeschreibung, da diese maßgeblichen Einfluss auf die eingehenden Angebote hat. Die Erarbeitung muss in enger fachlicher Abstimmung mit den zahlreichen betroffenen Referaten (insbesondere Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft) erfolgen. Im Einzelnen sind dabei folgende Erwägungen maßgeblich:

aa. Zur Erstellung einer hinreichend präzisen aber dennoch ausreichend offenen Leistungsbeschreibung ist eine umfassende Betrachtung der im Zusammenhang mit Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur zu beachtenden rechtlichen und - stadtweit abzustimmenden - fachlichen Umstände zwingende Voraussetzung. Die Leistungsbeschreibung wird dabei in Bezug auf die von ihr vorzugebenden Rahmenbedingungen auf einer entsprechenden Meinungsbildung innerhalb der Landeshauptstadt München basieren müssen, etwa was Vorgaben für mögliche Standorte, Gestaltung etc. betrifft.

bb. Die Leistungsbeschreibung für die Infrastruktur-Vergabe muss auch bereits die wesentlichen – vom Auftragnehmer bzw. von der Auftragnehmerin auszuarbeitenden - vertraglichen Rahmenbedingungen enthalten, welche Ausgangsbasis für die nachfolgenden Verhandlungen mit den Bietern bzw. den Bieterinnen sein werden. Diese umfassen neben grundsätzlichen technischen Spezifikationen beispielsweise auch für die Landeshauptstadt wesentliche Vorgaben zu Einflussmöglichkeiten, Instandhaltungs- und Haftungsregelungen, der Laufzeit sowie zu den Eigentumsverhältnissen an der Infrastruktur nach Ende der Laufzeit. Auch die Erarbeitung der wesentlichen Vertragsbedingungen erfordert eine enge Abstimmung mit den betroffenen Fachreferaten.

Die Tätigkeit des Auftragnehmers bzw. der Auftragnehmerin beinhaltet damit insbesondere

- die Unterstützung bei der Durchführung des Vergabeverfahrens einschließlich insbesondere bei
 - der Beratung zu möglichen zukünftigen Geschäftsmodellen (insbesondere in Bezug auf Finanzierung und Sicherstellung eines dauerhaften Betriebs) für Elektro-Ladeinfrastruktur in München und
 - der Erstellung der Vergabeunterlagen (einschließlich Erstellung einer Leistungsbeschreibung und Erarbeitung der Zuschlagskriterien in Abstimmung mit den beteiligten Fachreferaten sowie eines Vertragswerkes) jeweils unter Berücksichtigung insbesondere
 - des derzeitig praktizierten Geschäftsmodells der Landeshauptstadt München, insbesondere des Umfangs der Gestaltungshoheit der Landeshauptstadt München und
 - der gegenwärtigen und zukünftigen rechtlichen und wirtschaftlichen Bedingungen und Prognosen (z.B. in Bezug auf die Ladetechnik und Zugangskonzepte, die Verkehrsentwicklung sowie die Kostenentwicklung für Errichtung und Betrieb der Infrastruktur),
 - den Bietergesprächen vor Ort in München,
 - der umfassenden Prüfung und Bewertung (einschließlich eines Entscheidungsvorschlags) der eingehenden Angebote in Bezug auf das Geschäftsmodell, die rechtliche Realisierbarkeit insbesondere unter Berücksichtigung sämtlicher betroffener Rechtsgebiete (z.B. Beihilferecht, Konzessionsrecht, Vergaberecht, Straßenrecht, öffentliches Recht, insbesondere Energiewirtschaftsrecht, Sondernutzungsrecht, Straßen – und Wegerecht, Mess- und Eichrecht, Datenschutzrecht, Denkmalschutzrecht sowie Gesellschaftsrecht, Kapitalmarktrecht etc.) und der Wirtschaftlichkeit der Angebote, jeweils unter Berücksichtigung der verschiedenen Themenkreise (z.B. Standortkonzept, Authentifizierungsmodelle, Abrechnungsmodelle, Tarifstruktur unter Berücksichtigung etwaiger Parkgebühren, Skalierung, systemische Interoperabilität etc.) und Rollenverteilungen (Ladeinfrastrukturbetreiber, Mobilitätsanbieter, Lieferant, Netzbetreiber, Nutzer),
 - der Führung von Verhandlungen mit Bietern im Zusammenhang mit dem Vergabeverfahren einschließlich der Prüfung und Verhandlung von Vertragsentwürfen der Bieter,
 - der Bereitstellung von erforderlichen Unterlagen und Informationen für und Auskünfte an die Bieter, Organisation und Durchführung von Bietergesprächen, Backoffice,
- die Durchführung von mindestens 3 Workshops in München zur Abstimmung mit den beteiligten Referaten im Zusammenhang mit dem Vergabeverfahren vor Ort in München,
- die Anwesenheit vor Ort in München für Termine mit Organen der Landeshauptstadt

- oder Referaten an bis zu drei weiteren Terminen,
- eine enge Abstimmung mit der Landeshauptstadt München, ihren Organen und ihrer Verwaltung, insbesondere in fachlicher Hinsicht.

c. Auszuschreibende Leistungen in Bezug auf die Infrastruktur-Vergabe

Wesentlich für den Erfolg der Infrastruktur-Vergabe ist insbesondere die unter Zuhilfenahme des im Rahmen der Beratungs-Vergabe gefundenen externen Auftraggebers bzw. externen Auftraggeberin zu erarbeitende Leistungsbeschreibung. Sie hat maßgeblichen Einfluss auf die eingehenden Angebote und den weiteren Verlauf des Vergabeverfahrens. Der langfristige Erfolg der Infrastruktur-Vergabe für die Landeshauptstadt München steht und fällt mit der Qualität der Leistungsbeschreibung. Die für eine Ladeinfrastruktur-Vergabe erforderliche hinreichend genaue Leistungsbeschreibung kann dabei - wie dargestellt - jedoch erst Zwischenergebnis der entsprechenden Beratung durch den in der Beratungs-Vergabe gefundenen externen Auftraggeber bzw. externen Auftraggeberin in Abstimmung mit den Fachreferaten sein und damit zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht detailliert vorgelegt werden.

Die auszuschreibenden Tätigkeiten beinhalten dessen ungeachtet:

- Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet München unter Berücksichtigung folgender Rahmenbedingungen:
 - Diskriminierungsfreier Zugang: Sicherzustellen ist, dass grundsätzlich an jeder Ladesäule auf öffentlichem Grund unabhängig vom Betreiber bzw. von der Betreiberin der konkreten Ladesäule oder des Stromlieferanten jederzeit geladen werden kann.
 - Gestaltungshoheit der Stadt: Ferner ist der Landeshauptstadt München hinreichende Gestaltungshoheit, z.B. hinsichtlich des Standortkonzepts, der Parkraumbewirtschaftung, des Authentifizierungsmodells und/oder des visuellen Erscheinungsbildes einzuräumen.
 - Interoperabilität: Es muss ferner gewährleistet sein, dass das Konzept betreiberübergreifend auf eine Interoperabilität, d.h. eine Anschlussfähigkeit mit möglichst allen bestehenden Ladesystemen, ausgelegt ist. Grundvoraussetzung ist in dieser Hinsicht die Sicherstellung der Kompatibilität mit dem bestehenden Betreiberkonzept der SWM.
 - Geschäftsmodell / Skalierung: Das Modell muss des Weiteren langfristig wirtschaftlich betreibbar sein. Im Konzept müsste daher auch die langfristige Sicherung der Finanzierung für den Betrieb der aufgebauten Ladeinfrastruktur (Betrieb, Wartung, Entstörung, Hotline) substantiiert dargelegt werden. Für den Aufbau der Ladeinfrastruktur (Material/Hardware und Installationskosten) sowie den Betrieb wird Landeshauptstadt München den obsiegenden Bieter bzw. der obsiegenden Bieterin mit einer Anschubfinanzierung in Höhe von 1 Mio. € unterstützen.

- Einheitliche Gestaltung: Ferner muss sichergestellt werden, dass die errichteten und betriebenen Ladesäulen an den ausgewählten Standorten stadtbildverträglich errichtet werden (Design, Farbe und Dauerhaftigkeit der Ladesäule sowie zur Sicherung gegen Vandalismus und Rückbau Verpflichtungen nach Nutzungsaufgabe u.ä. getroffen werden).

3. Kosten und Finanzierung

siehe Zusammenfassung unten sowie Finanzierungsteil Kapitel 1.1

4. Vergabeverfahren

a. In Bezug auf die Beratungs-Vergabe

Der nach Maßgabe der durchgeführten Markterkundung geschätzte Auftragswert für die Beratung beträgt 200.000 € (ohne MwSt.). Es wurden bis zu 133 Beratertage á 1.500 € (ohne MwSt.) zugrunde gelegt.

Bei der zu vergebenden Leistung handelt es sich um eine Vergabe, die unter die Verfügung des OB vom 22.08.2008 fällt und somit nur im Einvernehmen mit der Vergabestelle 1 erfolgen kann. Das Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 wird mit der Durchführung des Vergabeverfahrens beauftragt.

Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen Bedarfsstelle und der Vergabestelle 1.

Der geschätzte Auftragswert liegt unterhalb des Schwellenwertes von 209.000 € (ohne MwSt.), der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichten würde. Es ist daher ein nationales Vergabeverfahren durchzuführen. Als Verfahren wird eine Öffentliche Ausschreibung gemäß § 3 Abs. 1 VOL/A durchgeführt.

Die Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgt überregional auf www.bund.de, www.baysol.de und www.muenchen.de/vgst1. Zudem werden die kompletten Vergabeunterlagen auf www.muenchen.de/vgst1 eingestellt. Jedes interessierte Unternehmen kann die Vergabeunterlagen herunterladen oder schriftlich bei der Vergabestelle 1 anfordern und ein Angebot abgeben. Die Bieter und Bieterinnen erhalten eine Frist von 3 Wochen, um ein Angebot abgeben zu können.

Die Bewerberinnen und Bewerber müssen ihre Eignung anhand von Unterlagen zur Leistungsfähigkeit und zu Ausschlussgründen nachweisen.

Zuschlagskriterien

- Preis (40 %)
- Qualität des Grobkonzepts hinsichtlich
 - Vorgehensweise bei der Abstimmung mit der Landeshauptstadt München (20 %)
 - Berücksichtigung des derzeit praktizierten Finanzierungs- und Betreibermodells der Landeshauptstadt München, insbesondere des Umfangs der Gestaltungshoheit der Landeshauptstadt München (10 %)
 - Berücksichtigung der rechtlichen und wirtschaftlichen Bedingungen und Prognosen in Bezug auf die Ladetechnik und Zugangskonzepte, die Verkehrsentwicklung sowie die Kostenentwicklung für Errichtung und Betrieb der Infrastruktur (10 %)
 - Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsgebiete bei der Wertung der Angebote in Bezug auf die rechtliche Realisierbarkeit (20 %)

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander ins Verhältnis gesetzt. Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1. Die inhaltliche Wertung wird durch das Referat vorgenommen.

Eine erneute Befassung des Stadtrats ist erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 25 % übersteigen sollte. Einer erneuten Stadtratsbefassung bedarf es nicht, wenn aus vergaberechtlichen Gründen eine Änderung der Wahl der Vergabe- und Vertragsordnung, der Vergabeverfahrensart, der Eignungskriterien oder der Zuschlagskriterien erforderlich sein sollte, oder weil das Vergabeverfahren aus vergaberechtlichen Gründen aufgehoben werden musste.

Die Beschlussvorlage ist hinsichtlich der Ausführungen zum Vergabeverfahren mit dem Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 abgestimmt.

b. In Bezug auf die Infrastruktur-Vergabe

Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen Bedarfsstelle und der im Rahmen der Beratungs-Vergabe gefundenen Auftragnehmerin bzw. dem Auftragnehmer unter Einbeziehung der betroffenen Referate (insbesondere Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft).

Da Auftragsinhalt der geplanten Ausschreibung die Errichtung und der Betrieb von Ladesäulen auf eigene Rechnung und eigenes Risiko ist, dürfte ein Konzessionsvergabeverfahren im Sinne der Konzessionsvergabeverordnung (KonzVgV) durchzuführen sein, welches Konzessionsgeber im Wesentlichen frei ausgestalten können (§ 151 Satz 3 GWB, § 12 Abs. 1 Satz 1 KonzVgV).

Nach § 12 Abs. 1 Satz 2 KonzVgV ist dabei Grundidee, das Verfahren an den Vorschriften der Vergabeverordnung (VgV) zum Ablauf des Verhandlungsverfahrens mit Teilnahmewettbewerb auszurichten. Entsprechend der gesetzgeberischen Konzeption erscheint es hier sinnvoll, ein mindestens zweistufiges Verfahren durchzuführen. Bei diesem werden von den jeweiligen Bieterinnen und Bieterinnen zunächst Grobkonzepte eingereicht, welche im Rahmen der weiteren Verhandlungsrunden weiter konkretisiert werden. Ziel der ersten Stufe ist es dabei, diejenigen Bewerberinnen und Bewerber zu identifizieren, die für die Durchführung des Auftrags am ehesten geeignet erscheinen (Teilnahmewettbewerb). Auf der zweiten Stufe schließt sich eine Erstangebotsphase an, auf welche eine oder mehrere Verhandlungsphasen folgen. Am Ende werden die Verhandlungsergebnisse in den Vergabeunterlagen konsolidiert und die verbliebenen Bieter und Bieterinnen zur Abgabe der endgültigen Angebote aufgefordert.

Die genaue Wahl sowie die Strukturierung des Vergabeverfahrens wird ebenso wie die Erarbeitung der Vergabeunterlagen Gegenstand der Tätigkeit des im Rahmen der Beratungs-Vergabe gefundenen Auftragnehmers bzw. der Auftragnehmerin sein.

Stellenbedarf

Für die Begleitung und Umsetzung der Maßnahme „Public-Private-Partnership“ (Organisation, Steuerung und Strukturierung des Gesamtprozesses, Einrichtung einer Arbeitsgruppe, Vorbereitung und Durchführung von AG-Treffen, Ansprechpartner/-in für alle Beteiligten und alle Belange, die in Zusammenhang mit dem Thema stehen) sowie für die Vertretung des Themas in der IHFEM-Projektgruppe sowie in der E-Allianz der Inzell-Initiative) entsteht im RGU-UVO22 der nachfolgende Stellenbedarf:

0,5 VZÄ E13 Projektbetreuer/-in Elektromobilität (Public-Private-Partnership, „PPP“) am Referat für Gesundheit und Umwelt

Für die Umsetzung der Maßnahme „Public-Private-Partnership“ ist der Abstimmungsprozess zwischen dem externen Auftragnehmer bzw. der externen Auftragnehmerin und einer Reihe von Referaten zu strukturieren und zu organisieren (etwa Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Referat für Arbeit und Wirtschaft, Kreisverwaltungsreferat, Baureferat, Kommunalreferat, Referat für Gesundheit und Umwelt, Stadtkämmerei). Für diesen Zweck ist die Gründung einer eigenen IHFEM-Arbeitsgruppe „PPP“ vorgesehen.

Um die umfassenden Aufgaben im Rahmen der Entwicklung eines PPP-Konzeptes übernehmen zu können, wird deshalb zukünftig eine dauerhafte Stelle in E13 „Projektbetreuer/in Public-Private-Partnership“ (0,5 VZÄ) benötigt.

Die Aufgaben des/der zukünftigen Projektbetreuers/-in sind komplex und neu und können deshalb nicht vom vorhandenen Personal übernommen werden. Zu den wesentlichen planerisch-konzeptionellen Aufgaben zählen dabei:

- Organisation, Steuerung und Strukturierung des Gesamtprozesses (Einrichtung einer Arbeitsgruppe, Vorbereitung und Durchführung von AG-Treffen, Ansprechpartner/-in für alle Beteiligten und alle Belange, die in Zusammenhang mit dem Thema stehen)
- Vertretung der PPP-Arbeitsgruppe in der IHFEM-Projektgruppe sowie in der E-Allianz der Inzell-Initiative
- Abstimmungen mit der Kanzlei und Umgang mit komplexen Rechtsfragen

Für die Begleitung und Umsetzung der Maßnahme „Public-Private-Partnership“ im Baureferat sowie für die Vertretung der Belange des Straßenbaulastträgers in den einschlägigen Gremien und Arbeitsgruppen sind folgende Stellenzuschaltungen im Baureferat (Tiefbau) erforderlich:

2,0 VZÄ E10 Koordinierung von privaten Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum (Public-Private-Partnership, „PPP“) am Baureferat

Private Aufgrabungen und Einbauten (hier: Ladesäulen) im öffentlichen Straßengrund werden gemäß städtischer Aufgrabungsordnung beim Baureferat (Tiefbau) bearbeitet und federführend stadtweit koordiniert. Alle beteiligten städtischen Fachdienststellen werden eingebunden. Zur Unterstützung der privaten Bauherren bzw. Anbieter von Ladeinfrastruktur werden darüber hinaus alle im städtischen Untergrund vorhandenen Leitungen (sogenannte Sparten), auch die der privaten Telekommunikationsanbieter, erfasst und über effiziente Verfahrensroutinen koordiniert, um sicherzustellen, dass kein Schaden durch diese Aufgrabungen, z. B. an Glasfasernetzen oder bei Kabelfernsehanlagen verursacht wird.

Neben den 500 Ladesäulen des IHFEM 2018 werden hier nach einer E-Potentialanalyse der E-Allianz (siehe auch 3.12.1.3) weitere rund 1.800 Ladesäulen erwartet.

Um die Mitarbeit in der neuen Arbeitsgruppe „Public-Private-Partnership“ und die Organisation, Koordinierung und Strukturierung der Prozesse im Baureferat durchführen zu können, werden zukünftig zwei Stellen in E 10 „Sachbearbeiter/-innen E-Mobilität/PPP“ (2,0 VZÄ) benötigt. Diese Sachbearbeiter/-innen werden Ansprechpartner für alle Hauptabteilungen sein und umfangreiche fachtechnische Bearbeitungen, z. B. für die Erstellung der Leistungsverzeichnisse, erbringen. Da sie bereits während der Angebotserarbeitung die privaten Bieter fachkundig betreuen müssen und direkt im Anschluss nahtlos für diese tätig sein werden, erscheint es sinnvoll und notwendig, bereits heute die Stellen dauerhaft einzurichten, um hier langjährige Fachkompetenz aufbauen zu können.

Die Stellenbemessung erfolgte unter der Annahme, dass ca. 150 Ladesäulen pro Jahr gebaut werden können.

Möglicherweise werden mehrere private Anbieter gleichzeitig Maßnahmen zum Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur ausführen. Sollten mehr Ladesäulen pro Jahr gebaut werden, wäre weiterer Stellenbedarf erforderlich.

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich in Anlage 22 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Referat für Gesundheit und Umwelt

Benötigte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten jährlich (Stellenneuschaffung)	40.935 €
0,5 VZÄ E13, dauerhaft ab 2018, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (400 € jährlich)	dauerhaft ab 2018
Ersteinrichtung Arbeitsplatz	2.370 €
Sachmittel für „Beratung bei der Konzipierung und Durchführung eines Vergabeverfahrens zur Ermittlung eines Betreibers bzw. einer Betreiberin (oder Betreiberkonsortiums), welcher unter Zuhilfenahme von Finanzmitteln der Landeshauptstadt München in Höhe von bis zu 1 Mio. € Ladeinfrastruktur aufbaut und betreibt“	200.000 €
Sachmittel für Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur im erarbeiteten PPP-Konzept (2018 333.334 €, 2019 und 2020 jeweils 333.333 €)	1.000.000 €

Beteiligtes Referat: Baureferat

Benötigte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten jährlich (Stellenneuschaffung)	130.720 €
2,0 VZÄ E10, dauerhaft ab 2018, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (2 x 800 € jährlich)	dauerhaft ab 2018
Ersteinrichtung 2 Arbeitsplätze	4.740 € einmalig

3.12. Weitere handlungsfeldübergreifende Maßnahmen und Stellenforderungen

3.12.1. Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität

3.12.1.1. Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im RGU

Die Aufgaben, die dem Referat für Gesundheit und Umwelt in jüngerer Vergangenheit vom Stadtrat der Landeshauptstadt München im Bereich Elektromobilität übertragen wurden, nehmen an Bedeutung, Komplexität und Umfang sehr stark zu. Darin zeigt sich die Bedeutung, die der Elektromobilität seitens der Stadtspitze und dem Stadtrat für einen zukünftigen nachhaltigen und emissionsfreien Stadtverkehr beigemessen wird.

Aber auch im Referat für Gesundheit und Umwelt ist das Thema „Elektromobilität“ ein entscheidender Schlüssel zur Bewältigung der Verkehrsproblematik und vor allem auch der Luftreinhaltung in München. Deshalb wurde im Rahmen einer Umorganisation im Umweltbereich die Hauptabteilung „Umweltvorsorge“ gegründet und ein neues Sachgebiet „Elektromobilität“ ausgewiesen, das am 01.03.2017 seine Arbeit aufgenommen hat (RGU-UVO22). Vor diesem Hintergrund sind alle Aktivitäten zur Realisierung dieser Technologie in München durch das Referat für Gesundheit und Umwelt zu bündeln und die Federführung und thematisch-fachliche Weiterentwicklung des Themas aktiv unter Einbeziehung weiterer Referate wahrzunehmen.

Für die Bewältigung der Aufgaben, die im Umsetzungsbereich des Referates für Gesundheit und Umwelt liegen, hat der Stadtrat mit Beschluss vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 02722) insgesamt 4 Stellen genehmigt (1 VZÄ E13 für konzeptionell-planerische Arbeiten, 2 VZÄ E10 und 1 VZÄ E6 für das Förderprogramm Elektromobilität der Landeshaupt München). Aufgrund der dynamischen Entwicklung des Themas und der daraus resultierenden, nicht planbaren Aufgabenmehrerungen musste weiteres Personal intern herangezogen werden, um alle Arbeitspakete, die im Folgenden dargestellt werden, zu bewältigen:(vgl. dazu auch Stellenbeantragung des RGU, 1 VZÄ E14 und 0,5 VZÄ E13):

- Organisation, Strukturierung und Abschluss „E-Plan München“
 - Vor- und Nachbereitung sowie Durchführung von Konsortialtreffen
 - Vor- und Nachbereitung sowie Durchführung von Workshops
 - Erstellung des Abschlussberichts
 - Administrative Abwicklung des Projekts
- Organisation und Strukturierung des IHFEM-Prozesses
 - Vor- und Nachbereitung sowie Durchführung von IHFEM-Lenungskreissitzungen
 - Vor- und Nachbereitung sowie Durchführung von IHFEM-Projektgruppensitzungen
 - Vor- und Nachbereitung sowie Durchführung von IHFEM-Arbeitsgruppensitzungen

- (AG Förderprogramm Elektromobilität, AG E-Taxis, AG E-Allianz, AG PPP)
- Ständige aktive Teilnahme an der IHFEM-AG Laden & Parken (FF PLAN)
 - Befassung des Stadtrates (u.a. IHFEM2015-Grundsatzbeschluss, Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität der Landeshauptstadt München, IHFEM-Mittelum-schichtung, IHFEM2018-Fortschreibung)
- Bürgeranfragen, Stellungnahmen, Presseanfragen:
 - Laufende Bearbeitung der stark zunehmenden Bürgeranfragen
 - Laufende Bearbeitung der stark zunehmenden privatwirtschaftlichen Anfragen
 - IHFEM-Handlungsfeld 3 („E-Taxis“)
 - Entwicklung der Förderrichtlinie „E-Taxis“
 - Zusammenarbeit im Kooperationsprojekt „TaxE München“ gemeinsam mit dem ADAC Südbayern e.V.
 - Entwicklung des Antragsverfahrens
 - Erstellung einer Kooperationsvereinbarung zwischen der LH München und dem ADAC Südbayern e.V.
 - Ab 03. Quartal 2017: Umsetzung des prüfaufwändigen Antragsverfahren „E-Taxis“
 - IHFEM-Handlungsfeld 9 („Bildung/ Forschung/ Kommunikation“)
 - Erstellung eines Vergabebeschlusses sowie der Leistungsbeschreibung eines Kommunikationskonzeptes
 - Laufende Betreuung des Kommunikationskonzeptes und komplexe Abstimmungen zwischen mehreren Fachreferaten und Eigenbetrieben im Bereich Kommunikation
 - Begleitung der IHFEM 2015-Maßnahme „Weiterbildungsprogramm „Beraterin/Berater für Elektromobilität““ der HWK für München und Oberbayern
 - Begleitung des IHFEM 2015-Projekts „Webbasiertes Analyse-Tool Elektromobilität (WATE)“ der TU München
 - Fachliche Unterstützung des Ausbildungslehrgangs Berater/-in Elektromobilität der Handwerkskammer für München und Oberbayern
 - Teilnahme und fachliche sowie finanzielle Unterstützung von Veranstaltungen (siehe Punkt „Fachliche Vertretung des Themas bei Elektromobilitätsveranstaltungen“ und Punkt „Aktive Teilnahme an Fachmessen“)
 - IHFEM-Handlungsfeld 10 („Public-Private-Partnership“)
 - Vor- und Nachbereitung sowie Durchführung der IHFEM-AG „PPP“
 - Fachliche Vorarbeiten und komplexe Abstimmungen zwischen den beteiligten Fachreferaten zur Aufbereitung eines für die Landeshauptstadt völlig neuen Themas
 - Erarbeitung einer Entscheidungsgrundlage für den Stadtrat zur zukünftigen kommunalen Strategie im öffentlichen Ladeinfrastrukturausbau

- Erstellung des Vergabebeschlusses sowie der Leistungsbeschreibung
- Förderprogramm Elektromobilität („München emobil“)
 - Entwicklung und Fortschreibung der Förderrichtlinie Elektromobilität („München emobil“)
 - Entwicklung und Fortschreibung des Antragsverfahrens
 - Erstellung von Werbe- und Öffentlichkeitsmaterial
 - Laufende Bearbeitung von Förderanträgen
- Evaluation IHFEM
 - Erstellung des Vergabebeschlusses sowie der Leistungsbeschreibung
 - Koordination der Arbeitssitzungen und Workshops
 - Befassung des Stadtrates mit den Ergebnissen der Evaluation
- Fachliche Vertretung des Themas bei Elektromobilitätsveranstaltungen
 - Industrie- und Handelskammer München und Oberbayern
 - Handwerkskammer für München und Oberbayern
 - Bayerischer Städtetag
 - Europäische Metropolregion München
 - Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum („Mobilität der Zukunft“)
 - Innung für Elektro- und Informationstechnik
 - KFZ-Innung München und Oberbayern
 - Bauzentrum München
 - SWM GmbH
 - SWM / MVGmbH
 - Klimapakt München
 - IKT für Elektromobilität
 - E-Mobilitätskonferenz für Kommunen (BMVI)
 - Die Umwelt-Akademie e.V.
 - Green City e.V.
 - MAN Gruppe („Stadt der Zukunft“)
 - Freie und Hansestadt Hamburg (Behörde für Umwelt und Energie, „Verbesserung der Luftqualität“)
 - Bürgerversammlungen
 - Tag der Daseinsvorsorge der Landeshaupt München
 - Tag der Offenen Tür der Landeshaupt München
 - ADAC Südbayern e.V.
 - Bayerischer Energiedialog (Bayerischer Städtetag in Zusammenarbeit mit pwc (Pricewaterhouse Coopers))

- Aktive Teilnahme an Fachmessen
 - München eMOBIL (2015, 2016, 2017)
 - e-Car- Tech 2016
 - Energie- und Umwelttag 2016 (IBM Deutschland)
 - CoFAT (Conference on Future Automotive Technology 2016)

- Fachliche Vertretung in der E-Allianz der Inzell-Initiative
 - Ständige aktive Teilnahme an Sitzungen der Innovationszelle der Inzell-Initiative
 - Ständige aktive Teilnahme an Sitzungen der E-Allianz-AG „E-Potenzialanalyse (FF PLAN und BMW Group)
 - Ständige aktive Teilnahme an Sitzungen der E-Allianz-AG „Motorisierter Individualverkehr (FF PLAN und BMW Group)
 - Ständige aktive Teilnahme an Sitzungen der E-Allianz-AG „ÖPNV“ der Inzell-Initiative (FF SWM / MVG)

- Sonstiges
 - Teilnahme an Task 4.5 „Nachhaltige Mobilität“ von Smarter Together
 - Ständige aktive Teilnahme am Koordinierungskreis – Modellquartiere nachhaltige Mobilität (FF PLAN)
 - Beteiligung an der 6. und 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München
 - Aktive Teilnahme an der IHKM-AG 3 „Mobilität“
 - Teilnahme an der AG „Autonomes Fahren“ (FF PLAN)

Um eine kontinuierliche und qualitätsvolle Weiterentwicklung des Themas Elektromobilität durch das Referat für Gesundheit und Umwelt sicher zu stellen, ist eine Verlängerung bzw., Entfristung der bisherigen Stellen nötig, um das dargestellte Aufgabenpensum weiterhin bewältigen zu können. Um die in der Stadtratsvorlage dargestellten zusätzlichen Aufgaben leisten zu können, ist eine Zuschaltung neuer Stellen dringend notwendig.

1 VZÄ E13 „Projektbetreuer/in Elektromobilität“ (dauerhaft ab 01.06.2019)

Im Rahmen des Grundsatzbeschlusses „Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) genehmigte der Stadtrat dem Referat für Gesundheit und Umwelt u.a. eine Stelle (1 VZÄ) in E13 „Projektbetreuer/in Elektromobilität“. Die auf drei Jahre befristete Vollzeitstelle konnte zum 01.06.2016 besetzt werden und ist derzeit bis zum 31.05.2019 befristet.

Bisherige Aufgaben, Effekte und erreichte Ziele:

Ausschließlich planerisch, konzeptionelle Arbeiten in den Bereichen:

- Laufende Verwaltungstätigkeiten: Beantworten von Bürgeranfragen; Verfassen von Stellungnahmen zum Thema Elektromobilität; Terminvorbereitungen für die Referatsleitung
- Kommunikation und Vernetzung: Teilnahme an zahlreichen Veranstaltungen, Workshops, Messen und Tagungen zum Thema Elektromobilität zur Bekanntmachung des IHFEM und zum Sammeln von Input für die Weiterentwicklung des IHFEM; Halten von Vorträgen zum IHFEM
- Maßnahmenumsetzung im Rahmen des IHFEM: Betreuung und Umsetzung der Förderung von Projekten insbesondere über das Handlungsfeld 9 „Bildung/ Ausbildung/ Kommunikation“ (Begleitung der Projektkonzeption, Beschluss- und Bescheiderstellung, Projektcontrolling)
- Evaluation des IHFEM: Ausschreibung und Vergabeverfahren; Betreuung des externen Evaluators; Umsetzung der Evaluation gemeinsam mit Evaluator (Bestandsaufnahme laufender Tätigkeiten der Landeshauptstadt München im Bereich Elektromobilität, Entwicklung einer geeigneten Methodik zur Evaluierung und Bewertung des IHFEM, Durchführung der Evaluierung und Bewertung der IHFEM Maßnahmen, Bekanntgabe und Zusammenfassung)
- Steuerung des IHFEM Prozesses: Vorbereitung, Teilnahme und Nachbereitung von IHFEM- Projektgruppen- und Lenkungskreissitzungen, Teilnahme und Nachbereitung von IHFEM Arbeitsgruppensitzungen, Abfrage/ Überwachung der Maßnahmenumsetzung
- Weiterentwicklung des Themas Elektromobilität: Entwickeln neuer Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität in München (z.B. Sightseeingbusse), Zusammentragen und Verarbeiten der Maßnahmenvorschläge aus den Referaten der Landeshauptstadt München für das Handlungsprogramm Elektromobilität, Koordination der Erstellung des Folgeschlusses zum IHFEM

Um der steigenden Bedeutung des Themas gerecht zu werden und eine stringente Förderung der Elektromobilität in München sicher zu stellen, soll die genannte Stelle im Rahmen der vorliegenden Beschlussvorlage entfristet werden.

Begründung der Notwendigkeit einer Entfristung der Stelle und Darstellung der dauerhaft zu übernehmenden Aufgaben im neuen Sachgebiet „Elektromobilität“ im RGU

Die Elektromobilität hat sich in den letzten Jahren als ein fester Bestandteil in der Klimaschutzstrategie und der Strategie zur Luftreinhaltung in der Landeshauptstadt München etabliert. Sie unterliegt einer permanenten Dynamik sowohl im Hinblick auf technische und rechtliche als auch im Hinblick auf politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Diese unterliegen einem ständigen Wandel, was eine fortlaufende Anpassung der Bearbeitung des Themas und der Förderung der Elektromobilität erforderlich macht. Entsprechend der gewachsenen Bedeutung der Elektromobilität in der Stadt München ist auch die Zahl an Aufgaben in diesem Themengebiet und die Zahl an Nachfragen u.a. aus dem Münchner Stadtrat, den Bezirksausschüssen, aus der Wirtschaft und von Bürgerinnen und Bürgern gestiegen, was sich anhand vermehrter Stadtratsanträge, Bürger- und Bezirksausschussanfragen etc. zeigt.

Ausdruck findet dieses Bedeutungswachstum der Elektromobilität und die wachsende Komplexität des Themas u.a. in der Schaffung eines eigenen Sachgebiets „Elektromobilität“ zum 01. März 2017 in der neuen Hauptabteilung Umweltvorsorge im Referat für Gesundheit und Umwelt, das als „Elektromobilitätsreferat“ federführend die Entwicklung und Förderung der Elektromobilität in München über das Handlungsprogramm Elektromobilität betreut.

Zu den Aufgaben, die im neuen Sachgebiet Elektromobilität anfallen und von der oben genannten Stelle dauerhaft übernommen werden sollen, gehören u.a.:

- Laufende Verwaltungstätigkeiten u.a. Beantworten von Bürgeranfragen; Verfassen von Stellungnahmen zum Thema Elektromobilität; Terminvorbereitungen für die Referatsleitung
- Kommunikation und Vernetzung
- Umsetzung bereits laufender und neuer Maßnahmen im Rahmen des IHFEM
- Evaluation und Steuerung des IHFEM und des IHFEM Prozesses
- Konzeptionelle Weiterentwicklung des Themenfeldes Elektromobilität
- Konzeptionelle Bearbeitung angrenzender Themen aus dem Bereich nachhaltige Mobilität, die Schnittstellen zur Elektromobilität aufweisen (z.B. Brennstoffzellenfahrzeuge, autonomes Fahren etc.)

Um diese dauerhaft anfallenden Aufgaben im neuen Sachgebiet Elektromobilität des Referat für Gesundheit und Umwelt bearbeiten zu können, bedarf es zwingend einer Entfristung der oben genannten Vollzeitstelle.

1 VZÄ E10 „Sachbearbeiter/in Elektromobilität“ (dauerhaft ab 01.01.2019)

Im Rahmen des Grundsatzbeschlusses „Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) genehmigte der Stadtrat dem Referat für Gesundheit und Umwelt u. a. eine Stelle (1 VZÄ) in E10 „Sachbearbeitung Elektromobilität“. Die auf 2,5 Jahre befristete Stelle konnte zum 01.07.2016 besetzt werden und ist derzeit bis zum 31.12.2018 befristet.

Bisherige Aufgaben, Effekte und erreichte Ziele:

Die im Rahmen der Ausschreibung der Stelle festgelegten Aufgaben sind die fachgerechte Prüfung und Bearbeitung von Förderanträgen zu Elektrofahrzeugen und Ladeeinrichtungen im Rahmen des "Förderprogramms Elektromobilität" des IHFEM 2015.

Fachliche Mitarbeit bei der Fortschreibung der Förderrichtlinien des "Förderprogramms Elektromobilität" sowie das Erteilen von mündlichen und schriftlichen Auskünften über den Stand der Technik sowie Maßnahmen und Technologien aus den Bereichen Elektromobilität, E-Fahrzeuge und E-Ladeinfrastruktur und die Mitarbeit bei der Umsetzung von Maßnahmen des Referates für Gesundheit und Umwelt im Rahmen des IHFEM 2015.

Diese Stelle ist also sowohl für die technische Betreuung des Förderprogramms Elektromobilität „München e-mobil“, das am 01.04.2016 gestartet ist, verantwortlich und übernimmt darüber hinaus dauerhaft konzeptionelle und planerische Tätigkeiten im Bereich der Elektromobilität.

Durch die Besetzung der Stelle konnte die Wartezeit zur Bearbeitung der Förderanträge von circa vier Wochen auf derzeit etwa eine Woche reduziert werden. Auch die Beantwortung elektronischer und telefonischer Anfragen konnte von circa einer Woche auf derzeit einen Tag verkürzt werden.

Aufgrund des Einstiegs des Bundes in die Förderung von Elektrofahrzeugen (vgl. Kapitel 3.1) kam es aufgrund des in der Münchner Förderrichtlinie verankerten Ausschlusses einer Doppelförderung zu einem Aussetzen und einer starken Zäsur des Förderprogramms Elektromobilität der Landeshauptstadt München. Dies verursachte Mehrarbeiten, die neben der Antragsbearbeitung wahrgenommen werden mussten, etwa die Analyse der verbliebenen Fördertatbestände, die konzeptionelle Entwicklung neuer Fördertatbestände sowie deren Förderhöhen, die Entwicklung einer neuen Richtlinie, in der sowohl Anpassungen als auch Neuerungen sowie redaktionelle Änderungen umgesetzt wurden, die Abschätzung der benötigten Finanzmittel auf Basis des bisherigen Fördermittelabflusses, die Anpassung der Antragsunterlagen sowie aller anderen Formulare. Bedingt durch den Doppelförderungsausschuss werden auch zukünftig Anpassungsmaßnahmen im zuvor beschriebenen Umfang notwendig werden und zu erneuten Mehrarbeiten führen.

Die Erfassung, Verwaltung und Bearbeitung der Anträge wurde ebenfalls durch die genannte Stelle zeitgleich von einer Tabellenbasis auf eine speziell entwickelte Fördersoftware umgestellt. Dadurch mussten über 400 Anträge manuell übertragen werden. Dies geschah ohne die laufende Antragsbearbeitung oder den Prozess der Novellierung des Förderprogramms zu verzögern. Die Einführung der Software war mit einer intensiven Test- und Anpassungsphase verbunden, die auf der fachlichen Seite viel Zeit in Anspruch genommen hat.

Die neue Förderrichtlinie wurde im Rahmen des Beschlusses zur „Anpassung der Förderrichtlinie und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ am 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) durch den Stadtrat beschlossen und trat wie geplant am 01.01.2017 in Kraft. Für die dadurch erforderliche Anpassung und Fortschreibung der Förderrichtlinie war erneut ein hoher Zeit- und Abstimmungsaufwand notwendig.

Im Jahr 2016 wurden 578 Anträge bearbeitet, davon ca. 370 durch die ab 01.07.2016 besetzte Stelle.

Neben dem Förderprogramm Elektromobilität „München emobil“ hat der Stadtrat ebenfalls im Rahmen der Beschlussvorlage zur „Anpassung der Förderrichtlinie und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ eine Förderung für Elektrotaxis beschlossen. Diese Förderung ist in der Vorbereitung ähnlich gelagert wie das Förderprogramm Elektromobilität „München emobil“, weshalb wesentliche Aufgaben bei der Erstellung von Förderstruktur, Förderrichtlinien und Antragsunterlagen durch die am 01.07.2016 besetzte Stelle übernommen wurde. Diese konzeptionell planerischen Tätigkeiten fallen ebenfalls ins Aufgabengebiet dieser Stelle.

Neben den oben genannten Aufgaben liegen noch weitere im Tätigkeitsfeld der genannten Stelle. Hierzu gehören die Fortschreibung des Förderprogramms für Elektromobilität und der Förderung für Elektrotaxis, die Pflege des Internetauftritts der beiden Förderprogramme sowie von IHFEM insgesamt, die zahlenmäßige Auswertung des Förderprogramms für Stadtrats- und Presseanfragen, aber auch für interne Abschätzungen.

Begründung der Notwendigkeit einer Entfristung der Stelle und Darstellung der dauerhaft zu übernehmenden Aufgaben im neuen Sachgebiet „Elektromobilität“ im RGU

Wegen der großen Fortschritte im Bereich Elektromobilität in den letzten Jahren besteht für einen nicht absehbaren Zeitraum ein dringender Bedarf an Unterstützung durch die Kommune, sei es im Rahmen von Förderprogrammen oder anderen Anreizen. Um sich an die schnelllebigen Rahmenbedingungen bei diesem langfristigen Technologiewechsel zeitnah anpassen zu können, ist es dringend erforderlich, die stadteigenen Förderprogramme laufend fortzuschreiben. Nur so kann sichergestellt werden, dass die im städtischen Förderprogramm eingesetz-

ten Mittel – ergänzend zu anderen Förderprogrammen des Bundes oder des Freistaats – den größten Effekt auslösen und es zu einer bedarfsgerechten Förderung der Elektromobilität in München kommt.

Durch die Anpassung des Förderprogramms Elektromobilität „München emobil“ und der Neuerstellung des Förderprogramms für Elektrotaxis eignete sich der Stelleninhaber in kurzer Zeit viel Wissen sowohl im Bereich des Förderwesens, aber auch im technischen Bereich an. Dieses Wissen ist nötig, um bei der Einführung von Förderprogrammen des Bundes oder technischen Neuerungen die Förderprogramme der Stadt München entsprechend anzupassen. Diese konzeptionell-planerischen Tätigkeiten haben sich als dauerhafte Aufgaben im Sachgebiet Elektromobilität etabliert.

Neben der Bearbeitung und Anpassung der genannten Förderprogramme wurden durch den Stelleninhaber weitere Aufgaben im Bereich der technischen Einschätzungen zu elektrisch betriebenen Fahrzeugmodellen, Ladeinfrastruktur, Systemintegration von Elektromobilität sowie zu weiterer alternative Antriebstechnologien, wie beispielsweise synthetische Kraftstoffe oder Wasserstoffantriebe, abgedeckt. Zudem wurden Aufgaben im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit übernommen, wie etwa die Teilnahme an Messen und das Halten von Vorträge bei verschiedenen Veranstaltungen in München z.B. eCarTec München. Zudem trat seitens des Stelleninhabers vermehrt eine Mitarbeit bei der Erstellung von Sitzungsvorlagen für den Stadtrat in den Vordergrund.

1 VZÄ E14 „Projektbetreuung im Sachgebiet Klimaschutz und Energie UVO 21“ (dauerhaft ab 2018)

Begründung der Notwendigkeit der Stelle

Im Rahmen der Sitzungsvorlage „Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 02722 vom 20.05.2015) wurden dem Referat für Gesundheit und Umwelt insgesamt vier Stellen für die Aufgabenumsetzung des Handlungsprogramms genehmigt. Eine dieser Stellen ist für konzeptionell-planerische Aufgaben verantwortlich, die restlichen drei Stellen für Aufgaben im Bereich des Förderprogramms Elektromobilität der Landeshaupt München. Aufgrund der hohen Dynamik des Themas und einer daraus entstandenen deutlichen Aufgabenmehrung in den letzten beiden Jahren konnte das Arbeitspensum nicht mehr vom vorhanden Personalbestand geleistet werden. Daher wurden aus dem Sachgebiet Klimaschutz/Energie (vormals RGU-UW111, neu: RGU-UVO21) 1,5 VZÄ herausgelöst und mit der Umsetzung der Aufgaben im Bereich Elektromobilität betraut.

Diese temporär verlagerten Stellen können allerdings nicht dauerhaft im Sachgebiet Elektromobilität verbleiben, da sie für Aufgaben im Sachgebiet Klimaschutz/Energie dringend benötigt werden. Deshalb beantragt das Referat für Gesundheit und Umwelt im Rahmen dieser Sit-

zungsvorlage 1,0 VZÄ zur Kompensation der Aufgaben im Bereich Elektromobilität.

Aufgaben und Ziele der Stelle „Projektbetreuung im Sachgebiet Klimaschutz und Energie UVO 21“

Die wesentlichen Arbeitsschwerpunkte dieser Stelle liegen in der Steuerung und fachlichen Bearbeitung von Stadtratsanträgen und Stellungnahmen im Bereich Klimaschutz und Energie. Dies beinhaltet:

- Unterstützung der Sachgebietsleitung in der fachlich-strategischen Steuerung des Sachgebiets
- Erstellen von komplexen Handlungskonzepten zu Einzelbereichen des Klimaschutzes, Energietechnik und Energiewirtschaft: dies beinhaltet u.a. die Strukturanalyse des Klimaschutz Themas und eine Prognose der Auswirkungen auf die Stadt München
- Eigenverantwortliche und systematische Bearbeitung von fachlich anspruchsvollen Anträgen bzw. Erstellung von Sitzungsvorlagen. Dies beinhaltet:
 - eine ausführliche Analyse der Thematik
 - die Recherche und fachliche Vorbereitung der Inhalte sowie die anschließende Bewertung der aus der Recherche gewonnenen Informationen
 - das Erfassen komplexer Gesamtzusammenhänge bezogen auf die Thematik
 - das Erstellen von geeigneten Handlungsvorschlägen im Rahmen der gesamtstädtischen Möglichkeiten
 - eine fachlich fundierte und klar verständliche Aufbereitung der Ergebnisse
- Die Analyse der wirtschaftlichen, technischen und gesetzgeberischen Entwicklungen im Bereich Energietechnik und Energiewirtschaft auf EU-, Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene und deren Rückwirkung auf die LHM
- Betreuung und Auswertung von wissenschaftlichen Studien
- Austausch mit nationalen und internationalen Gremien
- Konzeptionelles Mitarbeiten bei allen relevanten Themen des Sachgebiets, beispielsweise bei der Weiterentwicklung und Umsetzung der Klimaschutzstrategie der Landeshauptstadt München
- Konzeption, Entwicklung und Durchführung von Klimaschutzmaßnahmen für das Integrierte Handlungsprogramm Klimaschutz in München – IHKM – (z.B. im Bereich Energiekonzepte, erneuerbare Energien, Energieeinsparung)
- Kompetente und lösungsorientierte Zusammenarbeit mit allen stadtinternen und -externen Akteuren auf den Gebieten Klimaschutz, Energietechnik und Energiewirtschaft
- Eigenverantwortliches Leiten und teamorientiertes Durchführen von Teilprojekten, die in den Aufgabenbereich des Sachgebiets fallen

Die wissenschaftliche Weiterentwicklung des Fachgebiets hat zu einer Erhöhung der Komplexität geführt. Insbesondere die Anforderungen auf kommunaler Ebene im Bereich Energie und

Klimaschutz sind in den letzten Jahren exponentiell gestiegen. Durch die Klimaschutzziele der EU und weiterer nationaler Ziele gibt es eine große Anzahl neuer Gesetze (Bsp.: Gesetz zur Weiterentwicklung des Strommarktes, Gesetz zur Digitalisierung der Energiewende, etc.), zeitgleich werden die bereits bestehenden Gesetze und Verordnungen in einer engen Taktung überarbeitet und novelliert (Bsp. EnEV (Energieeinsparverordnung, EEG (Erneuerbare Energien Gesetz)), die von den Kommunen in ihrer täglichen Arbeit beachtet werden müssen. In kaum einem anderen politischen Bereich gab es über die letzten Jahre eine so hohe Anzahl von neuen Entwicklungen, Gesetzen und Novellierungen wie im Bereich Klimaschutz und Energie.

Um sicherzustellen, dass Stadtratsanträge und -anfragen rechtzeitig und zielgerecht bearbeitet werden, muss das Sachgebiet einen aktuellen Überblick dieser Entwicklungen behalten. Ohne die Nachbesetzung kann dies nicht erfolgen.

E8 Vorzimmerkraft für die Abteilungsleitung UVO 2 "Klimaschutz, Energie, E-Mobilität" (dauerhaft ab 2018)

Begründung der Notwendigkeit der Stelle

Durch die Umorganisation der Hauptabteilung Umwelt in die zwei Hauptabteilungen Umweltvorsorge und Umweltschutz hat sich eine neue Struktur ergeben. In der Hauptabteilung Umweltvorsorge sind zwei Abteilungen UVO 1 und UVO 2 entstanden, denen nach der Arbeitsplatzmethode jeweils eine Vorzimmerstelle zusteht.

In der vorliegenden Beschlussvorlage wird diese Stelle für die Abteilung UVO 2 "Klimaschutz, Energie, E-Mobilität" beantragt. Diese Stelle ist notwendig, um den reibungslosen Dienstbetrieb der Abteilungsleitung sicherzustellen.

Federführendes Referat: Referat für Gesundheit und Umwelt

Bereits bewilligte personelle Ressourcen aus Beschluss IHFEM 2015:

Personalkosten	269.950 €
1 VZÄ E13, befristet für 3 Jahre ab Besetzung, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	
Ersteinrichtung Arbeitsplatz	2.370 €
Personalkosten	184.825 €
1 VZÄ E10, befristet für 2,5 Jahre ab Besetzung, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	
Ersteinrichtung Arbeitsplatz	2.370 €

Benötigte personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten jährlich (Entfristung)	81.870 €
1 VZÄ E13, dauerhaft ab 01.06.2019, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	dauerhaft ab 01.06.2019
Personalkosten jährlich (Entfristung)	65.360 €
1 VZÄ E10, dauerhaft ab 01.01.2019, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	dauerhaft ab 01.01.2019
Personalkosten jährlich (Stellenneuschaffung)	90.370 €
1 VZÄ E14, dauerhaft ab 01.01.2018, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	dauerhaft ab 2018
Ersteinrichtung Arbeitsplatz	2.370 € einmalig
Personalkosten jährlich (Stellenneuschaffung)	53.740 €
1 VZÄ E8, dauerhaft ab 01.01.2018, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	dauerhaft ab 2018
Ersteinrichtung Arbeitsplatz	2.370 € einmalig

3.12.1.2. Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im KVR

Eine Besonderheit stellt der maßnahmenunabhängige Bedarf für die Bewältigung der zahlreichen Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität durch die Straßenverkehrsbehörde des KVR dar. Die meisten Maßnahmen erfordern einen erheblichen Bedarf an Infrastruktur im öffentlichen Straßenraum, deren Einrichtung durch die Straßenverkehrsbehörde ordnungsgemäß zu prüfen und zu genehmigen ist.

Aus den Erfahrungen aus IHFEM 2015, aktuellen Prozessen im Bereich Elektromobilität in der Landeshauptstadt München sowie den verschiedenen Maßnahmenplanungen in IHFEM 2018 ergeben sich für die Straßenverkehrsbehörde im Bereich Elektromobilität für die Zukunft mindestens folgende Aufgaben:

- Recherche notwendiger Maßnahmen und Festlegungen von Verfahrensabläufen für das neue Themenfeld Elektromobilität und Herbeiführen der notwendigen verwaltungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung im Verantwortungsbereich der Straßenverkehrsbehörde (u.a. Erteilen der Sondernutzungserlaubnisse, Ausarbeiten der fachlichen Inhalte der zu schließenden Verträge, Entwickeln neuer Maßnahmen zur Begleitung bzw. Förderung der Umsetzung des Themas E-Mobilität wie z.B. Neuausrichtung der Vergabe der Parkausweise (für Elektrofahrzeuge), Anstoßen und Begleiten der Entwicklung von E-Mobilitätskonzepten in Rahmenplanungen und Bauleitplanungen unter verkehrsrechtlichen Aspekten)
- Wahrnehmung der Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde beim immer stärkeren Aufbau der Ladeinfrastruktur (u.a. Prüfen der Standortverträglichkeit bei Standortbegehungen zum Aufbau der Ladeinfrastruktur), Feinplanung und gutachtliches Beurteilen

der Infrastruktur im öffentlichen Straßenraum für die verschiedenen Maßnahmen der Elektromobilität in München nach verkehrlichen und verkehrsrechtlichen Gesichtspunkten sowie Aspekten der Verkehrssicherheit

- Erstellen der erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen, Konzeptionieren und Umsetzen der Beschilderung einschließlich des Betreuens des notwendigen Zulassungsprozesses (u.a. Einpassen in bereits angeordnete verkehrliche Maßnahmen wie z. B. Parkraummanagement und CarSharing, Beobachten des Verkehrsablaufs vor Ort, Festlegen von (Abhilfe-)Maßnahmen)
- Mitarbeit bei der Begleitung des Evaluationsprozesses der umgesetzten Maßnahmen, Unterstützung durch Datenaufbereitung aus laufenden Evaluationen zum (Elektro-) Carsharing sowie zu Mobilitätsstationen
- Vertreten der Belange der Straßenverkehrsbehörde in den stadtweiten vorgelagerten und begleitenden Projekt- und Arbeitsgruppen zur Förderung der Elektromobilität (u. a. IHFEM Projektgruppe, AG Förderrichtlinie, AG Parken und Laden, AG Taxi, AG PPP, E-Allianz) sowie Teilnahme an Ausschuss- und Vollversammlungssitzungen
- Konzeptionelle Prüfung und Umsetzung der Möglichkeiten zur Förderung der Elektromobilität durch die Möglichkeiten für Kommunen durch das Elektromobilitätsgesetz (EMoG), das CarSharing-Gesetz (Stichwort „E-Quote“) sowie das Themenfeld Autonomes Fahren (u. a. IHFEM Maßnahme RAW/SWM zu autonom fahrenden E-Bussen) für die Bereiche der Straßenverkehrsbehörde, Koordinierung der Belange innerhalb der Straßenverkehrsbehörde (z. B. mit der kommunalen Verkehrsüberwachung und dem Technischen Dienst), Austausch dazu mit den Aufsichtsbehörden sowie Behörden anderer Städte über entsprechende bundesweite Arbeitskreise sowie mit anderen betroffenen Institutionen (Deutscher Städtetag, Ministerien, Polizei etc.)
- Beantworten von Anfragen (aus Politik, anderen Städten und Institutionen, von Bürgerinnen und Bürgern etc.) zum Thema Elektromobilität im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde sowie Erstellen von Beschlussvorlagen
- Unterstützung durch die Straßenverkehrsbehörde in Fragen der Umsetzung von Bausteinen zur Förderung der Elektromobilität in München im Rahmen von nationalen und internationalen Umsetzungsprojekten in München (u. a. City2Share, Smarter Together, CIVITAS ECCENTRIC) sowie die damit verbundenen Evaluationen (IHFEM Maßnahme PLAN)
- Unterstützung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung bei der Umsetzung/ Evaluation der Aufgabe 'Senkung des Stellplatzschlüssels bei Neubauten bei Vorlage eines schlüssigen Mobilitätskonzeptes mit CarSharing oder Elektromobilitäts-Elementen'
- Koordination der Belange der Park + Ride GmbH im Bereich Elektromobilität durch das KVR als Betreuungsreferat
- Wahrnehmung der Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde im Bereich Detektion von Stellplätzen an Ladestationen im öffentlichen Straßenraum in der Landeshauptstadt München (Anzeige freier Ladesäulen)

- Umsetzung der IHFEM Maßnahme des KVR „E-Sharing-Stationen im Neubau in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft“ sowie Wahrnehmung der Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde in der IHFEM Maßnahme des PLAN „Weitere Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum“
- Umsetzung der IHFEM Maßnahme des KVR „Integration des Themas E-Mobilität in Gscheid mobil“ sowie Wahrnehmung der Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde in der IHFEM Maßnahme des PLAN „Kommunikations- und Marketingstrategie für öffentliche Ladeinfrastruktur und E-Mobilitätsstationen“
- Notwendige fachliche Begleitung der Straßenverkehrsbehörde bei allen weiteren IHFEM Maßnahmen unter Federführung anderer städtischer Referate

Wie sich bereits in IHFEM 2015 gezeigt hat, kann die vorgenannte Auflistung nicht abschließend sein. Vielmehr ist das Thema Elektromobilität und die daraus entstehenden Aufgaben für die Straßenverkehrsbehörde sehr vielfältig, dynamisch und im Wachsen, so dass dauerhaft mit weiteren Anfragen an und Aufgaben für die Straßenverkehrsbehörde zu rechnen ist. Das dargestellten Spektrum der Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben der Straßenverkehrsbehörde und die damit verbundenen Ressourcenanforderungen im Bereich Elektromobilität beim KVR sind umfangreich, dynamisch, wachsend und von dauerhafter Relevanz. Ziel ist es, u. a. aus Gründen der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes die Elektromobilität in München massiv auszubauen und zu unterstützen und dauerhaft in München zu etablieren. Auf die Straßenverkehrsbehörde kommt dadurch eine Reihe von Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben von dauerhaftem Charakter zu.

Die Mehrung der Anzahl und die Steigerung der Qualität der Aufgaben für die Straßenverkehrsbehörde im Bereich Elektromobilität sowie die gesteigerte Quantität innerhalb der Aufgaben (Stichwort verstärkter Ladeinfrastrukturausbau) lassen gegenüber IHFEM 2015 ein Mehrbedarf von 0,5 VZÄ entstehen (Vgl. oben „Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit“).

Konkret leiten sich folgende dauerhaften Stellenbedarfe für KVR-III/11 ab:

1,0 VZÄ E14 Koordination Elektromobilität im Kreisverwaltungsreferat

- Koordination der Belange der Elektromobilität im Kreisverwaltungsreferat
- Verantwortung für den Informationsfluss innerhalb des Referats
- Beratung und Unterstützung der Referatsleitung in Fragen der Elektromobilität
- Hauptansprechpartner für die Belange der Elektromobilität für andere Referate
- Vertretung des Kreisverwaltungsreferates in der INZELL E-Allianz sowie stellvertretend in der IHFEM-Projektgruppe und dem IHFEM-Lenkungskreis
- Vertretung der Belange der Straßenverkehrsbehörde in den weiteren stadtweiten vorgelagerten und begleitenden Arbeitsgruppen zur Förderung der Elektromobilität (u. a.

- AG Förderrichtlinie, AG Parken und Laden, AG Taxi, AG PPP) sowie Teilnahme an Ausschuss- und Vollversammlungssitzungen
- Koordinierung der Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Elektromobilität in der Straßenverkehrsbehörde sowie Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit durch die Referatsleitung
 - Beantworten von Anfragen (aus Politik, anderen Städten und Institutionen, von Bürgerinnen und Bürgern etc.) zum Thema Elektromobilität im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde
 - Erstellen von Beschlussvorlagen und Mitzeichnungen für das KVR
 - Analysieren der rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen sowie Maßnahmen und Programmen zur Förderung der Elektromobilität mit Relevanz für die Straßenverkehrsbehörde
 - Austausch mit anderen Kommunen, Institutionen, (kommunalen) Spitzenverbänden und Aufsichtsbehörden über entsprechende (bundesweite) Arbeitskreise
 - Recherche notwendiger Maßnahmen und Festlegungen von Verfahrensabläufen für das neue Themenfeld Elektromobilität und Herbeiführen der notwendigen verwaltungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung im Verantwortungsbereich der Straßenverkehrsbehörde (u. a. Erteilen der Sondernutzungserlaubnisse, Ausarbeiten der fachlichen Inhalte der zu schließenden Verträge)
 - Bereitstellung der Expertise seitens der Straßenverkehrsbehörde in Fragen des weiteren Ausbaus von öffentlicher Ladeinfrastruktur in München sowie von möglichen Finanzierungs- und Geschäftsmodellen im Bereich Elektromobilität
 - Entwickeln neuer Konzepte und Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität in München im Verantwortungsbereich des Kreisverwaltungsreferates, z.B. Neuausrichtung der Vergabe der Parkausweise (für Elektrofahrzeuge)
 - Analyse der Vor- und Nachteile für die Stadtgesellschaft durch Prüfung verschiedener Handlungsoptionen für die Straßenverkehrsbehörde
 - Konzeptionelle Prüfung und Umsetzung der Möglichkeiten zur Förderung der Elektromobilität durch die Möglichkeiten für Kommunen durch das Elektromobilitätsgesetz (EMoG), das CarSharing-Gesetz (Stichwort „E-Quote“) sowie im Themenfeld Autonomes Fahren (u.a. IHFEM Maßnahme RAW/SWM zu autonom fahrenden E-Bussen) für die Bereiche der Straßenverkehrsbehörde
 - Mitwirken an den Evaluationsmaßnahmen im IHFEM, Gesamtkoordination für das KVR bei der Evaluation für die IHFEM 2018 Maßnahmen mit Beteiligung des KVRs
 - Ansprechpartner seitens der Straßenverkehrsbehörde für externe Forschungsvorhaben im Bereich Elektromobilität, Bewertung und Nutzung der Erkenntnisse aus diesen Forschungsvorhaben
 - Betreuung des Themas Ladeinfrastruktur für privatwirtschaftliche Investoren seitens der Straßenverkehrsbehörde
 - Koordination der Belange der Elektromobilität im Zusammenhang mit der Bearbeitung von Luftreinhalteplänen/Lärmaktionsplänen im Kreisverwaltungsreferat
 - Ansprechpartner für privatwirtschaftliche Unternehmen die im Bereich Elektromobili-

tätsdienste mit der Straßenverkehrsbehörde Kontakt aufnehmen, z. B. im Bereich Sharing Mobility

- Unterstützung durch die Straßenverkehrsbehörde in Fragen der Umsetzung von Bausteinen zur Förderung der Elektromobilität in München im Rahmen von nationalen und internationalen Umsetzungsprojekten in München (u. a. City2Share, Smarter Together, CIVITAS ECCENTRIC), Vertretung des KVR im Koordinierungskreis Modellquartiere sowie den Arbeitskreisen Angebote und Evaluation
- Unterstützung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung bei der Umsetzung/ Evaluation der Aufgabe 'Senkung des Stellplatzschlüssels bei Neubauten bei Vorlage eines schlüssigen Mobilitätskonzeptes mit CarSharing oder Elektromobilitäts-Elementen', Anstoßen und Begleiten der Entwicklung von E-Mobilitätskonzepten in Rahmenplanungen und Bauleitplanungen unter verkehrsrechtlichen Aspekten
- Vertretung des Kreisverwaltungsreferates im Bereich Elektromobilität beim neu zu entwickelnden Mobilitätsentwicklungsplan (VEP 2030+)
- Koordination der Belange der Park + Ride GmbH im Bereich Elektromobilität durch das KVR als Betreuungsreferat
- Umsetzung der IHFEM Maßnahme des KVR „E-Sharing-Stationen im Neubau in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft“ sowie Wahrnehmung der Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde in der IHFEM Maßnahme des PLAN „Weitere Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum“
- Umsetzung der IHFEM Maßnahme des KVR „Integration des Themas E-Mobilität in Gscheid mobil“ sowie Wahrnehmung der Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde in der IHFEM Maßnahme des PLAN „Kommunikations- und Marketingstrategie für öffentliche Ladeinfrastruktur und E-Mobilitätsstationen“
- Notwendige fachliche Begleitung der Straßenverkehrsbehörde bei allen weiteren IHFEM Maßnahmen unter Federführung anderer städtischer Referate

1.0 VZÄ E11/A12 Umsetzungsaufgaben Elektromobilität in der Straßenverkehrsbehörde (KVR)

- Dauerhafte Wahrnehmung der Umsetzungsaufgaben der Straßenverkehrsbehörde beim Aufbau und der Betreuung der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum (u. a. Prüfen der Standortverträglichkeit bei Standortbegehungen zum Aufbau der Ladeinfrastruktur)
- Damit im Zusammenhang stehende Koordinierung der hausinternen Abstimmungen mit der kommunalen Verkehrsüberwachung sowie dem technischen Dienst
- Prüfung und Erteilung von Sondernutzungen
- Erstellen der erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen
- Konzeptionieren und Umsetzen der Beschilderung einschließlich des Betreuens des notwendigen Zulassungsprozesses (u. a. Einpassen in bereits angeordnete verkehrliche Maßnahmen wie z. B. Parkraummanagement und CarSharing, Beobachten des Verkehrsablaufs vor Ort, Festlegen von (Abhilfe-)Maßnahmen)

- Wahrnehmung der sonstigen Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde beim immer stärkeren Aufbau der Ladeinfrastruktur, Feinplanung und gutachtliches Beurteilen der Infrastruktur im öffentlichen Straßenraum für die verschiedenen Maßnahmen der Elektromobilität in München nach verkehrlichen und verkehrsrechtlichen Gesichtspunkten sowie Aspekten der Verkehrssicherheit
- Wahrnehmung der Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde im Bereich Detektion von Stellplätzen an Ladestationen im öffentlichen Straßenraum in der Landeshauptstadt München (Anzeige freier Ladesäulen)
- Enge Zusammenarbeit mit dem Koordinator bzw. der Koordinatorin Elektromobilität im Kreisverwaltungsreferat und eigenständige Stellvertretung dieser Person und seiner bzw. ihrer Aufgaben

Neben den Personalkosten fallen dauerhaft konsumtive Arbeitsplatzkosten (2 * 800 € p.a.) an.

Federführendes Referat: Kreisverwaltungsreferat

Bereits bewilligte personelle Ressourcen aus Beschluss IHFEM 2015:

Personalkosten (Stelleneuschaffung)	259.950 €
1 VZÄ E13, befristet für 3 Jahre, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	
Erstausstattung Arbeitsplatz	2.370 €

Benötigte personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten jährlich (Entfristung und Stellenhebung von E13 auf E14)	90.370 €
1 VZÄ E14, dauerhaft ab 2018, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	dauerhaft ab 2018
Personalkosten jährlich (Entfristung)	77.850 €
1 VZÄ E11/A12, dauerhaft ab 2018, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	dauerhaft ab 2018

3.12.1.3. Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im PLAN

Im Dezember 2016 wurde eine E-Potentialanalyse im Rahmen der E-Allianz abgeschlossen. Dabei wurde festgestellt, dass bei einem elektrisch angetriebenen Anteil der Fahrzeugflotte von 75 % trotz forciertem Ausbau der Ladeinfrastruktur zuhause auf Privatgrund (= sogenannte Heimlademöglichkeiten) insgesamt rund 4.600 Ladepunkte (= 2.300 Ladesäulen) im öffentlichen Raum zur Abdeckung der Nachfrage notwendig sind. Vor diesem Hintergrund können die perspektivisch rund 500 Ladesäulen mit Abschluss des IHFEM 2018 im Jahr 2020 nur als Zwischenziel angesehen werden. Im Hinblick auf die Herausforderungen der Luftreinhaltung werden elektrisch angetriebene Fahrzeuge auf absehbare Zeit deutlich an Relevanz gewinnen und die Entwicklung der Ladeinfrastruktur ist insbesondere im Hinblick auf die Ausprägung und Wirkung im öffentlichen Raum planerisch zu begleiten.

Zur Umsetzung und Begleitung des Aufbaus der dargestellten Ladeinfrastruktur sind folgende Stellschaltungen in der Abt. Verkehrsplanung erforderlich:

1.0 VZÄ E14 unbefristet zur Koordination der Elektromobilität (IHFEM und E-Allianz)

Die Elektromobilität und ihre mannigfaltigen Fragestellungen bspw. ihrer strategischen Aufgabe bei der Luftreinhaltung, der räumlichen Planung, der örtlichen Umsetzbarkeit und der Initiierung von möglichen Finanzierungs- und Geschäftsmodellen werden aktuell durch die Arbeitsgruppenleitung HA I/31-3 kommissarisch mitbetreut. Eine adäquate Koordinierung dieser Aufgaben innerhalb der Landeshauptstadt und ihren Referaten sowie im Austausch mit privatwirtschaftlichen Akteuren soll in einer neu zu schaffenden E14-Stelle erfolgen. Infolge des Aufgabenumfanges und der thematischen Verankerung in der Verkehrsplanung ist diese Position dauerhaft vorzuhalten, da die individuelle Elektromobilität zu einer verkehrsplanerischen Daueraufgabe erwächst.

Folgende Aufgabenschwerpunkte soll die künftige Stelleninhaberin bzw. der künftige Stelleninhaber übernehmen:

- Gesamtkoordinator und Ansprechpartner für Fragen zur E-Mobilität im Referat
- Koordination IHFEM 2018 im PLAN und mit anderen Referaten
- Koordination IHFEM 2018 als Ansprechpartner für Ladeinfrastruktur für privatwirtschaftliche Investoren
- Betreuung des HF 10 mit Public-Private-Partnerships bei Ladeinfrastruktur und Ansprechpartner für freie Wirtschaft
- Mitentwicklung einer Mobilitätsstrategie zur Luftreinhaltung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383 der VV vom 25.01.2017)
- Ansprechpartner für Elektromobilität für PLAN HA II Koordinatoren
- Ansprechpartner für Elektromobilität für PLAN HA IV (u.a. zu Mobilitätskonzepten zur Stellplatzreduktion mit E-Ausprägung)
- Mitbetreuung der Modellquartiere (Smarter Together, City2Share, CIVITAS ECCENTRIC) im Bezug auf E-Mobilität mit Teilnahme an entsprechenden Arbeitskreisen

- Ansprechpartner für E-Allianz und deren Integration im neu zu entwickelnden Mobilitätsentwicklungsplan (VEP 2030+)
- Budgetverantwortung für die E-Allianz und IHFEM 2018 bei projektspezifischen Kosten (externe Fachbetreuung, Kosten der Projektleitung, Veranstaltungskosten, etc.)
- Entwicklung von neuen Pilotprojekten und Beantragung von Fördermitteln beim Bund und der EU, Fundraising
- Berichterstattung gegenüber dem Stadtrat (Bekanntgaben/Beschlusswesen)
- Fachlicher Austausch mit anderen Kommunen (National und International) sowie Einbringung von Vorschlägen für Anpassungen und Ergänzungen bei Gesetzen
- Betreuung von neuen Konzepten und Entwicklungen im Bereich der Mobilität
- Betreuung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten in Modellquartieren
- Terminvorbereitungen für die Referatsleitung
- Erstellung und Mitzeichnung von Beschlussvorlagen
- Beratung und Betreuung der Referatsleitung PLAN zu Elektromobilität
- Teilnahme an Messen und Konferenzen

Neben den Personalkosten fallen dauerhaft konsumtive Arbeitsplatzkosten (800 € p.a.) sowie Kosten für die Ersteinrichtung des Arbeitsplatzes an.

1,0 VZÄ E13 unbefristet (Projektmanager IHFEM) zur Betreuung von Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben der Elektromobilität

Im Beschluss des IHFEM 2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V02722) wurden für das Referat für Stadtplanung und Bauordnung insgesamt 2,5 VZÄ E13 beschlossen, davon 1,5 VZÄ für die Pendlerpotenzialanalyse und 1 VZÄ für die AG Laden und Parken. Im Herbst 2015 wurden diese 2,5 VZÄ aufgrund der Einsparvorgaben der Stadtkämmerei auf 2,0 VZÄ abgemindert. Für die AG Laden und Parken wurden deshalb nur 0,5 VZÄ anstatt der ursprünglich genehmigten 1 VZÄ eingerichtet. Parallel dazu wird von der Politik insbesondere vor dem Hintergrund der Luftreinhaltung eine beschleunigte Umsetzung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur gefordert und in diesem Beschluss in verschiedenen Handlungsfeldern forciert. Um dies adäquat umsetzen zu können, ist die mit Beschluss vom 20.05.2015 genehmigte 1 VZÄ für die AG Laden und Parken in vollem Umfang erforderlich. Daher ist sie von derzeit 0,5 auf 1 VZÄ wieder aufzustocken und dauerhaft vorzuhalten. Die dauerhafte Vorhaltung ergibt sich aus den vorangegangenen Erläuterungen im Hinblick auf die E-Potenzialanalyse mit 4.600 Ladepunkten (= 2.300 Ladesäulen) und den Überlegungen im Handlungsfeld 10 „Public-Private-Partnership“, deren Ergebnisse mit Ende des IHFEM 2018 noch nicht abgeschlossen sein werden.

Folgende Aufgabenschwerpunkte soll die künftige Stelleninhaberin bzw. der künftige Stelleninhaber als Projektmanager IHFEM übernehmen:

- Leitung AG Laden und Parken
- Evaluierung Nutzungsintensität Ladeinfrastruktur

- Evaluierung Detektion
- Entwicklung eines bedarfsgerechten Verdichtungskonzeptes von Ladeinfrastruktur im IHFEM 2018
- planerische Betreuung der Ladesäulen auf P+R Anlagen
- Koordination Standorte der Ladeinfrastruktur z. B. mit privaten Betreibern auf privatem Grund (u.a. HF 10 - PPP)
- Standortbegehung und Begleitung des Genehmigungsverfahrens
- verwaltungsinterne Koordination EmoG und CS-Gesetz mit den PRM-Strategien
- fachliche Unterstützung bei Mobilitätskonzepten im Wohnungsbau mit Ausprägung Elektromobilität
- Betreuung und Entwicklung von E-Mobilitätsstationen inkl. Konzepterstellung aus IHFEM 2015 (= Maßnahme 3.3.1)
- Beantwortung von Anfragen von Bürgerinnen und Bürgern, BA und Stadtrat
- Teilnahme an Konferenzen und Messen
- Konzept zu einheitlichem Erscheinungsbild mit Markenbildung
- Begleitung der KVR-Maßnahmen zu E-Sharing-Stationen auf Privatgrund im Bestand und im Neubau

Neben den Personalkosten fallen dauerhaft konsumtive Arbeitsplatzkosten (800 € p.a.) an.

Federführendes Referat: Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Benötigte personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten jährlich (Stelleneuschaffung)	90.370 €
1 VZÄ E14, dauerhaft ab 2018, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	dauerhaft ab 2018
Ersteinrichtung Arbeitsplatz	2.370 € einmalig
Personalkosten jährlich (Entfristung)	81.870 €
1 VZÄ E13, dauerhaft ab 2018, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	dauerhaft ab 2018

3.12.1.4. Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im BAU

Die Maßnahmen des IHFEM erfordern einen erheblichen Bedarf an Infrastruktur im öffentlichen Straßenraum, deren Einrichtung durch den Straßenbaulastträger zu prüfen ist.

Die Abteilung Zentrale Aufgaben des Baureferates Tiefbau vertritt das Baureferat in sämtlichen stadtweiten Gremien und Arbeitskreisen zur Mobilität und Elektromobilität der Landeshauptstadt München. Sie unterstützt und prüft die Festlegung der Mikrostandorte für alle geplanten Ladesäulen im öffentlichen Straßengrund, nimmt an Vor-Ort-Begehungen und Besprechungen teil und vertritt die Belange des Straßenbaulastträgers zur Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und dem Unterhalt. Die Belange der öffentlichen Versorgungsträger für bestehende oder geplante Leitungstrassen im Spartenraum müssen berücksichtigt werden. Ebenso ist die Information über geplante Elektromobilitätsmaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum, die Koordinierung und Abstimmung mit anderen Fachabteilungen des Baureferates, wie dem Hochbau bzgl. stadtgestalterischer Belange, essentiell. Neben den Projekten zum Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur (Handlungsfeld 8) ist die Abt. Zentrale Aufgaben auch in Maßnahmen zum Bau von Mobilitätsstationen mit weiteren Einbauten (z.B. Informationsstelen, MVG-Rad, Quartiersboxen, UPS-Verteilerstandorte, Schnellladesäulen, Parkraumdetektion) sowie der Umgestaltung/Aufwertung von Plätzen (siehe Handlungsfelder 1, 4, 7 und 10) involviert.

Die Zusammenarbeit mit den federführenden Referaten nimmt durch die laufende und noch anstehende Realisierung der verschiedenen Projekte stark zu und kann durch das vorhandene Personal im Sachgebiet TZ5 „Aufgrabungen im Straßenraum“ nicht mehr abgedeckt werden. Im Hinblick auf die hohen Anforderungen für eine referatsübergreifende, stadtweite Zusammenarbeit (Vertretung des Baureferates nach Außen) mit einem hohen Maß an Verantwortung und Selbständigkeit bei der Teilnahme in Gremien und der Koordinierung und Information im Baureferat wird für die beschriebenen Aufgaben eine zusätzliche Stelle (1,0 VZÄ) in Entgeltgruppe 13 benötigt.

Hierfür fallen Personalkosten in Höhe von jährlich 81.070 € an. Die Arbeitsplatzkosten betragen jährlich 800 €. Für die erstmalige Einrichtung des Arbeitsplatzes sind 2.370 € anzusetzen. Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Da die entstehenden Aufgaben aus dem IHFEM dauerhaft bestehen, ist ein grundsätzlicher Stellenbedarf vorhanden.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel sollen nach positiver Beschlussfassung in die Haushaltspläne 2018 ff. aufgenommen werden.

Ein Ergebnis der Potentialanalyse der E-Allianz aus dem Dezember 2016 ist, dass für den elektrisch angetriebenen Teil des Fahrzeugkollektivs insgesamt rund 4600 Ladepunkte (= 2300 Ladesäulen) im öffentlichen Raum notwendig sind. Zeitgleich werden die Heimplademöglichkeiten ebenfalls erheblich ausgebaut. Vor diesem Hintergrund können die perspektivisch rund 500 Ladesäulen mit Abschluss des IHFEM 2018 im Jahr 2020 nur als Zwischenziel angesehen werden. Im Hinblick auf die Herausforderungen der Luftreinhaltung werden elektrisch angetrie-

bene Fahrzeuge auf absehbare Zeit deutlich an Relevanz gewinnen und die Entwicklung der Ladeinfrastruktur wird mit Ende IHFEM 2018 noch lange nicht abgeschlossen sein. Daher ist diese Stelle dauerhaft einzurichten.

Federführendes Referat: Baureferat

Benötigte personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten jährlich (Stelleneuschaffung)	81.870 €
1 VZÄ E13, dauerhaft ab 2018, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	dauerhaft ab 2018
Ersteinrichtung Arbeitsplatz	2.370 € einmalig

3.12.1.5. Elektromobilitätskonzept für die Metropolregion München (RGU)

Vor dem Hintergrund, dass sowohl München selbst als auch das Umland in den kommenden Jahren einen weiteren starken Zuzug von Neubürgerinnen und -bürgern erfährt, ist davon auszugehen, dass die Verkehrsbewegungen aus und in die Stadt weiterhin zunehmen. Deshalb ist es von großer Bedeutung, gemeinsam und zeitnah mit dem Umland Strategien und Maßnahmen zu entwickeln, die gerade den Berufspendlerinnen und Berufspendlern einen schnellen Umstieg auf die Elektromobilität ermöglichen.

Aus diesem Grund entwickelt das Referat für Gesundheit und Umwelt gemeinsam mit der EMM (Europäische Metropolregion München) unter Einbindung der Fachreferate der Landeshauptstadt München, insbesondere des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und des Referates für Arbeit und Wirtschaft sowie weiterer Partnerinnen und Partner, ein gemeinsames Handlungsprogramm und setzt dabei einen der Schwerpunkte auf das Thema Ladeinfrastruktur.

Um einen ganzheitlichen Ansatz sicher zu stellen, sollen innerhalb des Handlungsprogramms in enger Zusammenarbeit und auf Basis der Ergebnisse der Maßnahme Pendlerpotenzialanalyse (Kapitel 3.3.2.1) des Referates für Stadtplanung und Bauordnung aber auch weitere Handlungsfelder entwickelt werden, die eine optimale Abstimmung der Förderung der Elektromobilität zwischen München und seinem Umland im Sinne eines integrativen Ansatzes ermöglichen. Für die Bewältigung der anfallenden Aufgaben entsteht ein Stellenbedarf von 1,0 VZÄ E13. Aufgrund der oben und in Kapitel 6.2 (Stadtratsantrag „E-Mobilitätskonzept für die Metropolregion München“) aufgeführten Tätigkeitsfelder ist die Stelle überwiegend planerisch-konzeptionell tätig.

In Kapitel 6.2 (Stadtratsantrag „E-Mobilitätskonzept für die Metropolregion München“) dieser Beschlussvorlage sind im Rahmen der Würdigung eines einschlägigen Stadtratsantrags weitere Informationen zur Entwicklung eines E-Mobilitätskonzeptes in der Metropolregion München

und den dafür benötigten finanziellen Mitteln und personellen Ressourcen hinterlegt („E-Mobilitätskonzept für die Metropolregion München“, Antrag Nr. 14-20 / A 00866 der SPD-Stadtratsfraktion).

Weitere Informationen zur Maßnahme finden sich zudem in Anlage 23 (Maßnahmenblatt).

Federführendes Referat: Referat für Gesundheit und Umwelt

Benötigte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten (Stelleneuschaffung)	245.610 €
1 VZÄ E13, befristet für 3 Jahre, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (800 € jährlich)	
Ersteinrichtung Arbeitsplatz	2.370 €
Sachmittel für projektspezifische Kosten	30.000 €

3.12.2. Evaluation des IHFEM 2018

Die Evaluation des IHFEM 2018 stellt die zentrale fachliche Grundlage für den weiteren IH-FEM-Prozess und die zielgerichtete Entwicklung der Elektromobilität in München dar.

Für die Evaluation der Maßnahmen im IHFEM 2018 und für die Bewertung von Maßnahmen-vorschlägen für die weitere Förderung der Elektromobilität ist ein externer Dienstleister notwendig. Diese Leistungen können nicht durch das städtische Personal erbracht werden, da eine unabhängige Beurteilung der Maßnahmen und Maßnahmenvorschläge unerlässlich ist. Nur so ist die Glaubwürdigkeit des Programms gewährleistet. Die objektive Beurteilung der Maßnahmen und die vom externen Dienstleister eingebrachten Vorschläge zur Weiterentwicklung der Maßnahmen stellen zudem einen wichtigen Beitrag zur Optimierung des IHFEM-Prozesses und der Förderung der Elektromobilität in München dar.

Die Maßnahmenevaluierung und -bewertung ist aus Sicht des Referats für Gesundheit und Umwelt unerlässlich, um den Weg zur Zielerreichung zu überprüfen und um für den künftigen Prozess abzuwägen, in welchen Bereichen Maßnahmen angepasst und neu entwickelt werden müssen. Die Evaluierung der Maßnahmen aus dem IHFEM 2018 und die Bewertung von Maßnahmenvorschlägen tragen daher entscheidend dazu bei, ein zielgerichtetes Handeln der Stadtverwaltung für die Einführung der Elektromobilität in München zu gewährleisten.

Für die Durchführung der Evaluation werden Mittel in Höhe von 100.000 € benötigt.

Federführendes Referat: Referat für Gesundheit und Umwelt

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss IHFEM 2015:

Evaluation des IHFEM 2015	100.000 €
---------------------------	-----------

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Evaluation des IHFEM 2018	100.000 €
---------------------------	-----------

3.13. E-Allianz für München

Die ursprüngliche Idee einer „E-Allianz für München“ wurde auf einem Workshop des Schaufenster-Projekts „E-Plan München“ geboren. „E-Plan München“ war eines von etwa 40 Projekten des Schaufensters „Elektromobilität verbindet Bayern Sachsen“, in denen neben international namhaften Unternehmen und zahlreichen Kommunen auch regionale Energieversorger und Anbieter des ÖPNV sowie viele kleine und mittelständische Unternehmen zusammen arbeiteten, um die weitere Entwicklung der Elektromobilität zu fördern. „E-Plan München“, das im Juni 2016 seinen Abschluss fand, gliederte sich in vier Teilprojekte (Masterplan Ladeinfrastruktur, E-CarSharing, Anwohnerparken, E-Taxis), die durch ein Konsortium beteiligter Unternehmen und Forschungseinrichtungen (u.a. BWW Group, AUDI AG, Isarfunk Taxi GmbH, Universität der Bundeswehr München) und Referate der Landeshauptstadt München umgesetzt werden. Konsortialführerin war die Landeshauptstadt München, federführend das Referat für Gesundheit und Umwelt.

Ziel des Workshops war es, eine Vision 2030 für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt zu entwickeln sowie die Herausforderungen zu beschreiben und Wege aufzuzeigen, wie diese Vision in die Wirklichkeit umgesetzt werden kann.

Dabei wurde erkannt, dass sich die zukünftigen Herausforderungen nur mit einem kooperativen Planungs- und Umsetzungsansatz bewältigen lassen, bei dem alle gesellschaftlichen Akteure, d.h. Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft aktiv mitwirken können. Hierzu bedarf es jedoch in Anbetracht der noch immer geringen Verbreitung der Elektromobilität eines entschlossenen Anschubs und möglichst schnell sichtbarer Maßnahmen. Als ein geeignetes Instrument wurde die Gründung einer so genannten „E-Allianz für München“ vorgeschlagen.

Der offizielle Auftrag zur Entwicklung einer E-Allianz ergab sich aus dem Stadtratsbeschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02722). Hier wurde festgelegt, dass die Stadtverwaltung mit der Einrichtung der E-Allianz beauftragt werden soll. Das Referat für Gesundheit und Umwelt als für das IHFEM federführende Referat sollte gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das federführend für die Inzell-Initiative zuständig ist, einen Vorschlag zu einer Struktur der E-Allianz und einer entsprechenden Arbeitsteilung innerhalb der Stadtverwaltung ausarbeiten.

Als Mitglieder der neu zu gründenden E-Allianz sollten dabei alle Unternehmen, Institutionen, Verbände und Personen integriert werden, die für eine Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität in München von Bedeutung sind. Alle Mitglieder sollen sich verpflichten, aktiv beizutragen, z. B. durch Bereitstellung bzw. Anschaffung von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur.

Dabei war darauf zu achten, dass IHFEM 2015 als ein stadtweites Handlungsprogramm zu betrachten ist, in dem Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität ausschließlich durch die Verwaltung selbst und/oder angegliederte Tochterunternehmen (SWM / MVG GmbH) umgesetzt werden, während die „E-Allianz für München“ die Stadtverwaltung und die externen Stakeholder an einen Tisch bringt, um dort gemeinsam Strategien und eigene Maßnahmen zu entwickeln bzw. umzusetzen, die für eine möglichst optimale Entwicklung der E-Mobilität in München notwendig sind.

Auf Vorschlag des Herrn Oberbürgermeisters wurde die neu zu gründende E-Allianz bereits im Jahr 2015 in die Inzell-Initiative integriert. Die Inzell-Initiative bietet seit mehr als zwanzig Jahren ein Forum für Verkehrsexpertinnen und -experten, in deren Rahmen aktuelle und zukünftige Herausforderungen im Kontext urbaner Mobilität von Entscheidungsträgern aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und anderen Organisationen gemeinsam bearbeitet werden. Damit stellt sie per se eine geeignete Plattform für die E-Allianz dar.

Allerdings wurde die Struktur und Arbeitsweise der Inzell-Initiative im Jahr 2015 einer organisatorischen Neuausrichtung unterzogen. Die bisherigen Inzell-Fachforen fielen weg und wurden durch eine so genannte Innovationszelle ersetzt, in die auch die „E-Allianz für München“ eingegliedert wurde. Dieser Prozess zog eine längere Phase der Konsolidierung nach sich, in deren Rahmen auch eine Arbeitsstruktur für die E-Allianz entwickelt werden musste.

Mittlerweile haben sich innerhalb der „E-Allianz für München“ vier Arbeitsgruppen mit unterschiedlichen thematischen Ausrichtungen gegründet:

- E-Potenzialanalyse (BMW Group, Referat für Stadtplanung und Bauordnung)
 - E-Wirtschaftsverkehr (IHK für München und Oberbayern)
 - E-Individualverkehr (BMW Group, Referat für Stadtplanung und Bauordnung) und
 - E-Öffentlicher Verkehr (SWM/MVG)
- (Die Angaben in Klammern bezeichnen die jeweils federführenden Institutionen, Unternehmen bzw. Fachreferate/Tochtergesellschaften)

Innerhalb dieser vier Arbeitsgruppen werden aktuell konkrete Ansätze für E-Mobilitätsmaßnahmen erarbeitet und gemeinschaftlich umgesetzt. Deren Arbeit trägt bereits erste Früchte. So wurden beispielsweise in der AG „E-Potenzialanalyse“ zwei von der BMW Group finanzierte Studien zum Substitutionspotenzial der E-Mobilität vergeben, deren Ergebnisse eine Diskussionsgrundlage für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur in München darstellen. Die AG „E-Wirtschaftsverkehr“ beschäftigt sich aktuell mit Themen wie etwa der E-CityLogistik, dem E-Schwerlastverkehr und auch dem Bereich E-Taxis, die AG „E-Individualverkehr“ entwickelt u. a. ein integratives E-Bike-Sharing-Konzept für MVG Rad, die AG „E-Öffentlicher Verkehr“ definiert mit den beteiligten Partnern modulare Fahrzeug- und Ladeinfrastrukturkonzepte und plant außerdem den Einsatz von E-Bussen im Linienverkehr bei MVG und MVV.

Die E-Allianz wird zukünftig eine wichtige Rolle sowohl bei der Entwicklung von neuen Maßnahmen als auch von strategischen Grundsatzentscheidungen spielen. Die Referate für Gesundheit und Umwelt (RGU) wie auch für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN) müssen deshalb eine wichtige und steuernde Rolle spielen und die nachfolgend genannten Aufgaben und Zielsetzungen umsetzen:

- Entwicklung von strategischen Konzepten und Maßnahmen zur beschleunigten Einführung der E-Mobilität in München
- Zeitnahe Umsetzung der strategischen Konzepte und Maßnahmen zusammen mit den externen Stakeholdern
- Bündelung/Vernetzung der zahlreichen Projekte, Vorhaben und Aktivitäten im Bereich Elektromobilität und Berichterstattung gegenüber dem Stadtrat, der Inzell-Initiative sowie der Projektgruppe IHFEM 2015
- Steigerung des Anteils an E-Fahrzeugen und Ausbau der Ladeinfrastruktur in München und Region

Eine solche Umsetzung ist aber derzeit wegen fehlender Ressourcen nicht möglich. Bereits im IHFEM-Grundsatzbeschluss wurde darauf hingewiesen, dass diese Aufgabe nur bei Zuschaltung weiterer Personalressourcen möglich ist.

Um die umfassenden Aufgaben innerhalb der E-Allianz zu leisten, werden deshalb zukünftig sowohl für das Referat für Gesundheit und Umwelt als auch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung jeweils zwei unbefristete Stellen E13 „Projektbetreuer/in Elektromobilität E-Allianz“ benötigt.

2,0 VZÄ E13 unbefristet für „Projektbetreuer/in E-Allianz“ am RGU

Die Aufgaben der zukünftigen Projektbetreuer/-innen sind vielfältig, neu und im planerisch-konzeptionellen Bereich angesiedelt und können deshalb nicht vom vorhandenen Personal übernommen werden. Insbesondere handelt es sich bei den Aufgaben um:

- Abgrenzung, Darstellung und Bearbeitung der Schnittmengen zu anderen Projekten (City2Share, Smarter Togeter, CIVITAS ECCENTRIC), Vernetzung von Know How (andere Städte, andere Forschungs-/Pilotprojekte)
- Budgetverantwortung für die projektspezifischen Kosten (externe Fachbetreuung, Kosten der Projektleitung, Veranstaltungskosten, etc.)
- Begleitung und Vernetzung von gemeinsamen Pilotprojekten zur Weiterentwicklung der Urbanen Mobilität mit den Inzell-Partnern BMW, MAN, Siemens, MVV, MVG, IHK und weiteren
- Entwicklung von neuen Pilotprojekten und Beantragung von Fördermitteln beim Bund und der EU, Fundraising
- Maßnahmenentwicklung, -umsetzung und -evaluation gemeinsam mit den externen Stakeholdern aus Stadt und Umland
- Berichterstattung gegenüber dem Stadtrat (Bekanntgabe/Beschlusswesen)

- Vertretung in anderen Gremien (etwa IHFEM-Projekt- und Arbeitsgruppen)
- Öffentlichkeitsarbeit (BA's, Bürgerversammlungen, Presseinformationen)
- Organisation und Moderation von Veranstaltungen in München und im Umland

Neben den Personalkosten fallen dauerhaft konsumtive Arbeitsplatzkosten (2 * 800 € p.a.) sowie Kosten für die Ersteinrichtung der Arbeitsplätze an.

2.0 VZÄ E13 unbefristet für „Projektbetreuer/-in E-Allianz“ am PLAN

Über die genannten Aufgaben hinaus wird im IHFEM 2018 und für die E-Allianz eine Vielzahl an Maßnahmen fortgeschrieben, teilweise ausgeweitet und planerisch vertieft. Weiter ist zu erwarten, dass die öffentliche Rückmeldung auf Ladeinfrastruktur und neuen technischen Möglichkeiten zunehmen wird. Hierfür sind zwischen den Referaten, im Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern und der freien Wirtschaft sowie zur Bewertung der umzusetzenden und der umgesetzten Maßnahmen insgesamt 2,0 VZÄ E13 für Projektmanager E-Allianz neu zu installieren und aufgrund der Konzeption der E-Allianz auch unbefristet einzurichten.

Folgende Aufgabenschwerpunkte sollen die beiden künftigen Stelleninhaberinnen bzw. die beiden künftigen Stelleninhaber als Projektbetreuer bzw. Projektbetreuerin E-Allianz übernehmen:

- Abgrenzung, Darstellung und Bearbeitung der Schnittmengen zu anderen Projekten (City2Share, Smarter Together, CIVITAS Eccentric),
- Vernetzung und Austausch im deutschen und europäischen Kontext (mit anderen Städten sowie anderen Forschungs- und Pilotprojekten)
- Begleitung und Vernetzung von gemeinsamen Pilotprojekten zur Weiterentwicklung der Urbanen Mobilität mit den Inzell Partnern BMW, MAN, Siemens, MVV, MVG/SWM, IHK, usw.
- Weiterentwicklung der E-Mobilität in Zusammenarbeit mit der Inzell Initiative und deren Partnern
- Maßnahmenentwicklung, -umsetzung und Evaluation gemeinsam mit den externen Stakeholdern aus Stadt und Umland
- Vertretung in anderen Gremien (z.B. in IHFEM-Projekt- und Arbeitsgruppen)
- Vernetzung von Stakeholdern und Austausch im deutschen und europäischen Kontext
- Vernetzung innerhalb der etablierten Gremien von EuroCities, Smart City
- Beteiligung bei der Harmonisierung von Richtlinien auf nationaler und EU-Ebene
- Recherche und Betreuung von E-Projekten
- Öffentlichkeitsarbeit (BAs, Bürgerversammlungen, Presseinformationen)
- Organisation und Moderation von Veranstaltungen in München und im Umland
- Erfolgsmonitoring bzgl. der Projekte der E-Allianz
- Bewertung und Quantifizierung der räumlichen Auswirkungen von modernen Arbeitszeit- und -platzmodellen im Sinne der zu erwartenden rückläufigen Wegehäufigkeit und -weite

Neben den Personalkosten fallen dauerhaft konsumtive Arbeitsplatzkosten (2*800 € p. a.) sowie Kosten für die Ersteinrichtung der Arbeitsplätze an.

Federführendes Referat: Referat für Gesundheit und Umwelt

Benötigte personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten jährlich (Stellenneuschaffung)	163.740 €
2 VZÄ E13, dauerhaft ab 2018, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (2 x 800 € jährlich)	dauerhaft ab 2018
Erstausstattung Arbeitsplatz (2 x 2.370 €)	4.740 € einmalig

Federführendes Referat: Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Benötigte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen in IHFEM 2018:

Personalkosten jährlich (Stellenneuschaffung)	163.740 €
2 VZÄ E13, dauerhaft ab 2018, inkl. laufende Arbeitsplatzkosten (2 x 800 € jährlich)	dauerhaft ab 2018
Ersteinrichtung Arbeitsplatz (2 x 2.370 €)	4.740 € einmalig
Evaluation und Prozessbegleitung	50.000 €

4. Benötigte finanzielle Mittel und personelle Ressourcen in IHFEM 2018 im Überblick

4.1. Finanzielle Mittel und befristete personelle Ressourcen in IHFEM 2018

Nummer	Titel	Art	Status in IHFEM 2018	Federführung	Benötigte Mittel IHFEM 2018			Bewilligte Mittel aus BV Mittelschichtung IHFEM 2015	Bewilligte Mittel aus BV IHFEM 2015	Gesamtmittel aus IHFEM 2018 und bewilligte Mittel aus IHFEM 2015
					Summe IHFEM 2018	Befristete Personalkosten inkl. lfd. Arbeitsplatzkosten	Sachmittel und/oder Investitionen (ggf. Erstausrüstung Arbeitsplatz)			
Handlungsfeld 0: Handlungsfeldübergreifende Maßnahmen										
0.1 (Kapitel 3.1)	Förderprogramm Elektromobilität	Zuschuss	Fortschreibung ohne Finanzierungsbedarf	RGU				-11.580.000,-€	22.200.000,-€	10.620.000,-€* *abzüglich umgeschichtete Mittel aus BV Mittelschichtung
0.1 (Kapitel 3.1)	Förderprogramm Elektromobilität	Personal und Ausschreibungskosten	Fortschreibung mit Finanzierungsbedarf	RGU	270.587,-€	103.487,-€ 1 VZÄ E10 (befristete Verlängerung bis 30.06.2021) 167.100,-€ 1 VZÄ E6/A6 (befristete Verlängerung bis 30.06.2021)			337.490,-€	608.077,-€
0.2 (Kapitel 3.12.1.1)	Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität am RGU	Personal	Fortschreibung mit Finanzierungsbedarf	RGU	4.740,-€ dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2	dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2	4.740,-€		459.515,-€	464.255,-€ dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2
0.3 (Kapitel 3.12.1.2)	Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität am KVR	Personal	Fortschreibung mit Finanzierungsbedarf	KVR	dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2	dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2			262.320,-€	262.320,-€ dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2

Nummer	Titel	Art	Status in IHFEM 2018	Federführung	Benötigte Mittel IHFEM 2018			Bewilligte Mittel aus BV Mittelum-schichtung IHFEM 2015	Bewilligte Mittel aus BV IHFEM 2015	Gesamtmittel aus IHFEM 2018 und bewilligte Mittel aus IHFEM 2015
					Summe IHFEM 2018	Befristete Personalkosten inkl. lfd. Arbeitsplatzkosten	Sachmittel und/oder Investitionen (ggf. Erstausrüstung Arbeitsplatz)			
0.4 (Kapitel 3.12.1.3)	Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im PLAN	Personal	Neue Maßnahme mit Finanzierungsbedarf	PLAN	2.370,-€ dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2	dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2	2.370,-€			2.370,-€ dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2
0.5 (Kapitel 3.12.1.4)	Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im BAU	Personal	Neue Maßnahme mit Finanzierungsbedarf	BAU	2.370,-€ dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2	dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2	2.370,-€			2.370,-€ dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2
0.6 (Kapitel 3.12.2)	Elektromobilitätskonzept für die Metropolregion München	Kommunikation	Neue Maßnahme mit Finanzierungsbedarf	RGU	277.980,-€	245.610,-€ 1 VZÄ E13 (befristet für 3 Jahre, Stellenneuschaffung)	30.000,-€ (projektspezifische Kosten) 2.370,-€ (Erstausrüstung Arbeitsplatz)			277.980,-€
0.7 (Kapitel 3.12.3)	Evaluation des IHFEM 2018	Evaluation	Fortschreibung mit Finanzierungsbedarf	RGU	100.000,-€		100.000,-€	100.000,-€		200.000,-€
Handlungsfeld 1: Mobilitätsmanagement und Carsharing										
1.1 (Kapitel 3.2.2.1)	Konzept Mobilitätsstationen	Konzept/ Studie	Fortschreibung ohne Finanzierungsbedarf	PLAN					70.000,-€	70.000,-€
1.2 (Kapitel 3.2.1.1)	E-Sharing Station im Domagkpark	Mobilitätsstation	Beendete Maßnahme	KVR					228.545,-€	228.545,-€
1.3 (Kapitel 3.2.2.2)	Einrichtung von 4 E-Mobilitätsstationen für „City2Share“	Mobilitätsstation	Fortschreibung ohne Finanzierungsbedarf	PLAN				980.000,-€		980.000,-€

Nummer	Titel	Art	Status in IHFEM 2018	Federführung	Benötigte Mittel IHFEM 2018			Bewilligte Mittel aus BV Mittelschichtung IHFEM 2015	Bewilligte Mittel aus BV IHFEM 2015	Gesamtmittel aus IHFEM 2018 und bewilligte Mittel aus IHFEM 2015
					Summe IHFEM 2018	Befristete Personalkosten inkl. lfd. Arbeitsplatzkosten	Sachmittel und/oder Investitionen (ggf. Erstausrüstung Arbeitsplatz)			
1.4 (Kapitel 3.2.2.3)	Einrichtung von 4 E-Mobilitätsstationen für „ECCENTRIC“	Mobilitätsstation	Fortschreibung ohne Finanzierungsbedarf	KVR				400.000,-€		400.000,-€
1.5 (Kapitel 3.2.3.1)	Evaluation der Mobilitätsstationen	Evaluation	Fortschreibung mit Finanzierungsbedarf	PLAN	200.000,-€		200.000,-€	100.000,-€		300.000,-€
1.6 (Kapitel 3.2.4.1)	Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen im Stadtgebiet im öffentlichen Straßenraum	Mobilitätsstation	Neue Maßnahme mit Finanzierungsbedarf	PLAN	1.000.000,-€		1.000.000,-€			1.000.000,-€
1.7 (Kapitel 3.2.4.2)	E-Sharing Stationen im Neubau in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft	Mobilitätsstation	Neue Maßnahme mit Finanzierungsbedarf	KVR	350.000,-€		350.000,-€			350.000,-€
1.8 (Kapitel 3.2.4.3)	Studie sowie Pilotanwendung zur Umsetzung von E-Sharing Stationen und E-Lademöglichkeiten im Wohnbestand	Konzept/Studie + Mobilitätsstation	Neue Maßnahme mit Finanzierungsbedarf	KVR	355.175,-€	122.805,-€ (0,5 VZÄ E13 (befristet für 3 Jahre, Stellen- neuschaffung)	230.000,-€ (projektspezifische Kosten) 2.370,-€ (Erstausrüstung Arbeitsplatz)			355.175,-€
Handlungsfeld 2: Pendler										
2.1 (Kapitel 3.3.2.1)	Pendler Potenzialanalyse	Konzept/Studie	Fortschreibung mit Finanzierungsbedarf	PLAN	368.415,-€	368.415,-€ 1,5 VZÄ E13 (befristete Ver- längerung für 3 Jahre)			445.865,-€	814.280,-€

Nummer	Titel	Art	Status in IHFEM 2018	Federführung	Benötigte Mittel IHFEM 2018			Bewilligte Mittel aus BV Mittelum-schichtung IHFEM 2015	Bewilligte Mit-tel aus BV IHFEM 2015	Gesamtmittel aus IHFEM 2018 und bewilligte Mittel aus IHFEM 2015
					Summe IHFEM 2018	Befristete Per-sonalkosten inkl. lfd. Ar-beitsplatzkos-ten	Sachmittel und/oderIn-vestitionen (ggf. Erstaus-stattung Ar-beitsplatz)			
2.2 (Kapitel 3.3.1.1)	Bedarfsgerechte Bestückung P+R Plätze mit Ladeinfrastruktur	LIS	Beendete Maßnah-me	PLAN					Es wurden kei-ne Mittel bean-tragt	0,-€
Handlungsfeld 3: Taxiverkehr										
3.1 (Kapitel 3.4.1.1)	Förderprogramm E-Taxis	Zuschuss	Fortschreibung ohne Finanzierungsbedarf	RGU				2.000.000,-€		2.000.000,-€
Handlungsfeld 4: E-Zweiräder										
4.1 (Kapitel 3.5.1.1)	E-Zweiräder (Region und Stadtgebiet)	Konzept/ Studie	Beendete Maßnah-me	RAW mit SWM/M VG					Es wurden kei-ne Mittel bean-tragt	0,-€
4.2 (Kapitel 3.5.2.1)	Fahrradverleih-system: Einsatz Pedelecs in MVG Rad und Entwicklung La-dekonzept für Elektroräder in MVG Rad	Investition + Konzept/ Studie	Fortschreibung ohne Finanzierungsbedarf	RAW mit SWM/M VG				300.000,-€	300.000,-€	600.000,-€
4.3 (Kapitel 3.5.3.1)	Modellierung E-Rad für Mün-chen	Konzept/ Studie	Neue Maßnahme mit Finanzierungs-bedarf	RAW mit SWM/M VG	50.000,-€		50.000,-€			50.000,-€
4.4 (Kapitel 3.5.3.2)	Azubi E-Bike	Kommuni-kation	Neue Maßnahme mit Finanzierungs-bedarf	KVR	225.175,-€	122.805,-€ 0,5 VZÄ E13 (befristet für 3 Jahre, Stellen-neuschaffung)	100.000,-€ (projektspezifi-sche Kosten) 2.370,-€ (Erstausstatt-ung Arbeits-platz)			225.175,-€

Nummer	Titel	Art	Status in IHFEM 2018	Federführung	Benötigte Mittel IHFEM 2018			Bewilligte Mittel aus BV Mittelum-schichtung IHFEM 2015	Bewilligte Mittel aus BV IHFEM 2015	Gesamtmittel aus IHFEM 2018 und bewilligte Mittel aus IHFEM 2015
					Summe IHFEM 2018	Befristete Personalkosten inkl. lfd. Arbeitsplatzkosten	Sachmittel und/oder Investitionen (ggf. Erstausrüstung Arbeitsplatz)			
Handlungsfeld 5: ÖPNV										
5.1 (Kapitel 3.6.1.1)	Elektrifizierung des Busverkehrs	Investition	Fortschreibung mit Finanzierungsbedarf	RAW mit SWM/M VG	11.200.000,-€		11.200.000,-€	4.000.000,-€	1.350.000,-€	16.550.000,-€
Handlungsfeld 6: Innerstädtischer Wirtschaftsverkehr										
6.1 (Kapitel 3.7.1.1)	Pilotprojekt E-Busse für Sightseeing-Touren	Zuschuss	Neue Maßnahme mit Finanzierungsbedarf	RGU	400.000,-€		400.000,-€			400.000,-€
Handlungsfeld 7: Städtischer Fuhrpark										
7.1 (Kapitel 3.8.1.1)	Modernisierung und Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks	Investition	Fortschreibung mit Finanzierungsbedarf	DIR	1.500.000,-€		1.500.000,-€	200.000,-€	500.000,-€	2.200.000,-€
7.2 (Kapitel 3.8.2.1)	Erprobung von schweren Nutzfahrzeugen mit unterschiedlichen elektrischen Antriebskonzepten	Investition	Neue Maßnahme mit Finanzierungsbedarf	KR	150.000,-€		150.000,-€			150.000,-€
7.3 (Kapitel 3.8.2.2)	Errichtung von Ladeinfrastruktur in stadteigenen und angemieteten Gebäuden	Investition	Neue Maßnahme mit Finanzierungsbedarf	KR	1.150.000,-€		1.150.000,-€			1.150.000,-€
Handlungsfeld 8: Laden und Parken										
8.1 (Kapitel 3.9.2.1)	Öffentliche Ladeinfrastruktur	Investition	Fortschreibung mit Finanzierungsbedarf	RAW mit SWM/M VG	10.980.000,-€	RAW, PLAN und BAU: dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2	10.980.000,-€	3.300.000,-€	3.798.340,-€	18.078.340,-€ dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2

Nummer	Titel	Art	Status in IHFEM 2018	Federführung	Benötigte Mittel IHFEM 2018			Bewilligte Mittel aus BV Mittelum-schichtung IHFEM 2015	Bewilligte Mittel aus BV IHFEM 2015	Gesamtmittel aus IHFEM 2018 und bewilligte Mittel aus IHFEM 2015
					Summe IHFEM 2018	Befristete Personalkosten inkl. lfd. Arbeitsplatzkosten	Sachmittel und/oder Investitionen (ggf. Erstausrüstung Arbeitsplatz)			
8.2 (Kapitel 3.9.1.1)	Potenzialanalyse zur Nutzung von Stromkleinverteilern	Prüauftrag an SWM/MVG	Beendete Maßnahme	RAW mit SWM/MVG					Es wurden keine Mittel beantragt	
8.3 (Kapitel 3.9.3.1)	Förderung netzdienlicher Ladung von Elektrofahrzeugen im Versorgungsnetz	Investition	Neue Maßnahme mit Finanzierungsbedarf	RAW mit SWM/MVG	180.000,-€		180.000,-€			180.000,-€
Handlungsfeld 9: Bildung/ Forschung/ Kommunikation										
9.1 (Kapitel 3.10.1.1)	Bezuschussung von Veranstaltungen und Projekten im Bereich Bildung und Forschung	Zuschuss	Fortschreibung mit Finanzierungsbedarf	RGU	506.164,-€		506.164,-€		400.000,-€	906.164,-€
9.2 (Kapitel 3.10.1.2)	Kommunikationsoffensive „München e'zapft is!“	Kommunikation	Fortschreibung mit Finanzierungsbedarf	RGU	400.000,-€		400.000,-€	300.000,-€		700.000,-€
9.3 (Kapitel 3.10.2.1)	Koordinationsstelle Elektromobilität innerhalb der Stadtverwaltung	Kommunikation	Neue Maßnahme mit Finanzierungsbedarf	RGU	2.370,-€	dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2	2.370,-€ (Erstausrüstung Arbeitsplatz)			2.370,-€ dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2
9.4 (Kapitel 3.10.2.2)	Verbreitung der notwendigen Kompetenzen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur an und in Gebäuden	Konzept/ Studie	Neue Maßnahme mit Finanzierungsbedarf	RGU/ Bauzentrum	90.000,-€		90.000,-€			90.000,-€

Nummer	Titel	Art	Status in IHFEM 2018	Federführung	Benötigte Mittel IHFEM 2018			Bewilligte Mittel aus BV Mittelschichtung IHFEM 2015	Bewilligte Mittel aus BV IHFEM 2015	Gesamtmittel aus IHFEM 2018 und bewilligte Mittel aus IHFEM 2015
					Summe IHFEM 2018	Befristete Personalkosten inkl. lfd. Arbeitsplatzkosten	Sachmittel und/oder Investitionen (ggf. Erstaussstattung Arbeitsplatz)			
9.5 (Kapitel 3.10.2.3)	Integration des Themas E-Mobilität in die Mobilitätsberatung München – Gscheid mobil	Kommunikation	Neue Maßnahme mit Finanzierungsbedarf	KVR	40.000,-€		40.000,-€			40.000,-€
Handlungsfeld 10: Public-Private-Partnership										
10.1 (Kapitel 3.11.1.1)	Public-Private-Partnership	Personal und Vergabe	Neue Maßnahme mit Finanzierungsbedarf	RGU	1.202.370,-€	dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2	1.200.000,-€ (Vergabe) 2.370,-€ (Erstaussstattung Arbeitsplatz)			1.202.370,-€
10.1 (Kapitel 3.11.1.1)	Public-Private-Partnership	Personal	Neue Maßnahme mit Finanzierungsbedarf	BAU	4.740,-€ dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2	dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2	4.740,-€ (Erstaussstattung 2 Arbeitsplätze)			4.740,-€ dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2
E-Allianz für München										
(Kapitel 3.13)	E-Allianz für München	Personal/Kommunikation/Evaluierung/Beratung		PLAN RGU	59.480,-€ dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2	dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2	50.000,-€ (projektspezifische Kosten) 9.480,-€ (Erstaussstattung Arbeitsplatz)			59.480,-€ dauerhafte Stellen siehe Übersicht Kapitel 4.2
SUMME					31.071.936,-€*	1.130.222,-€*	29.941.714,-€	11.580.000,-€	30.452.075,-€	61.524.011,-€*

*exklusive Personalkosten für dauerhafte Stelle (siehe Kapitel 4.2)

4.2. Befristete und dauerhafte personelle Ressourcen in IHFEM 2018

Referat	Maßnahme (MA)/Tätigkeit	Stelle (VZÄ und Eingruppierung)	befristet oder dauerhaft
Stellenbedarf am Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU)			
RGU	MA0.1 (Kapitel 3.1): Förderprogramm Elektromobilität – Fachliche Bearbeitung	1 VZÄ E10	Befristete Verlängerung bis 30.06.2021
RGU	MA0.1 (Kapitel 3.1): Förderprogramm Elektromobilität – Technische Bearbeitung	1 VZÄ E6	Befristete Verlängerung bis 30.06.2021
RGU	MA0.2 (Kapitel 3.12.1.1): Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben RGU – Projektbetreuung Elektromobilität	1 VZÄ E13	Dauerhaft ab 01.06.2019 (Entfristung)
RGU	MA0.2 (Kapitel 3.12.1.1): Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben RGU – Sachbearbeitung Elektromobilität	1 VZÄ E10	Dauerhaft ab 2019 (Entfristung)
RGU	MA0.2 (Kapitel 3.12.1.1): Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben RGU – Projektbetreuung Sachgebiet Klimaschutz und Energie	1 VZÄ E14	Dauerhaft ab 2018 (Stellenneuschaffung)
RGU	MA0.2 (Kapitel 3.12.1.1): Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben RGU – Vorzimmerkraft Abteilungsleitung UVO 2	1 VZÄ E8	Dauerhaft ab 2018 (Stellenneuschaffung)
RGU	MA0.5 (Kapitel 3.12.2): Elektromobilitätskonzept für die Metropolregion München	1 VZÄ E13	Befristet für 3 Jahre (Stellenneuschaffung)
RGU	MA9.3 (Kapitel 3.10.2.1): Koordinationsstelle Elektromobilität innerhalb der Stadtverwaltung	1 VZÄ E13	Dauerhaft ab 2018 (Stellenneuschaffung)
RGU	MA10.1 (Kapitel 3.11.1.1): Public-Private-Partnership	0,5 VZÄ E13	Dauerhaft ab 2018 (Stellenneuschaffung)
RGU	(Kapitel 3.13): E-Allianz für München - Projektbetreuung „E-Allianz“	2 VZÄ E13	Dauerhaft ab 2018 (Stellenneuschaffung)
Summe RGU		10,5 VZÄ	
Stellenbedarf am Kreisverwaltungsreferat (KVR)			
KVR	MA0.3 (Kapitel 3.12.1.2): Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben KVR – Koordination Elektromobilität	1 VZÄ E14	Dauerhaft ab 2018 (Entfristung und Stellenhebung von E13 auf E14)
KVR	MA0.3 (Kapitel 3.12.1.2): Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben KVR – Umsetzungsaufgaben Elektromobilität	1 VZÄ E11/A12	Dauerhaft ab 2018 (Entfristung)
KVR	MA1.8 (Kapitel 3.2.4.3): Studie sowie Pilotanwendung zur Umsetzung von E-Sharing Stationen und E-Lademöglichkeiten im Wohnbestand	0,5 VZÄ E13	Befristet für 3 Jahre (Stellenneuschaffung)
KVR	MA4.4 (Kapitel 3.5.3.2): Azubi E-Bike	0,5 VZÄ E13	Befristet für 3 Jahre (Stellenneuschaffung)
Summe KVR		3 VZÄ	

Referat	Maßnahme (MA)/Tätigkeit	Stelle (VZÄ und Eingruppierung)	befristet oder dauerhaft
Stellenbedarf am Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW)			
RAW	MA8.1 (Kapitel 3.9.2.1): Öffentliche Ladeinfrastruktur	1 VZÄ E13	Dauerhaft ab 2018 (Entfristung und Stellenaufstockung von 0,5 auf 1 VZÄ)
Summe RAW		1 VZÄ	
Stellenbedarf am Baureferat (BAU)			
BAU	MA8.1 (Kapitel 3.9.2.1): Öffentliche Ladeinfrastruktur	0,5 VZÄ E11	Dauerhaft ab 2018 (Entfristung)
BAU	MA10.1 (Kapitel 3.11.1.1): Public-Private-Partnership	2 VZÄ E10	Dauerhaft ab 2018 (Stellenneuschaffung)
BAU	MA0.5 (Kapitel 3.12.1.4): Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben BAU	1 VZÄ E13	Dauerhaft ab 2018 (Stellenneuschaffung)
Summe BAU		1,5 VZÄ	
Stellenbedarf am Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN)			
PLAN	MA0.4 (Kapitel 3.12.1.3): Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität PLAN – Koordinator Elektromobilität	1 VZÄ E14	Dauerhaft ab 2018 (Stellenneuschaffung)
PLAN	MA0.4 (Kapitel 3.12.1.3): Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität PLAN – Projektmanager IHFEM	1 VZÄ E13	Dauerhaft ab 2018 (Entfristung)
PLAN	MA2.1 (Kapitel 3.3.2.1): Pendler Potenzialanalyse	1,5 VZÄ E13	Befristete Verlängerung für 3 Jahre
PLAN	(Kapitel 3.13): E-Allianz für München – Projektbetreuung E-Allianz	2 VZÄ E13	Dauerhaft ab 2018 (Stellenneuschaffung)
Summe PLAN		5,5 VZÄ	
GESAMT		23,5 VZÄ	

5. Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen bei Stellenneuforderungen

5.1. Referat für Gesundheit und Umwelt

Die benötigten und neu zu schaffenden 6,5 VZÄ können nicht mehr in den bisher zugewiesenen Büroflächen in der Bayerstraße 28a untergebracht werden. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird die Zuweisung weiterer Flächen beim Kommunalreferat anmelden.

5.2. Kreisverwaltungsreferat

Die benötigten 1,0 VZÄ E14, 1,0 VZÄ E13 sowie 1,0 VZÄ E11/A12 können in den bisher zugewiesenen Büroflächen in der Implersstraße 9 untergebracht werden.

5.3. Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Das zusätzlich beantragte Personal von 3,0 VZÄ kann aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung nicht mehr in den bereits zugewiesenen Büroflächen untergebracht werden. Es werden daher zusätzliche Büroflächen für die Arbeitsplätze benötigt.

5.4. Referat für Arbeit und Wirtschaft

Die benötigte und beantragte 1 VZÄ (E13) kann in der bisher zugewiesenen Bürofläche (Referat für Arbeit und Wirtschaft, Herzog-Wilhelm-Str. 15, 80331 München, Raum 5.17) untergebracht werden.

5.5. Baureferat

Die zusätzlichen Personalkapazitäten können in den dem Baureferat zugewiesenen Büroflächen sowohl im Technischen Rathaus als auch in der Berg-am-Laim-Straße 45 nicht mehr untergebracht werden. Derzeit wird eine weitere Anmietung zusätzlicher Flächen im Standort des Baureferates Berg-am-Laim-Str. 47 durchgeführt. Um Zersplitterungen der Standorte des Baureferates zu vermeiden, wird die Unterbringung der Arbeitsplätze im Standort Berg-am-Laim-Str. 47 angestrebt. Das Baureferat wird daher einen zusätzlichen Flächenbedarf für drei Arbeitsplätze beim Kommunalreferat anmelden.

6. Stadtratsanträge, die im Rahmen des IHFEM 2018 mit behandelt werden

6.1. E-Mobilitätsagentur für München und Münchner Agentur für Elektromobilität

E-Mobilitätsagentur für München

Antrag Nr. 14-20 / A 00865 der SPD-Stadtratsfraktion vom 01.04.2015

E-Mobilität: Handlungsfeld 0 – Münchner Agentur für Elektromobilität

Antrag Nr. 14-20 / A 00986 der Stadtratsfraktion der GRÜNEN/RL vom 30.04.2015

Die SPD – Stadtratsfraktion beantragt gemäß oben stehendem Antrag Nr. 14-20 / A 00865 die Einrichtung einer Koordinierungsstelle in Form einer „Elektromobilitätsagentur“ zur Umsetzung des „Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM)“. Diese neu einzurichtende Stelle soll federführend die Koordination zwischen allen am IHFEM-Prozess beteiligten Referaten, den Eigenbetrieben, städtischen Gesellschaften sowie privaten Akteuren übernehmen.

Die Antragstellerinnen und Antragsteller begründen ihren Antrag damit, dass zur effizienten Prozesssteuerung eine Koordinationsstelle nötig sei, die gleichzeitig als einheitlicher Ansprechpartner im Bereich Elektromobilität auch außerhalb der Verwaltung fungiere.

Die Stadtratsfraktion der GRÜNEN/RL beantragt gemäß oben stehendem Antrag Nr. 14-20 / A 00986 die Verwaltung mit der Konzepterarbeitung für eine Münchner Agentur für Elektromobilität zu beauftragen. Die zu gründende Agentur soll als zentrale Anlaufstelle für Elektromobilität und andere im Rahmen des „Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM)“ angesprochene Mobilitätsformen sowohl innerhalb der Verwaltung als auch gleichzeitig gegenüber externen Akteuren dienen. Weiter soll die Münchner Agentur für Elektromobilität die Treffen der E – Allianz koordinieren.

In ihrem Antrag begründen die Antragstellerinnen und Antragsteller die Notwendigkeit damit, dass die Zuständigkeiten für Elektromobilität als Querschnittsthema über mehrere Referate verteilt sei und durch eine neue Koordinationsstelle Unklarheit über die organisatorische Zuordnung behoben werden solle. Die Antragstellenden führen weiter aus, dass die fehlende, klare organisatorische Zuordnung Grund dafür sei, dass das Thema Elektromobilität noch keine hinreichende Verankerung in der kommunalen Strategie gefunden habe.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Die beiden Anträge sind thematisch sehr ähnlich gelagert, sie werden deshalb nachstehend gemeinsam bearbeitet.

Seit dem Grundsatzbeschluss vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02722) setzt

die Verwaltung das „Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM)“ um. Die Federführung der Prozesssteuerung liegt hierbei im Referat für Gesundheit und Umwelt. Die IHFEM – Koordination wird im Sachgebiet Elektromobilität (RGU - UVO 22) umgesetzt.

Während also das Referat für Gesundheit und Umwelt die Strukturierung, Organisation und Koordination des IHFEM entwickelt hat, fehlt es in der Stadtverwaltung an einer zentralen Anlaufstelle vor allem für externe Akteure (Bürgerinnen und Bürger, Gewerbe, Organisationen, NGOs. u.ä.). Seit 2015 wenden sich zahlreiche Fachleute, etwa aus Wirtschaft und Wissenschaft, Marketing und Kommunikation, aber auch stetig mehr Bürgerinnen und Bürger mit ihren Fragen, Anliegen und Anregungen im Bereich Elektromobilität an die Verwaltung. Um für alle Akteure eine fachgerechte und zeitnahe Unterstützung gewähren zu können, bedarf es einer zentralen Anlaufstelle, die diese erste **Lotsefunktion** übernimmt. Das Referat für Gesundheit und Umwelt schlägt vor, hierzu im Sachgebiet Elektromobilität UVO 22 eine Stelle (1 VZÄ, E13) einzurichten.

Eine weitere, wichtige Aufgabe der neuen Stelle wird die fachliche Koordination und **Vernetzung** aller relevanter Ansprechpartner der Stadtgesellschaft sein. Gerade im Bereich Elektromobilität entsteht durch eine Vielzahl von Initiativen in der Landeshauptstadt ein hoher Bedarf an Wissensvermittlung und Abstimmung zur gemeinsamen Erzielung von Skaleneffekten im Bereich Elektromobilität und zur Vermeidung von Parallelstrukturen. Mit Initiativen sind hier vorrangig die Gesetzesinitiativen des Landes, des Bundes und der Europäischen Union gemeint.

Wie bereits dargestellt, soll mit der neu einzurichtenden Stelle der bzw. die koordinierende Grundsatzbeauftragte innerhalb des Referats für Gesundheit und Umwelt die zentrale **Schlüsselstelle** zwischen dem schon heute erfolgreich umgesetzten IHFEM – Prozess und den externen Akteuren darstellen. Somit wird im Referat für Gesundheit und Umwelt eine zentrale Stelle für alle Fragen rund um Elektromobilität auch innerhalb der Verwaltung entstehen.

Die neu einzurichtende Stelle soll nach Vorstellung des Referates für Gesundheit und Umwelt neben Vernetzung sowie externer Koordination federführend den Bereich des IHFEM-Handlungsfeldes 9 (Bildung/Forschung/Kommunikation) betreuen. Vorrangig soll hier die **Kommunikationsoffensive** strategisch weiterentwickelt werden (vgl. Kap. 3.10.2.1, Maßnahme „Koordinationsstelle Elektromobilität innerhalb der Stadtverwaltung“.). Dafür müssen alle notwendigen Abstimmungen mit externen Auftragnehmerinnen bzw. Auftragnehmern und mit allen internen Stellen (z.B. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Referats für Gesundheit und Umwelt, Presse- und Informationsamt, Öffentlichkeitsarbeit der beteiligten Fachreferate etc.) übernommen werden. Der Kommunikation kommt an dieser Stelle eine zentrale Bedeutung zu, denn nur wenn möglichst viele Bürgerinnen und Bürger die städtischen Angebote für elektromobiles Leben kennen und nutzen, können die positiven Effekte der Elektromobilität hinsichtlich

Luftreinhaltung, Klimaschutz und Lärminderung voll zum Tragen kommen.

Im Bereich **Bildung/Forschung** ist es zudem die Aufgabe der neu einzurichtenden Stelle im Sachgebiet Elektromobilität, die bereits bestehenden Kooperationen zwischen der Landeshauptstadt München und den Hochschulen sowie Bildungseinrichtungen wie der Handwerkskammer für München und Oberbayern oder der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern weiter zu intensivieren und strategische Projekte zu pilotieren. Ebenso sollen neue Kooperationen angestrebt werden. Der Bereich Forschung hat für die Weiterentwicklung und Weiterverbreitung von Elektromobilität eine hohe Priorität.

Zusammengefasst sollen nachstehende zentrale planerisch-konzeptionelle Aufgabenbereiche durch die neu einzurichtende Stelle übernommen werden:

- **Lotsenfunktion:** zentrale Erstanlaufstelle für externe Akteure wie Stadtgesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft, Verbände, Multiplikatoren etc.
- **Vernetzung:** aller Akteure im Bereich Elektromobilität
- **Schlüsselstelle:** Grundsatzbeauftragte/ Grundsatzbeauftragter innerhalb der Stadtverwaltung
- **Kommunikationsoffensive:** Entwicklung, Betreuung und strategische Weiterentwicklung der Kommunikationsoffensive München ezapft is!
- **Bildung:** Betreuung und Weiterentwicklung der bestehenden Kooperationen im IH-FEM Handlungsfeld 9 (Bildung/Forschung)

Das Referat für Gesundheit und Umwelt folgt damit beiden Stadtratsanträgen und beantragt die unbefristete Einrichtung einer Stelle (1,0 VZÄ E13), um die neuen Aufgaben – wie beschrieben – innerhalb des Sachgebietes RGU-UVO22 zu entwickeln und umzusetzen.

Im Detail sollen nachstehende Tätigkeiten durch die neue Stelle umgesetzt werden:

- Konzeption der Aufbau- und Ablauforganisation einer zentralen Erstanlaufstelle
- Fachliche Gestaltung von Informationsmaterial (analog und digital)
- Fachliche Beratung der Kunden/Interessenten zu allen Themen rund um die Elektromobilität in München
- Fachliche und organisatorische Entscheidungen
- Budgetverantwortung für die projektspezifischen Kosten
- Berichterstattung gegenüber dem Stadtrat
- Vertretung des Referats für Gesundheit und Umwelt in fachnahen Gremien (Inzell-Initiative, IHFEM etc.)
- Unterstützung von Kunden bei der Beantragung von Fördermitteln beim Land, Bund oder EU, Fundraising
- Vertretung des Referats für Gesundheit und Umwelt in Fachgremien des Landes, Bundes, der EU oder anderer Plattformen

- Vernetzung des Referats für Gesundheit und Umwelt mit den relevanten Stakeholdern der Kommune (Verbände, Innungen, Unternehmen, Wissenschaft etc.)

Ohne die Stellenzuschaltung einer Vollzeitstelle in E13 können die beschriebenen Aufgabenerweiterungen aufgrund knapper Personalressourcen nicht übernommen werden.

Die Stadtratsanträge sind mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt.

6.2. E-Mobilitätskonzept für die Metropolregion München

Antrag Nr. 14-20 / A 00866 der SPD-Stadtratsfraktion (Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Klaus Peter Rupp und Frau StRin Ulrike Boesser) vom 01.04.2015:

In ihrem Antrag setzen sich die Antragstellerinnen und Antragsteller dafür ein, „die Stadtverwaltung zu beauftragen, sich mit den Partnerinnen und Partnern in der Metropolregion München in Verbindung zu setzen mit dem Ziel, ein gemeinsames Handlungsprogramm zum Ausbau von Infrastruktur für Elektromobilitätsangebote in der Metropolregion München zu erarbeiten, um gerade auch für den Pendlerverkehr attraktive Angebote zu schaffen.“

Begründet wird der Antrag damit, dass „der Einsatz von E-Mobilität besonders sinnvoll ist, wenn täglich Strecken von bis zu 100 km zurückgelegt werden sollen. Somit ist die Implementierung von E-Mobilitätskonzepten auch für den Pendlerverkehr im Münchner Umland sehr sinnvoll. Erfolgreich kann die Einführung von Elektrofahrzeugen aber erst werden, wenn die entsprechende Infrastruktur flächendeckend zur Verfügung gestellt wird. Hierfür soll ein Handlungsprogramm für die Metropolregion die Voraussetzungen schaffen.“

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat mit seinem Beschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02722) ein Programm auf den Weg gebracht, das in einem ersten Schritt eine Reihe von E-Maßnahmen innerhalb der kommunalen Stadtgrenzen umsetzt. München ist aber im Verkehrssektor erheblich mit dem Umland verbunden. So verzeichnen die amtlichen Statistiken derzeit etwa 350.000 Einpendler aus den angrenzenden Landkreisen und der Region sowie ca. 150.000 Auspendler, die unter der Woche mit eigenen Fahrzeugen zu ihren Arbeitsplätzen in das Umland fahren.

Vor dem Hintergrund, dass sowohl München selbst als auch das Umland in den kommenden Jahren einen weiteren starken Zuzug von Neubürgerinnen und -bürgern erfährt, ist davon aus-

zugehen, dass die Verkehrsbewegungen aus und in die Stadt weiterhin zunehmen.

Die genannten Zahlen machen ebenso wie die zu erwartende Entwicklung zwei Dinge klar: Das stadt-eigene IHFEM-Handlungsprogramm ist notwendig und wichtig, um einen signifikanten Beitrag zu den städtischen Zielen im Bereich Luftreinhaltung und Klima- bzw. Lärmschutz zu leisten. Von ebenso großer Bedeutung ist es aber auch, gemeinsam und zeitnah mit dem Umland Strategien und Maßnahmen zu entwickeln, die gerade den Berufspendlerinnen und Berufspendlern einen schnellen Umstieg auf die Elektromobilität ermöglichen.

Aus diesem Grund unterstützt das Referat für Gesundheit und Umwelt nachhaltig das Ansinnen, gemeinsam mit der Metropolregion München ein gemeinsames Handlungsprogramm zu entwickeln und umzusetzen und dabei einen der Schwerpunkte auf das Thema Ladeinfrastruktur zu setzen. Um einen ganzheitlichen Ansatz sicher zu stellen, sollen innerhalb des Handlungsprogramms in enger Zusammenarbeit und auf Basis der Ergebnisse der Maßnahme Pendlerpotenzialanalyse (Kapitel 3.3.2.1) des Referates für Stadtplanung und Bauordnung aber auch weitere Handlungsfelder entwickelt werden, die eine optimale Abstimmung der Förderung der Elektromobilität zwischen München und seinem Umland im Sinne eines integrativen Ansatzes ermöglichen.

Als zentralen Partner für die Landeshauptstadt München schlägt das Referat für Gesundheit und Umwelt neben dem Austausch mit den einzelnen angrenzenden Landkreisen die EMM (Europäische Metropolregion München e.V.) vor. Die EMM versteht sich als ein Netzwerk von 31 Landkreisen und kreisfreien Städten, 40 kreisangehörigen Kommunen und fast 160 Unternehmen, Kammern und Institutionen aus Wissenschaft und Gesellschaft, das sich in der Metropolregion München für eine hohe Lebensqualität mit einer nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung einsetzt.

Die Leitung des Vereins obliegt dem Vorstand, der sich aus dem Vorsitzenden des Vorstands (Oberbürgermeister Dieter Reiter, Landeshauptstadt München), einem 1. und 2. Stellvertreter (Landrat Christoph Göbel, Landkreis München und Vizepräsident Prof. Gerd Finkbeiner, IHK Schwaben), einem Schatzmeister, einem Schriftführer sowie elf Beisitzern zusammensetzt⁸.

Zur Erfüllung seiner Aufgaben bedient sich der Vorstand eines Geschäftsführers, dessen Tätigkeit er kontrolliert, sowie einer Geschäftsstelle. Die Geschäftsstelle unterstützt die Vereinsorgane und Arbeitsgruppen, stellt Kommunikationskanäle her und erleichtert die regionale Netzwerkarbeit⁹.

Als Ziele nennt die EMM unter anderen die Entwicklung der Region in Einklang mit Natur und Umwelt, die Verbesserung der Verkehrsanbindung innerhalb der Region und von außerhalb sowie die optimale Vernetzung von ländlichen Räumen und Städten.

⁸ <https://www.metropolregion-muenchen.eu/verein-projekte/der-emm-ev/organisation/>

⁹ <https://www.metropolregion-muenchen.eu/verein-projekte/der-emm-ev/organisation/>

Die fachliche Umsetzung dieser Ziele erfolgt in Arbeitsgruppen, etwa in der AG Mobilität der EMM, die sich das Ziel gesetzt hat, sowohl die Erreichbarkeit innerhalb des Gebietes der Metropolregion München als auch die Erreichbarkeit von außerhalb zu verbessern und attraktiver zu machen, um die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu erhalten und die Konkurrenzfähigkeit der Unternehmen in der Region zu sichern¹⁰. Angesichts wachsender Pendlerdistanzen und großer Herausforderungen in den Bereichen Klimawandel, Ressourcenverbrauch und Demographie wird es immer wichtiger, Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung als wechselseitig miteinander verbundene Faktoren aufzufassen.

Hier schließt sich der Kreis zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das zusammen mit der IHK Schwaben Träger der AG Mobilität der EMM ist und darüber hinaus im Rahmen des IHFEM-Handlungsfeldes 2 (Pendler) eine Pendlerpotenzialanalyse erstellt, die über Befragungen zum Mobilitätsverhalten und zu Mobilitätsbedürfnissen von Pendlerinnen und Pendlern geeignete Standorte für Ladeeinrichtungen zu identifizieren versucht und konkrete Handlungsempfehlungen für den Ausbau von Ladestationen und deren intermodale Einbindung in ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept ableitet.

Ein erstes Gespräch zwischen den Fachvertretern des Referats für Gesundheit und Umwelt und der Geschäftsleitung der EMM hat bereits stattgefunden. Dabei äußerten die Vertreter der EMM ihr nachhaltiges Interesse, zusammen mit der Landeshauptstadt München sowie den Stadtwerken München (SWM) und weiteren Stadt- und Gemeindewerken aus der Metropolregion München ein ganzheitliches Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in der Metropolregion zu entwickeln, das nicht nur auf das Thema Ladeinfrastruktur zu begrenzen ist, sondern die unterschiedlichen Bedürfnisse von urbanen und ländlichen Räumen abdeckt und darauf aufbauend differenzierende Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität in der Metropolregion entwickelt und umsetzt.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt schlägt deshalb vor, unter Einbindung der EMM und seiner Partnerinnen und Partner sowie unter Einbindung der Fachreferate der Landeshauptstadt München, insbesondere des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und des Referates für Arbeit und Wirtschaft, ein gemeinsames Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in der Metropolregion München zu erarbeiten und anschließend dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.

Die Organisation und Strukturierung dieses Querschnittsprozesses wird federführend vom Referat für Gesundheit und Umwelt übernommen. Dies ist jedoch mit den derzeit vorhandenen Personalressourcen nicht zu leisten. Um die umfassenden Aufgaben übernehmen zu können, beantragt das Referat für Gesundheit und Umwelt deshalb eine auf drei Jahre befristete Vollzeitstelle in E13 („Projektbetreuer/-in Metropolregion München“).

¹⁰ <https://www.metropolregion-muenchen.eu/verein-projekte/arbeitsgruppen/mobilitaet/>

Zu den wesentlichen planerisch-konzeptionellen Aufgaben der zukünftigen Projektbetreuerin bzw. des künftigen Projektbetreuers zählen dabei:

- Gemeinsame Organisation, Steuerung und Strukturierung des Gesamtprozesses zusammen mit der Geschäftsstelle der Europäischen Metropolregion München e.V. und den Partnern
- Gemeinsame Vor- und Nachbereitung von sowie Teilnahme an Arbeitsgruppentreffen
- Gemeinsame Entwicklung und Koordinierung von Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität in der Metropolregion
- Maßnahmenumsetzung im Rahmen des gemeinsamen Handlungsprogramms Elektromobilität (nach Beschluss durch den Stadtrat)
- Budgetverantwortung für die projektspezifischen Kosten
- Vertretung in fachnahen Gremien (E-Allianz der Inzell-Initiative, IHFEM etc.)
- Unterstützung aller Beteiligten bei der Beantragung von Fördermitteln beim Land, Bund oder EU
- Berichterstattung gegenüber dem Stadtrat

Darüber hinaus beantragt das Referat für Gesundheit und Umwelt für den Zeitraum 2018 mit 2020 Finanzmittel in Höhe von 30.000 Euro für projektspezifische Kosten (Reisekosten, Kosten für Veranstaltungen, Kommunikationsmittel, etc.).

Der Stadtratsantrag ist mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt.

6.3. Elektromobilität 5: Lade-Infrastruktur für Elektro-Fahrräder der städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Antrag Nr. 14-20 / A 00944 der CSU Stadtratsfraktion vom 23.04.2015

In ihrem Antrag fordern die Antragstellerinnen und Antragsteller, „der Stadtrat möge beschließen, dass für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landeshauptstadt München und deren Beteiligungsgesellschaften eine flächendeckende Ladeinfrastruktur für E-Fahrräder in städtischen Dienstgebäuden geschaffen wird“.

Begründet wird der Antrag damit, dass es „einer ausreichenden Ladeinfrastruktur in der Fläche bedarf, damit sich die Elektromobilität in der Breite der Stadtgesellschaft durchsetzen kann. Gerade für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kann die Stadt München gemeinsam mit ihren Beteiligungsgesellschaften dafür sorgen, dass am Arbeitsplatz eine Lademöglichkeit für Elektro-Fahrräder besteht“.

Anders als beim Laden von E-Pkw ist beim Laden von E-Fahrrädern, sogenannten Pedelecs, E-Bikes und S-Pedelecs, das Ladegerät aus Gewichts- und Platzgründen nicht im Fahrzeug verbaut. Ein weiterer Unterschied ist das Fehlen von Standardsteckverbindungen bei Pedelec-Akkus. Daher ist für das Aufladen eines Pedelecakkus immer das jeweilige Ladegerät erforderlich, um eine sichere Aufladung zu gewährleisten. Dieses kann aufgrund seiner geringen Leistung über eine 230V-Schuko-Steckdose betrieben werden. Der Energieinhalt eines Pedelecakkus beläuft sich nach derzeitigem Stand der Technik auf ca. 500Wh und ermöglicht eine Reichweite von ca. 50 bis 100km. Die Reichweite hängt sehr stark von der gewählten Unterstützung und weiteren äußeren Faktoren ab.

Die Notwendigkeit einer Aufladung des Pedelecs am Arbeitsplatz ist zunächst aus Sicht der Reichweite zu betrachten. Der derzeitige Stand der Technik ermöglicht bereits Reichweiten deutlich über 60 Kilometer. Dies ermöglicht eine Fahrt von etwa einer Stunde zur Arbeitsstelle und zurück. Für den Großteil der Pendelstrecken, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, ist diese gesicherte Reichweite ausreichend. Des Weiteren besteht bei einem Pedelec im Gegensatz zum Pkw die Möglichkeit, auch mit einem leeren Akku – allerdings unter erschwerten Bedingungen – weiterzufahren.

Sollte ein Pedelec am Arbeitsplatz geladen werden, so ist ohnehin das jeweilige Ladegerät der Arbeitnehmerin bzw. des Arbeitnehmers erforderlich. Die jeweilige Arbeitnehmerin bzw. der jeweilige Arbeitnehmer ist daher bereits jetzt in der Lage, aufgrund der geringen Leistung (ca. 300 Watt) und der geringen Energiemengen (ca. 500 Wattstunden pro Ladezyklus), mit Hilfe seines Ladegeräts den Akku seines Pedelecs am Arbeitsplatz aufzuladen. Die Leistung liegt deutlich unter der eines Wasserkochers und die Energiemenge ist vergleichbar mit dem Kochen von zwei bis drei Tassen Tee oder Kaffee.

Das Laden von Pedelec Akkus unter Aufsicht weist keine besondere Brandgefahr auf. Es gibt keine Rechtsprechung oder baurechtliche Regelung, die das Laden von Pedelec-Akkus im Büro oder Haushalt verbietet.

Durch die obenstehenden Ausführungen wird deutlich, dass für das Laden von Pedelecs keine explizite Ladeinfrastruktur für städtische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter benötigt wird, da jeweils das eigene Ladegerät genutzt werden muss. Da für das Laden eine 230 V Schukosteckdose ausreicht, besteht bereits jetzt die Möglichkeit für städtische Beschäftigte den Akku ihres Pedelecs aufzuladen.

Die Abgabe von Strom in geringen Mengen war vom 01.01.2013 bis zum 15.07.2014 durch die Ziffer 5.2.9 der AGAM geregelt. Wie das Direktorium in seiner Stellungnahme (Anlage 38) ausführt, ergab eine Evaluation, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landeshauptstadt München verantwortungsvoll und schonend mit Ressourcen umgehen. Der Bezug von Strom in geringen Mengen ist daher im Rahmen des Vertrauensbonus erlaubt. Da wie oben dargestellt die benötigten Strommengen zum Laden eines Pedelecs ebenfalls als gering bezeichnet werden können, ist dieses ebenfalls möglich.

Aus den genannten Gründen ist daher ein Aufladen von Pedelec-Akkus am Arbeitsplatz möglich und erlaubt. Eine eigene Ladeinfrastruktur für Pedelecs, die mit Investitions- und laufenden Kosten verbunden ist, wird daher nicht benötigt.

Der Stadtratsantrag ist mit dem Direktorium abgestimmt.

6.4. Bei Sightseeing Bustouren Elektrofahrzeuge einsetzen

Antrag Nr. 14-20 / A 01523 der Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte – FREIE WÄHLER / BAYERNPARTEI vom 13.11.2015

Im Antrag fordern die Antragstellerinnen und Antragsteller, der Stadtrat möge beschließen, dass die Landeshauptstadt München die Betreiber von Sightseeing Bustouren (z.B. Gray Line Sightseeing und CitySightseeing) auffordert, bei Neu- bzw. Ersatzbeschaffungen den Einsatz von Elektrobussen für ihre Routen durch München zu prüfen und die Stadt die Unternehmen bei der Beantragung von Fördermitteln bei Land und Bund unterstützt.

In der Begründung der Antragsteller heißt es, „die Unternehmen von Sightseeing-Bustouren sollen als gutes Beispiel voran gehen und ihre Busflotten nach und nach bei Ersatz- bzw. Neubeschaffungen auf Elektrofahrzeuge umstellen“. Weiterhin ist angeführt, dass „die Beschaffung von Elektrobussen im Gegensatz zu Bussen mit Dieselantrieb teurer ist und der Tourismus in München überregional eine große Bedeutung hat.“ Deshalb sei eine Förderung dieses Leuchtturmprojekts durch Land oder Bund sinnvoll.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Referat für Gesundheit und Umwelt unterstützt den Antrag der Antragsteller. So bietet etwa das Bauzentrum der Landeshauptstadt München bereits heute eine neutrale Information und Beratung zum Thema Elektromobilität und Fördermaßnahmen an. Die Beratungen reichen von kostenlosen 30-minütigen Erstberatungen bis hin zu kostenpflichtigen Intensiv- und Vor-Ort-Beratungen, die bei Bedarf auch die Beratung zu Förderprogrammen umfassen.

Neben diesem Angebot können Unternehmen und Privatpersonen seit dem 01.01.2017 über das Förderprogramm Elektromobilität beim Referat für Gesundheit und Umwelt einen Antrag auf Förderung von Beratungsleistungen zur Elektromobilität stellen. Auch die Betreiber der Sightseeing Bustouren in München sind hier antragsberechtigt. Antragsteller erhalten von der Landeshauptstadt München eine Förderung von 80 %, maximal 6.000 € auf die erbrachte Beratungsleistung zu Elektromobilität. Antragstellerinnen und Antragsteller können sich mit diesem Beratungsangebot zu einer Umstellung z.B. des Unternehmensfuhrparks auf Elektrofahrzeuge beraten lassen. Eine Beratung zu Fördermöglichkeiten zur Realisierung dieser Vorhaben ist in der Beratungsleistung inbegriffen.

Die Unternehmen erhalten durch diese beiden Angebote bereits eine umfassende Unterstützung durch die Landeshauptstadt München bei der Beantragung von Fördermitteln bei Land und Bund.

In einem Gespräch des Referats für Gesundheit und Umwelt unter Beteiligung des Referats für Arbeit und Wirtschaft, den Anbietern der Stadtrundfahrten in München (Münchner Stadtrundfahrten OHG (Gray Line Sightseeing) und Yellow Cab (CitySightseeing)) sowie der IHK für München und Oberbayern wurden die Möglichkeiten des Einsatzes von Elektrobussen auf den Routen der Anbieter diskutiert.

Die in München eingesetzten Sightseeing-Busse legen mit Ein- und Ausrückfahrten ca. 100 Kilometer täglich zurück und sind damit grundsätzlich für einen Ersatz durch Elektrobusse geeignet. Zum aktuellen Zeitpunkt sind serienreife und zuverlässige batterieelektrisch betriebene Busse oder auch Busse mit Wasserstoffantrieb in der von den Unternehmen benötigten Bauart am Markt noch nicht serienreif verfügbar. Ab wann neben Standardbussen entsprechende Fahrgestelle mit Elektroantrieb zur Verfügung stehen, die zum Aufbau als Doppeldecker-Busse, wie sie für Sightseeing-Fahrten benötigt werden, ist derzeit nicht absehbar. Neben dem derzeit ungenügendem Angebot auf der Herstellerseite sind die Unternehmer mit hohen Mehrkosten im Vergleich zu konventionellen Dieselmotoren sowie mit einem deutlich höheren finanziellen und unternehmerischem Risiko konfrontiert. Gerade zu Beginn der Erprobung und Einführung einer neuen Technologie im Fahrbetrieb kann es zu Betriebsausfällen und längeren und häufigeren Wartungen kommen. Auf das Aufrechterhalten des Fahrbetriebs und den reibungslosen Ablauf der Sightseeing-Touren sind die Unternehmen im höchsten Maße angewie-

sen. Das Risiko ist für die Unternehmen bei einer Investition in Elektrobusse deutlich erhöht und die Hemmnisse zum Umstieg auf Elektrobusse sind demnach sehr groß. Erfahrungen mit dieser für den Busbetrieb noch recht neuen Technologie liegen bei den Anbietern lediglich im geringen Umfang vor.

Die Unternehmen haben sich trotzdem bereit erklärt, mit Unterstützung der Landeshauptstadt München ein erstes Pilotprojekt zum Einsatz von E-Bussen bei Sightseeing Touren im Zeitraum 2018-2020 durchzuführen (siehe Kapitel 3.7.1.1). Dieses Pilotprojekt gibt den Unternehmen die Möglichkeit, Erfahrungen zu sammeln und E-Busse im regulären Liniendienst zu erproben. Im Rahmen dieses Projekts wollen die beiden Unternehmen Münchener Stadtrundfahrten OHG und Yellow Cab Verkehrsbetriebs-GmbH jeweils einen Bus aus ihrem Fahrzeugbestand zu E-Bussen umrüsten und deren Einsatz im Linienbetrieb erproben. Die perspektivische Umstellung aller Sightseeing-Busse in München auf E-Antrieb führt neben der Steigerung der öffentlichen Wahrnehmung der Elektromobilität in der Stadt München auch zu einer Reduzierung von Lärm und lokalen Emissionen und trägt zur Luftreinhaltung bei.

Der Stadtratsantrag ist mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft abgestimmt.

6.5. Förderrichtlinie E-Mobilität korrigieren

Antrag Nr. 14-20 / A 01642 der Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte – FREIE WÄHLER / BAYERNPARTEI vom 11.12.2015

In ihrem Antrag fordern die Antragstellerinnen und Antragsteller, dass die vom Stadtrat beschlossenen Förderkriterien für Elektromobilität wie folgt geändert werden: „Tochterunternehmen (und dergleichen) von Autoherstellern, die als Car-Sharing-Anbieter fungieren, werden von der städtischen Förderung ausgenommen“.

Der Antrag wird damit begründet, dass es Ziel der Richtlinien ist, „einen möglichst großen Kreis an Förderberechtigten zu erhalten, um der Elektromobilität im Münchner Wirtschaftsverkehr Aufschwung zu verleihen“. Als antragsberechtigt seien bisher Gewerbetreibende und Unternehmen, freiberuflich tätige Personen und gemeinnützig anerkannte Organisationen definiert.

Es könne jedoch nicht im Sinne der Landeshaupt München sein, finanzkräftige ortsansässige Autobauer und ihre Tochterunternehmen durch Steuergelder zu unterstützen, die kleinen Handwerksbetrieben, Pflegediensten o. Ä. zugute kommen sollen.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Die Förderung von E-Pkw der EG-Fahrzeugklassen M1 und N1¹¹ durch die Förderrichtlinie

¹¹ Fahrzeuge der EG-Klasse M1 und N1 sind Fahrzeuge bis zu einem zugelassenem Gesamtgewicht von 3,5t.

Elektromobilität der Landeshauptstadt München wurde aufgrund der Bundesförderung („Umweltbonus“) am 16.06.2016 eingestellt. Eine Förderung der Anschaffung von E-Pkw durch das Förderprogramm der Landeshauptstadt München ist seither nicht mehr möglich. Die von den Antragstellerinnen und Antragstellern geforderte Anpassung der Förderkriterien ist daher nicht mehr erforderlich.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt teilt ergänzend mit, dass sich unter den Antragstellerinnen und Antragstellern, die bis zur Einstellung der Münchner Förderung mehr als fünf E-Pkw beantragt hatten, kein Automobilhersteller oder eines seiner Tochterunternehmen befand. Eine übermäßige Förderung von Tochterunternehmen von Automobilherstellern hat also zu keinem Zeitpunkt stattgefunden.

6.6. München beendet die Förderung der Anschaffung von E-Fahrzeugen – Förderrichtlinie Elektromobilität wird außer Kraft gesetzt

Antrag Nr. 14-20 / A 02057 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 28.04.2016

In ihrem Antrag fordern die Antragstellerinnen und Antragsteller, die Stadt möge beschließen, dass die Landeshauptstadt München mit sofortiger Wirkung die Förderung der Anschaffung von E-Fahrzeugen beendet und die Förderrichtlinie für Elektromobilität außer Kraft gesetzt wird.

Der Antrag wird damit begründet, dass „die mehrheitlich beschlossene Subvention für den Kauf von E-Fahrzeugen durch die Entscheidung der großen Koalition in Berlin, noch in diesem Jahr die Anschaffung von E-Fahrzeugen durch eine Kaufprämie zu fördern, überflüssig macht. Die Fragwürdigkeit der damaligen Entscheidung des Stadtrats haben nicht nur die Antragsteller sondern auch die Stadtkämmerei kritisiert. Insbesondere haben die Antragsteller auf die ordnungspolitische Problematik, aber auch auf die mangelnde Zuständigkeit der Kommune für solche Subvention hingewiesen.“

Aus Sicht der Antragsteller reicht es nicht aus, „den Punkt 1.6 der Förderrichtlinie (Doppelförderung) zu präzisieren. In diesem Abschnitt wird konkret nur eine Doppelförderung durch die Mittel der Landeshauptstadt München ausgeschlossen.“

Da zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht klar war, inwieweit auch die Ladeinfrastruktur seitens des Bundes gefördert wird, beantragen die Antragsteller die städtische Förderrichtlinie komplett außer Kraft zu setzen. „Gegenfalls kann eine neue Richtlinie formuliert werden, sollte der Bund die Ladeinfrastruktur nicht oder nur eingeschränkt fördern“.

Der von der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung am 28.04.2016 gestellte Antrag wurde am 11.05.2016 in der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06098 aufgegriffen und soll nun abschließend behandelt werden.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Wie in der Vollversammlung vom 11.05.2016 im Rahmen der Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 06098 bekanntgegeben, hat das Referat für Gesundheit und Umwelt unmittelbar nach der konkreten Ankündigung eines eigenen E-Förderprogramms durch die Bundesregierung am 16.06.2016 die Förderung zunächst ausgesetzt und die offizielle Veröffentlichung der Förderrichtlinie des Bundes abgewartet, die am 01.07.2016 erfolgte.

Unmittelbar im Anschluss wurden die Überschneidungen des Förderprogramms Elektromobilität der Landeshauptstadt München mit dem Umweltbonus des Bundes dem Stadtrat in der Bekanntgabe vom 20.07.2016 mitgeteilt (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06678). Die Förderung der Fahrzeuge der EG-Klasse M1 und N1 wurde daraufhin eingestellt. Die Förderung der übrigen Fördertatbestände wurde weitergeführt.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat gemeinsam mit den anderen am IHFEM-Prozess beteiligten Referaten neue Fördertatbestände entwickelt und eine Anpassung der Förderrichtlinie vorgenommen. Diese fortgeschriebene Förderrichtlinie wurde am 14.12.2016 durch den Stadtrat beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) und trat am 01.01.2017 in Kraft.

Im Rahmen dieser Anpassung musste etwa im Bereich der Ladeinfrastruktur die Förderung auf nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auf Privatgrund beschränkt werden, um eine Doppelförderung mit dem am 01.03.2017 gestarteten Förderprogramm Ladeinfrastruktur des Bundes auszuschließen.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird die Entwicklung der generisch angelegten Förderrichtlinie für Ladeinfrastruktur des Bundes beobachten und – soweit notwendig – dem Stadtrat über notwendige Anpassungen im Sinne eines Doppelförderungsausschlusses berichten.

6.7. Förderung Elektromobilität – Umstellung der Fuhrparke der städtischen Gesellschaften prüfen

Antrag Nr. 14-20 / A 02513 der CSU Stadtratsfraktion vom 04.10.2016

In ihrem Antrag fordern die Antragstellerinnen und Antragsteller, dass Referat für Gesundheit und Umwelt solle prüfen, „ob aus dem Finanztopf „E-Mobilität“ Mittel bereitgestellt werden können, um die Fuhrparks aller städtischen Tochtergesellschaften sukzessive auf E-Fahrzeuge umzustellen“.

Begründet wird der Antrag damit, dass „nicht nur die Hoheitsverwaltung der Landeshauptstadt München beim Thema Elektromobilität mit guten Beispiel vorangehen soll. Auch die städti-

schen Tochtergesellschaften tragen zum Gesamterscheinungsbild der Landeshauptstadt München bei. Insbesondere jene, die mit Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum unterwegs sind (SWM, AWM etc.) könnten durch eine Umstellung auf elektrisch betriebene Fahrzeuge viel zur Akzeptanz der E-Mobilität beitragen. Daher soll eine Fördermöglichkeit der städtischen Töchter bei einer Umrüstung aus den Mitteln des Referat für Gesundheit und Umwelt geprüft werden.“

Der am 04.10.2016 gestellte Antrag wurde am 14.12.2016 in der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497 aufgegriffen und soll nun abschließend behandelt werden.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Da die Antragsteller in ihrer Begründung sowohl den Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM), als auch die Stadtwerke München (SWM) genannt haben, wird in der Beantwortung zwischen städtischen Eigenbetrieben (AWM) und städtischen Tochtergesellschaften (SWM) unterschieden.

Im Falle der Eigenbetriebe wird die Beschaffung neuer Fahrzeuge durch die Vergabestelle des Direktoriums vorgenommen. Eine Förderung der Beschaffung von E-Fahrzeugen findet bereits in Form der Maßnahme „Modernisierung und Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks“ statt, beantragt wird mit der vorliegenden Sitzungsvorlage außerdem die neue Maßnahme „Erprobung von schweren Nutzfahrzeugen mit unterschiedlichen elektrischen Antriebskonzepten“ im IHFEM-Handlungsfeld 7 (siehe Kapitel 3.8). Hier werden im Zuge der vorliegenden Fortschreibung weitere Finanzmittel beantragt, um die erfolgreiche Umstellung auf E-Fahrzeuge fortgesetzt zu fördern.

Im Falle von städtischen Tochtergesellschaften findet die Beschaffung in eigener Verantwortung der jeweiligen Gesellschaft statt. Da es sich hier um wirtschaftlich und rechtlich eigenständige Unternehmen handelt, sind diese beim Förderprogramm des Bundes zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) antragsberechtigt und können diese Förderung bei der Anschaffung von E-Fahrzeugen in Anspruch nehmen. Für den Bereich der Elektroleichtfahrzeuge sind die Unternehmen auch beim Förderprogramm Elektromobilität der Landeshauptstadt München antragsberechtigt.

Damit stehen Fördermöglichkeiten sowohl für städtische Eigenbetriebe als auch Tochtergesellschaften zur Verfügung. Über den Zeitrahmen sowie die nötigen Maßnahmen für eine Umstellung auf E-Fahrzeuge im städtischen Fuhrpark sowie bei den Eigenbetrieben wurde der Stadtrat bereits in den Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06739 vom 12.10.2016 und Nr. 14-20 / V 07749 vom 08.02.2017 des Direktoriums informiert.

Der Stadtratsantrag ist mit dem Direktorium abgestimmt.

6.8. Förderung Elektromobilität – Ladesäulen für E-Fahrzeuge städtischer Beschäftigter auf städtischem Grund oder in städtischen Gebäuden (z.B. Tiefgaragen) ermöglichen

Antrag Nr. 14-20 / A 02512 der CSU Stadtratsfraktion vom 04.10.2016

Im Antrag fordern die Antragstellerinnen und Antragsteller das Referat für Gesundheit und Umwelt auf zu prüfen, ob und wie städtische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihren dienstlich genutzten E-Pkw oder private E-Pkws an Ladesäulen auf städtischen Grundstücken bzw. städtischen Gebäuden (z.B. TG-Stellplätzen) laden können.

Begründet wird der Antrag damit, dass der Umstieg auf ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug im Bereich des Gewerbes seitens der Landeshauptstadt München und seit kürzerer Zeit für alle Privathaushalte durch den Bund finanziell gefördert wird. Die Bereitstellung von räumlich naher Ladeinfrastruktur ist ein weiterer Anreiz. Der Ausbau der stadtweiten Ladeinfrastruktur bleibt davon unberührt. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern soll mit o.g. Maßnahme ein Umstieg erleichtert werden.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Der Antrag wurde in der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497 am 14.12.2016 aufgegriffen. Hier wurde bereits dargelegt, dass durch das „Gesetz zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität im Straßenverkehr“, dem der Bundesrat am 14.10.2016 zugestimmt hat, der Rechtsrahmen für weitere Steuererleichterungen konkretisiert wurde. Ausgehend von dieser neuen Rahmenbedingung ist es nun grundsätzlich möglich, Strom zum Aufladen von E-Fahrzeugen, welcher bisher als geldwerter Vorteil versteuert werden musste, steuerfrei an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer abzugeben. Zusätzlich wird die Überlassung von Ladeeinrichtungen ebenfalls begünstigt.

In Bezug auf Lademöglichkeiten dienstlich genutzter E-Fahrzeuge teilt das Referat für Gesundheit und Umwelt mit, dass das Kommunalreferat im Benehmen mit dem Baureferat, dem Direktorium und dem Referat für Bildung und Sport im Rahmen der vorliegenden Beschlussvorlage eine Maßnahme entwickelt hat, in deren Rahmen zukünftig den Stadtreferaten bedarfsgerecht Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt wird (Errichtung von Ladeinfrastruktur in stadteigenen und angemieteten Gebäuden, vgl. Kap. 3.8.2.2).

Das Baureferat weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Modernisierung und Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks eine an die Anforderungen des Nutzers und die technischen Spezifikationen des Gebäudes angepasste Ladeinfrastruktur voraussetzt. Um eine möglichst effiziente und schnelle Umsetzung der Projekte zu gewährleisten, ist aus Sicht des Baureferats die Definition eines allgemeinen Standards für die Ladeinfrastruktur (u.a. Ladeleistung, Ladezeiten, Anzahl der Ladesäulen/Wallboxen) mit allen beteiligten Referaten not-

wendig. Dieser Arbeitsschritt soll im Rahmen der neu zu gründenden Arbeitsgruppe des Handlungsfeldes 7 "Städtischer Fuhrpark" durchgeführt werden.

Auch das Referat für Bildung und Sport verzeichnet aktuell eine zunehmende Nachfrage bezüglich Lademöglichkeiten an Bildungsimmobilien. Das Referat für Bildung und Sport prüft den Bedarf für Ladeinfrastruktur an Bildungsimmobilien. Dabei ist die Machbarkeit im Bestand und im Neubau in Zusammenarbeit mit dem Baureferat und dem Direktorium in Zusammenhang mit der Arbeitsgruppe „Städtischer Fuhrpark“ des Handlungsfelds 7 zu diskutieren. Insbesondere ist die konkrete Ausgestaltung der Benutzung einer solchen Infrastruktur in rechtlicher, technischer und organisatorischer Hinsicht noch eingehend zu untersuchen. Die Thematik ist hinsichtlich städtischer sowie staatlicher Lehrkräfte zu überprüfen.

Bezüglich der Frage, ob und wie städtische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre privaten E-Pkw an städtischen Ladesäulen laden können, teilt das Direktorium in einer Stellungnahme vom 24.04.2017 (Anlage 38) mit, dass es derzeit keine städtische Regelung über die Nutzung oder die Abgabe von Strom zum Laden von E-Pkw gibt. Weiter weist das Direktorium darauf hin, dass bei einer zu erarbeitenden Regelung die Stadtkämmerei einzubinden ist, in deren Zuständigkeit steuerrechtliche Fragestellungen fallen.

Nach dem Inkrafttreten des „Gesetzes zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität im Straßenverkehr“ am 14.10.2016 kann das Laden privat genutzter E-Pkw durch den Arbeitgeber zwar grundsätzlich kosten- und steuerfrei ermöglicht werden. Das Referat für Gesundheit und Umwelt weist aber darauf hin, dass es das primäre Ziel der Verkehrsplanung sein muss, (Individual-)Verkehr zu vermeiden. Angesichts neuerer Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung in München (zusätzlich ca. 200.000 Neubürgerinnen und Neubürger bis 2035) und einer steigenden Verkehrsbelastung sollte der Arbeitsweg städtischer Bediensteter nach Möglichkeit prioritär mit dem Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr) erfolgen.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt empfiehlt, die Mitnutzung der Ladeinfrastruktur für private E-Fahrzeuge durch städtische Mitarbeiter der Landeshauptstadt München soweit als möglich weiter zu verfolgen.

Der Stadtratsantrag ist mit dem Direktorium, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Referat für Bildung und Sport abgestimmt.

6.9. E-Mobilität im Referat für Gesundheit und Umwelt mit einer Leitungsstelle stärken

Antrag Nr. 14-20 / A 02737 der Stadtratsfraktion Die Grünen/Rosa Liste (Frau StRin Sabine Krieger, Frau StRin Sabine Nallinger, Herr StR Dominik Krause) vom 14.12.2016

In ihrem Antrag setzen sich die Antragstellerinnen und Antragsteller für die Einrichtung einer Leitungsstelle Elektromobilität (A14 / E14) im Referat für Gesundheit und Umwelt ein.

Begründet wird der Antrag damit, dass „der Stellenwert der Elektromobilität für die Verkehrspolitik in München beständig wächst“. Das spiegelt sich jedoch nicht in der notwendigen personellen Ausstattung im Referat für Gesundheit und Umwelt wider. Obwohl beim Referat für Gesundheit und Umwelt die Federführung der Projekte „E-Plan München“ und des vom Stadtrat am 20. Mai 2015 verabschiedeten IHFEM 2015 (Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München) liege, gäbe es bisher keine Leitungsstelle im Bereich Elektromobilität. Um die Arbeit der derzeit arbeitenden Teams verantwortungsvoll und effektiv durchführen zu können, sei eine Leitung in diesem Bereich erforderlich.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Mit der Beschlussfassung „Neustrukturierung und Mehrbedarf bei der Hauptabteilung Umwelt“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/ V04621, VV 15.06.2016) wurden aus Sicht des Referats für Gesundheit und Umwelt nicht ausreichend Personalkapazitäten zur Verfügung gestellt, um die Themen im erforderlichen Umfang bearbeiten zu können.

Die Aufgaben, die dem Referat für Gesundheit und Umwelt in jüngerer Vergangenheit vom Stadtrat der Landeshauptstadt München im Bereich Elektromobilität übertragen wurden, nehmen an Komplexität und Umfang sehr stark zu. Darin zeigt sich die Bedeutung, die der Elektromobilität seitens der Stadtspitze und dem Stadtrat für einen zukünftigen nachhaltigen und emissionsfreien Stadtverkehr beigemessen wird.

Diese Entwicklung erfordert eine starke Konzentration von Wissen, Erfahrung und Personal. Wichtig sind rasche Fortschritte und schnelle Umsetzungen von Maßnahmen, Projekten und neuen Ideen, die die Verbreitung von E-Fahrzeugen im Stadtgebiet Münchens fördern. Deshalb wurde im Zuge einer Organisationsentwicklung am Referat für Gesundheit und Umwelt in der neuen Hauptabteilung „Umweltvorsorge“ u.a. ein Sachgebiet „Elektromobilität“ eingerichtet, das am 01.03.2017 offiziell seine Arbeit aufgenommen hat. Im Rahmen der o.g. Sitzungsvorlage wurden allerdings durch den Stadtrat lediglich drei Führungsstellen (u. a. zwei neue Abteilungsleitungen) genehmigt, so dass die Organisation der neuen Hauptabteilungen, Abteilungen, Sachgebiete und Teams mit den vorhandenen Stellenkapazitäten erfolgen musste. Nur durch vielfältige interne Personalumschichtungen, darunter die temporäre Verlagerung von 1,5 VZÄ E13 aus dem Sachgebiet Klimaschutz/ Energie (neu: RGU-UVO21) in das neue

Sachgebiet Elektromobilität (RGU-UVO22), konnte sichergestellt werden, dass eine adäquate Umsetzung des „Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ erfolgte.

Die temporären Stellen können allerdings nicht dauerhaft im Sachgebiet Elektromobilität verbleiben, da sie für konzeptionelle Aufgaben im Sachgebiet Klimaschutz/ Energie dringend benötigt werden. Deshalb werden im Rahmen dieser Sitzungsvorlage 1,0 VZÄ zur Kompensation der Aufgaben im Bereich Elektromobilität beantragt (vgl. Kapitel 3.12.1.1)

Die vakante Leitungsstelle des neuen Sachgebietes Elektromobilität befindet sich derzeit in der Besetzung im Rahmen einer Funktionsausschreibung mit dem vormaligen Teamleiter „Klimaschutz und Energie“ (ehemals RGU-UW111). Um eine übergangslose Bearbeitung der Themen sicherzustellen, musste die Besetzung forciert werden und ist jetzt bereits soweit fortgeschritten, so dass für das Referat für Gesundheit und Umwelt im Bereich Elektromobilität keine neue Leitungsstelle benötigt wird.

Die Sachgebietsleitung ist neben Personalführungsaufgaben (derzeit noch für fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter) für die Integration und Steuerung aller aktuellen wie zukünftigen E-Mobilitätsthemen sowie für die am Referat für Gesundheit und Umwelt (mit)verantworteten Aufgaben (etwa Organisation und strategische Weiterentwicklung IHFEM, Förderprogramm Elektromobilität, Förderprogramm eTaxis, E-Allianz (vgl. Kapitel 3.13), E-Mobilitätsagentur (vgl. Kapitel 3.10.2.1), Kommunikationsoffensive „München e'zapft is!“ (vgl. Kapitel 3.10.1.2) oder E-Mobilitätskonzept Europäische Metropolregion München (vgl. Kapitel 3.12.2) verantwortlich.

Während also für das neue Sachgebiet Elektromobilität (RGU-UVO22) keine zusätzliche Leitungsstelle benötigt wird, stellt sich die Situation allerdings auf Sachbearbeitungsebene gänzlich anders dar. Bisher stehen lediglich zwei der fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im neuen Sachgebiet für konzeptionell-planerische Aufgaben zur Verfügung. Gleichzeitig ergaben bzw. ergeben sich in der jüngeren Vergangenheit sowohl aus dem IHFEM-Beschluss als auch aus mehreren Stadtratsanträgen neue Aufgaben, die mit dem vorhandenen Personal nicht abgedeckt werden können.

Deshalb werden im Zuge des vorliegenden Folgebeschlusses IHFEM 2018 durch das Referat für Gesundheit und Umwelt weitere, dringend benötigte Personalkapazitäten im Bereich der Projektbetreuung mit hohen Arbeitsanteilen im Bereich Konzeptentwicklung für das Thema Elektromobilität beantragt (vgl. Kapitel 3.12.1.1, 3.10.2.1, 3.12.2, 3.11.1.1 sowie 3.13).

6.10. Nur noch saubere Sightseeing-Busse in der Stadt zulassen

Antrag Nr. 14-20 / A 02872 der Stadtratsfraktion CSU vom 10.02.2017

Im Antrag fordern die Antragstellerinnen und Antragsteller, der Stadtrat möge beschließen, dass die Stadtverwaltung mit den Unternehmen, die in München Stadtrundfahrten für Touristen anbieten, umgehend verhandelt, nur noch Fahrzeuge mit der Euro 6 Norm in der Stadt einzusetzen bzw. die gesetzlichen Möglichkeiten auszuloten, dies ggf. auf dem Verordnungsweg durchzusetzen. Die Antragsteller fordern weiterhin, dass nach einer Übergangsfrist von höchstens 10 Jahren in München nur noch Fahrzeuge für Stadtrundfahrten eingesetzt werden dürfen, die emissionsfrei sind.

Die Antragstellerinnen und Antragsteller führen in der Begründung aus, dass im Münchner Stadtgebiet Stadtrundfahrtsbusse eingesetzt werden, die „wohl nicht die aktuellen Abgas-Normen im Ansatz erfüllen“ und die „keine adäquaten Botschafter einer modernen Touristenstadt, wie München“ und „auch unter Umweltgesichtspunkten nicht mehr hinnehmbar“ sind. Die Antragsteller führen in der Begründung weiter aus, „die Genehmigungsbehörden und die Fremdenverkehrsabteilung sollten darauf achten, dass so schnell wie möglich, nur noch Busse mit der Euro 6 Norm bei Stadtrundfahrten verwendet werden dürfen und die Altfahrzeuge aus München abgezogen werden“.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat Kontakt mit den beiden Anbietern von Stadtrundfahrten in München, den Unternehmen Münchner Stadtrundfahrten OHG und Yellow Cab aufgenommen und um eine Stellungnahme zu dem Vorstoß der Antragsteller, nur noch Fahrzeuge mit der Euro 6 Norm in der Stadt einzusetzen, gebeten.

Nach Auskunft der mittelständischen Unternehmen entsprechen die im Regelbetrieb für Stadtrundfahrten in München eingesetzten Fahrzeuge ausnahmslos über die jeweils neueste, zum Kaufzeitpunkt verfügbare Abgasnorm. Sämtliche Fahrzeuge sind mit modernen Rußfiltern ausgestattet. Künftig angeschaffte Fahrzeuge werden der jeweils neuesten, zum Kaufzeitpunkt verfügbaren Abgasnorm genügen, aktuell der Euro 6 Norm. Der aktuelle Anschaffungspreis für ein Neufahrzeug beträgt ca. 300.000 bis 320.000 Euro. Für eine komplette Flottenerneuerung (Ersatz aller Fahrzeuge durch Fahrzeuge nach Euro 6 Norm) würde bei den Unternehmen jeweils eine kurzfristige Investition von mindestens ca. drei bis vier Mio. Euro anfallen. Eine solche Investition ist für beide Unternehmen nicht möglich. In der Regel refinanziert sich ein Fahrzeug innerhalb einer Laufzeit von acht bis zwölf Jahren. Unter Berücksichtigung der weiteren Forderung der Antragstellerinnen und Antragsteller, dass nach einer Übergangsfrist von höchstens 10 Jahren in München nur noch Fahrzeuge für Stadtrundfahrten eingesetzt werden dürfen, die emissionsfrei sind, müssten die neu erworbenen Fahrzeuge mit Euro 6 Norm nach

kürzester Zeit von den Unternehmen wieder abgestoßen und vollständig ersetzt werden. Dies wäre laut Aussage der beiden Mittelständler auf keinen Fall finanzierbar.

Zur Forderung der Antragstellerinnen und Antragsteller, dass nach einer Übergangsfrist von höchstens 10 Jahren in München nur noch Fahrzeuge für Stadtrundfahrten eingesetzt werden dürfen, die emissionsfrei sind, ist zudem anzuführen, dass zum aktuellen Zeitpunkt keine serienreifen batterieelektrisch betriebene Busse oder Busse mit Wasserstoffantrieb in der von den Unternehmen benötigten Bauart am Markt verfügbar sind. Ab wann neben Standardbussen entsprechende Fahrgestelle mit Elektroantrieb zur Verfügung stehen, die zum Aufbau als Doppeldecker-Busse geeignet sind, ist derzeit nicht absehbar. Erhältlich sind aktuell nur Prototypen, die erst getestet werden müssen.

Eine Gesamtumrüstung von Fahrzeugflotten auf alternative Antriebe ist erst dann möglich, wenn sowohl die technische Machbarkeit als auch der wirtschaftliche Betrieb im Alltag sichergestellt ist. Eine Bereitschaft zur Teilnahme und Investition in Pilotprojekte besteht aber bei beiden Unternehmen. Aus der Diskussion zu diesen Themen resultierte die IHFEM-Maßnahme „Pilotprojekt E-Bussen bei Sightseeing Touren“ (siehe Kapitel 3.7.1.1), wie in Kapitel 6.5 (Stadtratsantrag „Bei Sightseeing Bustouren Elektrofahrzeuge einsetzen“) bereits beschrieben.

Die Antragstellerinnen und Antragsteller fordern ebenfalls, dass die Stadtverwaltung gesetzlichen Möglichkeiten auslotet nur noch Fahrzeuge mit der Euro 6 Norm in der Stadt einzusetzen und dies ggf. auf dem Verordnungsweg durchzusetzen. Die Unternehmen Yellow Cab und Münchner Stadtrundfahrten besitzen für die Durchführung ihrer Fahrten Liniengenehmigungen gem. §§ 43 i. V. m. 2 Abs. 6 Personenbeförderungsgesetz (PbefG). Die Genehmigungsbehörde ist nicht die Landeshauptstadt München, sondern die Regierung von Oberbayern. Die Liniengenehmigungen beinhalten laut Aussage der Regierung von Oberbayern keine Aussagen zu Fahrzeugen. Vorgaben für den Einsatz bestimmter Fahrzeuge sowie deren technischer Ausstattung sieht das Gesetz nicht vor.

Im Luftreinhalteplan München und seinen bislang sechs Fortschreibungen ist bei den Maßnahmen zur Minderung der Luftschadstoffbelastung u.a. eine Umweltzone festgelegt. Diese umfasst den gesamten Bereich innerhalb des Mittleren Rings. Der Mittlere Ring selbst gehört nicht dazu. Seit 1. Oktober 2012 darf die Umweltzone nur noch mit gültiger grüner Plakette befahren werden. Das betrifft alle Autos, Busse, Wohnmobile und Lkw, also auch die hier angesprochenen Sightseeing-Busse.

Weiterführende Regelungen speziell im Hinblick auf die Forderungen des Antrags Nr. 14-20 / A 02872 sind derzeit nicht möglich, da dafür eine gesetzliche Grundlage fehlt. Luftreinhaltepläne binden die beteiligten Verwaltungsbereiche und erzielen Außenwirkung nur durch Einzelmaßnahmen auf Grundlage fachgesetzlicher Eingriffsregelungen. Ob, wann und inwieweit Fahrbeschränkungen für Dieselfahrzeuge festgelegt werden, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Grund dafür sind die bislang fehlenden rechtlichen Grundlagen für derartige Beschränkungen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383 vom 25.01.2017).

In der Begründung zum Antrag Nr. 14-20 / A 02872 wird neben den Genehmigungsbehörden auch die städtische Fremdenverkehrsabteilung aufgefordert, darauf zu achten „dass so schnell wie möglich, nur noch Busse mit der Euro 6 Norm bei Stadtrundfahrten verwendet werden – dürfen – und die Altfahrzeuge aus München abgezogen werden.“

Hierzu teilt das Referat für Arbeit und Wirtschaft in seiner Stellungnahme vom 10.04.2017 mit, dass der Fachbereich Tourismus im Referat für Arbeit und Wirtschaft keinen Einfluss auf die Fahrzeugwahl der Anbieter von Stadtrundfahrten hat. Das vom Referat für Gesundheit und Umwelt geplante Pilotprojekt zur Elektrifizierung von Sightseeing-Bussen wird vom Referat für Arbeit und Wirtschaft begrüßt und nach Möglichkeit unterstützt (vgl. Anlage 24 „Stellungnahme des RAW“).

Der Stadtratsantrag ist mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft abgestimmt.

6.11. E-Kutschen für München: Elektromobilität mal anders angepackt

Antrag Nr. 14-20 / A 03048 der Stadtratsfraktion Die Grünen / Rosa Liste vom 13.04.2017

In ihrem Antrag fordern die Antragstellerinnen und Antragsteller, dass „die Stadt München im Rahmen eines Pilotprojekts Elektrokutschen in München testet. Hierzu erteilt die Stadt München bis zu fünf Genehmigungen sowie Zufahrtsmöglichkeiten zu attraktiven touristischen Orten. Die Einrichtung von entsprechender Ladeinfrastruktur wird unterstützt.“

Der Antrag wird damit begründet, dass „gerade Touristen, aber auch Einheimische eine Stadt besonders gerne auf sehr direkte Art und Weise erleben: zu Fuß, mit dem Fahrrad, Rikscha – oder eben mit Kutschen. Pferdekutschen nehmen in München immer mehr ab und kommen auch immer stärker in die Kritik. Elektrokutschen sind eine sehr gute Alternative.

Für ein Pilotprojekt werden entsprechende Fahrzeugsondergenehmigungen, Ladeinfrastruktur (z.B. Feldherrnhalle, Tal nahe Marienplatz, Stachus) sowie Einfahrterlaubnisse zu bestimmten touristisch relevanten Attraktionen benötigt (z. B. Englischer Garten, Nymphenburger Park, Olympiapark). Die Stadt München setzt sich beim Freistaat entsprechend ein und erwirkt für die Elektrokutschen entsprechende Einfahrgenehmigungen. Im Rahmen dieses Pilotprojekts können die Machbarkeit und Akzeptanz von Elektrokutschen getestet werden.

Auch wenn Elektrokutschen ein Nischenthema sind kann hierdurch das Thema E-Mobilität unterstützt und öffentlichkeitswirksam dargestellt werden.“

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Referat für Gesundheit und Umwelt greift diesen Antrag auf und prüft unter Einbeziehung aller zu beteiligender Referate, ob ein Einsatz von E-Kutschen in München möglich und sinnvoll ist. Dabei wird vor allem auf die von den Antragstellerinnen und Antragstellern genannten Problemstellungen eingegangen, wie beispielsweise Einfahrterlaubnisse sowie Fahrzeugsondergenehmigungen.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird zu gegebener Zeit und nach eingehender fachlicher Prüfung in Abstimmung mit allen zu beteiligenden Referaten den Stadtrat abschließend mit der Thematik befassen.

B. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Im folgenden Finanzierungsteil sind die zahlungswirksamen Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit und im Bereich der Investitionstätigkeit je Referat dargestellt. Der sich aus den Maßnahmen ergebende Nutzen ist nicht durch Kennzahlen im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeiten oder im Bereich der Investitionstätigkeiten bezifferbar. Der Nutzen der im Rahmen des IHFEM 2018 beantragten Maßnahmen ist im Vortrag der Referentin (Kapitel 3) sowie in den Maßnahmenblättern (Anlagen 2 bis 5 und Anlagen 8 bis 23) dargestellt.

1. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit. Der Mittelbedarf entsteht ab 01.01.2018.

1.1. Referat für Gesundheit und Umwelt

Handlungsfeld 0: Maßnahme „Förderprogramm Elektromobilität“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten					270.587,-- bis 06/2021
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9) 1 VZÄ E10 ab 01.12.2019 1 VZÄ E6 ab 01.03.2018					266.653,-- bis 06/2021
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)					
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstä- tigkeit (Zeile 13)					3.934,-- bis 06/2021
Zinsen und sonstige Fi- nanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäqui- valente (VZÄ)					2

Handlungsfeld 0: Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität am RGU“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	291.340,-- ab 2020	144.110,--	257.228,--		
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9)	288.140,-- ab 2020	142.510,--	254.361,--		
1 VZÄ E14 ab 01.01.2018	89.570,--	89.570,--	89.570,--		
1 VZÄ E13 ab 01.06.2019	81.070,--		47.291,--		
1 VZÄ E10 ab 01.01.2019	64.560,--		64.560,--		
1 VZÄ E8 ab 01.01.2018	52.940,--	52.940,--	52.940,--		
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)					
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	3.200,-- ab 2020	1.600,--	2.867,--		
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)	4	2	4		

Handlungsfeld 0: Maßnahme „Elektromobilitätskonzept für die Metropolregion München“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		5.000,--	12.500,--	12.500,--	245.610,-- von 2018 bis 2020
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9) 1 VZÄ E13					243.210,-- von 2018 bis 2020
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)		5.000,--	12.500,--	12.500,--	
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)					2.400,-- von 2018 bis 2020
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)					1,0

Handlungsfeld 0: Maßnahme „Evaluation des IHFEM 2018“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten				100.000,--	
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9)					
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)				100.000,--	
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)					
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)					

Handlungsfeld 6: Maßnahme „Pilotprojekt E-Busse für Sightseeing-Touren“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		400.000,--			
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9)					
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)					
Transferauszahlungen (Zeile 12)		400.000,--			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstät- tigkeit (Zeile 13)					
Zinsen und sonstige Fi- nanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäqui- valente (VZÄ)					

Handlungsfeld 9: Maßnahme „Bezuschussung von Veranstaltungen und Projekten im Bereich Bildung und Forschung“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		240.332,--	240.332,--	25.500,--	
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9)					
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)					
Transferauszahlungen (Zeile 12)		240.332,--	240.332,--	25.500,--	
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstät- tigkeit (Zeile 13)					
Zinsen und sonstige Fi- nanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäqui- valente (VZÄ)					

Handlungsfeld 9: Maßnahme „Kommunikationsoffensive „München e'zapft is!““

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	,--	200.000,--	100.000,--	100.000,--	,--
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9)	,--	,--	,--	,--	,--
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)	,--	200.000,--	100.000,--	100.000,--	,--
Transferauszahlungen (Zeile 12)	,--	,--	,--	,--	,--
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	,--	,--	,--	,--	,--
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)	,--	,--	,--	,--	,--
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)					

Handlungsfeld 9: Maßnahme „Koordinationsstelle Elektromobilität innerhalb der Stadtverwaltung“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	81.870,-- ab 2018				
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9) 1 VZÄ E13	81.070,-- ab 2018				
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)					
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	800,-- ab 2018				
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)	1,0				

Handlungsfeld 9: Maßnahme „Verbreitung der notwendigen Kompetenzen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur an und in Gebäuden“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		30.000,--	30.000,--	30.000,--	
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9)					
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)		30.000,--	30.000,--	30.000,--	
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)					
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)					

Handlungsfeld 10: Maßnahme „Public-Private-Partnership“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	40.935,-- ab 2018	533.334,--	333.333,--	333.333	
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9) 0,5 VZÄ E13	40.535,-, ab 2018				
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)		200.000,--			
Transferauszahlungen (Zeile 12)		333.334,--	333.333,--	333.333,--	
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	400,-- ab 2018				
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)	0,5				

E – Allianz für München

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	163.740,-- ab 2018				
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9) 2 VZÄ E13	162.140,-- ab 2018				
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)					
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätig- keit (Zeile 13)	1.600,-- ab 2018				
Zinsen und sonstige Fi- nanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäqui- valente (VZÄ)	2,0				

1.2. Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Handlungsfeld 0: Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im PLAN“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	172.240,-- ab 2018				
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9) 1 VZÄ E14 1 VZÄ E13	170.640,-- ab 2018 89.570,-- 81.070,--				
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)					
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	1.600,-- ab 2018				
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)	2,0				

Handlungsfeld 1: Maßnahme „Evaluation der Mobilitätsstationen“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		50.000,--	100.000,--	50.000,--	
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9)					
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)		50.000,--	100.000,--	50.000,--	
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)					
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)					

Handlungsfeld 2: Maßnahme „Pendler Potenzialanalyse“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten					368.415,-- von 2018 bis 2020
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9) 1,5 VZÄ E13					364.815,-- von 2018 bis 2020
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)					
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätig- keit (Zeile 13)					3.600,-- von 2018 bis 2020
Zinsen und sonstige Fi- nanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäqui- valente (VZÄ)					1,5

E – Allianz für München

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	163.740,-- ab 2018	15.000,--	20.000,--	15.000,--	
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9) 2 VZÄ E13	162.140,-- ab 2018				
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)		15.000,--	20.000,--	15.000,--	
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätig- keit (Zeile 13)	1.600,-- ab 2018				
Zinsen und sonstige Fi- nanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäqui- valente (VZÄ)	2,0				

1.3. Referat für Arbeit und Wirtschaft

Handlungsfeld 8: Maßnahme „Öffentliche Ladeinfrastruktur“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	81.870,--				
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9) 1 VZÄ E13	81.070,--				
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)					
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätig- keit (Zeile 13)	800,--				
Zinsen und sonstige Fi- nanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäqui- valente (VZÄ)	1,0				

1.4. Kreisverwaltungsreferat

Handlungsfeld 0: Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im KVR“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	168.220,--				
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9) 1 VZÄ E14 1 VZÄ E11	166.620,-- ab 2018 89.570,-- 77.050,--				
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)					
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätig- keit (Zeile 13)	1.600,-- ab 2018				
Zinsen und sonstige Fi- nanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäqui- valente (VZÄ)	2,0				

Handlungsfeld 1: Maßnahme „E-Sharing Stationen im Neubau in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		10.000,--	10.000,--	30.000,--	
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9)					
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)		10.000,--	10.000,--	30.000,--	
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)					
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)					

Handlungsfeld 1: Maßnahme „Studie sowie Pilotanwendung zur Umsetzung von E-Sharing Stationen und E-Lademöglichkeiten im Wohnbestand“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		65.935,--	65.935,--	40.935,--	
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9) 0,5 VZÄ E13		40.535,--	40.535,--	40.535,--	
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)		25.000,--	25.000,--		
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)		400,--	400,--	400,--	
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)		0,5	0,5	0,5	

Handlungsfeld 4: Maßnahme „Azubi E-Bike“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	,--	70.935,--	70.935,--	80.935,--	,--
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9) 0,5 VZÄ E13	,--	40.535,--	40.535,--	40.535,--	,--
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)	,--	30.000,--	30.000,--	40.000,--	,--
Transferauszahlungen (Zeile 12)	,--	,--	,--	,--	,--
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätig- keit (Zeile 13)	,--	400,--	400,--	400,--	,--
Zinsen und sonstige Fi- nanzauszahlungen (Zeile 14)	,--	,--	,--	,--	,--
Nachrichtlich Vollzeitäqui- valente (VZÄ)		0,5	0,5	0,5	

Handlungsfeld 9: Maßnahme „Integration des Themas E-Mobilität in die Mobilitätsberatung München – Gscheid mobil“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		15.000,--	15.000,--	10.000,--	
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9)					
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)		15.000,--	15.000,--	10.000,--	
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätig- keit (Zeile 13)					
Zinsen und sonstige Fi- nanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäqui- valente (VZÄ)					

1.5. Kommunalreferat

Handlungsfeld 7: Maßnahme „Erprobung von schweren Nutzfahrzeugen mit unterschiedlichen elektrischen Antriebskonzepten“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		50.000,--	50.000,--	50.000,--	
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9)					
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)		50.000,--	50.000,--	50.000,--	
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätig- keit (Zeile 13)					
Zinsen und sonstige Fi- nanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäqui- valente (VZÄ)					

1.6. Baureferat**Handlungsfeld 0: Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im BAU“**

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	81.870,-- ab 2018				
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9) 1 VZÄ E13	81.070,--				
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)					
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	800,--				
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)	1,0				

Handlungsfeld 8: Maßnahme „Öffentliche Ladeinfrastruktur“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	38.925,-- ab 2018				
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9) 0,5 VZÄ E11	38.525,--				
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)					
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	400,--				
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)	0,5				

Handlungsfeld 10: Maßnahme „Public-Private-Partnership“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	130.720,-- ab 2018				
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9) 0,5 VZÄ E11	129.120,--				
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)					
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	1.600,--				
Zinsen und sonstige Finanzaus- zahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)	2,0				

1.7. Zusammenfassung der zahlungswirksamen Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

IHFEM 2018: Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft*	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet**
Summe zahlungswirksame Kosten	1.415.470,--	1.829.646,--	1.305.263,--	878.203,--	884.612,--
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9)	1.401.070,--	223.580,--	335.431,--	81.070,--	874.678,--
RGU	571.885,--	142.510,--	254.361,--		509.863,--
PLAN	332.780,--				364.815,--
RAW	81.070,--				
KVR	166.620,--	81.070,--	81.070,--	81.070,--	
KR					
BAU	248.715,--				
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)		630.000,--	392.500,--	437.500,--	
RGU		435.000,--	142.500,--	242.500,--	
PLAN		65.000,--	120.000,--	65.000,--	
RAW					
KVR		80.000,--	80.000,--	80.000,--	
KR		50.000,--	50.000,--	50.000,--	
BAU					
Transferauszahlungen (Zeile 12)		973.666,--	573.665,--	358.833,--	
RGU		973.666,--	573.665,--	358.833,--	
PLAN					
RAW					
KVR					
KR					
BAU					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	14.400,--	2.400,--	3.667,--	800,--	9.934,--
RGU	6.000,--	1.600,--	2.867,--		6.334,--
PLAN	3.200,--				3.600,--
RAW	800,--				
KVR	1.600,--	800,--	800,--	800,--	
KR					
BAU	2.800,--				
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)	18	3	5	1	4,5
RGU	7,5	2	4		3
PLAN	4				1,5
RAW	1				
KVR	2	1	1	1	
KR					
BAU	3,5				

*RGU: 3,5 VZÄ dauerhaft ab 2018, 4 VZÄ dauerhaft ab 2020; PLAN: 4 VZÄ dauerhaft ab 2018, RAW: 1 VZÄ dauerhaft ab 2018, KVR: 2 VZÄ dauerhaft ab 2018, BAU: 3,5 VZÄ dauerhaft ab 2018

** RGU: 2 VZÄ befristet bis 06/2021, 1 VZÄ befristet 2018 bis 2020; PLAN: 1,5 VZÄ befristet 2018 bis 2020

2. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit.

2.1. Referat für Gesundheit und Umwelt

Handlungsfeld 0: Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im RGU“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		4.740,--			
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**		4.740,--			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)					
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung für zwei Arbeitsplätze Projektbetreuung Sachgebiet Klimaschutz und Energie in E14, Vorzimmer AL in E8: je 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 2; Finanzposition: 1160.935.9330.3 „Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände“

Handlungsfeld 0: Maßnahme „Elektromobilitätskonzept für die Metropolregion München“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		2.370,--			
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**		2.370,--			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)					
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung für Arbeitsplatz E-Mobilitätskonzept in E13: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 1; Finanzposition: 1160.935.9330.3 „Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände“

Handlungsfeld 9: Maßnahme „Koordinationsstelle Elektromobilität“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		2.370,--			
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**		2.370,--			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)					
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung für Arbeitsplatz Koordinationsstelle Elektromobilität in E13: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 1; Finanzposition: 1160.935.9330.3 „Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände“

Handlungsfeld 10: Maßnahme „Public-Private-Partnership“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		2.370,--			
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**		2.370,--			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)					
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung für Arbeitsplatz PPP in E13: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 1; Finanzposition: 1160.935.9330.3 „Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände“

E – Allianz für München

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		4.740,--			
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**		4.740,--			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)					
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung für 2 Arbeitsplätze E-Allianz in E13: je 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 2; Finanzposition: 1160.935.9330.3 „Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände“

2.2. Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Handlungsfeld 0: Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im PLAN“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		2.370,--			
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**		2.370,--			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)					
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung für Arbeitsplatz Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben in E14: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 1; Finanzposition: 5816000 „Räumliche Entwicklungs- und Verkehrsplanung“

Handlungsfeld 1: Maßnahme „Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen im Stadtgebiet im öffentlichen Straßenraum“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		333.333,--	333.333,--	333.334,--	
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)		333.333,--	333.333,--	333.334,--	
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**					
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)					
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung pro Arbeitsplatz: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 0; Finanzposition: 5816000 „Räumliche Entwicklungs- und Verkehrsplanung“

E – Allianz für München

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		4.740,--			
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**		4.740,--			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)					
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung für 2 Arbeitsplätze E-Allianz in E13: je 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 2; Finanzposition: 5816000 „Räumliche Entwicklungs- und Verkehrsplanung“

2.3. Referat für Arbeit und Wirtschaft

Handlungsfeld 4: Maßnahme „Modellierung E-Rad für München“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		50.000,--			
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**					
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)		50.000,--			
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung pro Arbeitsplatz: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 0; Finanzposition: 8300.985.7550.9 „SWM, Elektrofahrräder-Pedelecs“

Handlungsfeld 5: Maßnahme „Elektrifizierung des Busverkehrs“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		7.950.000,--	2.850.000,--	400.000,--	
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**					
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)		7.950.000,--	2.850.000,--	400.000,--	
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung pro Arbeitsplatz: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 0; Finanzposition: 8300.985.7540.0 „SWM, Elektrobusse im ÖPNV“

Handlungsfeld 8: Maßnahme „Öffentliche Ladeinfrastruktur“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		2.340.000,--	4.370.000,--	3.370.000,--	
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**					
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)		2.340.000,--	4.370.000,--	3.370.000,--	
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung pro Arbeitsplatz: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 0; Finanzposition: 8300.985.7530.1 „SWM, Öffentliches Ladesäulensystem“

Handlungsfeld 8: Maßnahme „Förderung netzdienlicher Ladung von Elektrofahrzeugen im Versorgungsnetz“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		80.000,--	100.000,--		
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**					
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)		80.000,--	100.000,--		
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung pro Arbeitsplatz: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 1; Finanzposition: 8300.985.7580.6 „E-Netz, Batteriespeicher und Ladeleistungssteuerung“

2.4. Kreisverwaltungsreferat

Handlungsfeld 1: Maßnahme „E-Sharing Stationen im Neubau in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		75.000,--	150.000,--	75.000,--	
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**					
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)		75.000,--	150.000,--	75.000,--	
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)		,--			

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung pro Arbeitsplatz: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 0; Finanzposition: 1100.987.7535.3 „Zuschuss E-Mobilität“

Handlungsfeld 1: Maßnahme „Studie sowie Pilotanwendung zur Umsetzung von E-Sharing Stationen und E-Lademöglichkeiten im Wohnbestand“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		2.370,--	90.000,--	90.000,--	
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**		2.370,--			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)			90.000,--	90.000,--	
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung für Arbeitsplatz Studie sowie Pilotanwendung E-Sharing-Stationen und E-Lademöglichkeiten im Wohnbestand in E13: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 1; Finanzposition: 1160.935.9330.6 „Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände“

Handlungsfeld 4: Maßnahme „Azubi E-Bike“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		2.370,--			
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**		2.370,--			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)					
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung für Arbeitsplatz Azubi E-Bike in E13: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 1; Finanzposition: 1160.935.9330.6 „Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände“

2.5. Direktorium

Handlungsfeld 7: Maßnahme „Modernisierung und Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	Einmalig in 2021	Einmalig in 2022	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		300.000,--	300.000,--	300.000,--	300.000,--	300.000,--	
davon:							
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)							
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)							
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**		300.000,--	300.000,--	300.000,--	300.000,--	300.000,--	
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)							
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)							
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)							

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung für Arbeitsplatz: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 0; Finanzposition: 0620.935.9349.9 „Pauschale zur Förderung von E-Autos“

2.6. Kommunalreferat

Handlungsfeld 7: Maßnahme „Errichtung von Ladeinfrastruktur in stadteigenen und angemieteten Gebäuden“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	Einmalig in 2021	Einmalig in 2022	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		390.000,--	190.000,--	190.000,--	190.000,--	190.000,--	
davon:							
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)							
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)							
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**		390.000,--	190.000,--	190.000,--	190.000,--	190.000,--	
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)							
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)							
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)							

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung für Arbeitsplatz: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 0; Finanzposition: 0640.935.7080.8

2.7. Baureferat

Handlungsfeld 0: Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im BAU“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		2.370,--			
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**		2.370,--			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)					
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung für Arbeitsplatz Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im BAU: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 1; Finanzposition: 6300.935.9330.3

Handlungsfeld 10: Maßnahme „Public-Private-Partnership“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		4.740,--			
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**		4.740,--			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)					
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung für Arbeitsplatz Public-Private-Partnership: 4.740 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 2; Finanzposition: 6300.935.9330.3

Handlungsfeld 8: Maßnahme „Öffentliche Ladeinfrastruktur“

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*					900.000,-- von 2018 bis 2020
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)					900.000,-- von 2018 bis 2020
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**					
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)					
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung pro Arbeitsplatz: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 0

2.8. Zusammenfassung der zahlungswirksamen Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit

IHFEM 2018: zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit

	dauerhaft	Einmalig in 2018	Einmalig in 2019	Einmalig in 2020	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		11.553.883,--	8.383.333,--	5.738.334,--	900.000,-- (2018-2020)
davon:					
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)					
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)		333.333,--	333.333,--	333.334,--	
RGU					
PLAN		333.333,--	333.333,--	333.334,--	
RAW					
KVR					
DIR					
KR					
BAU					900.000,-- (2018-2020)
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)**		725.550,--	490.000,--	1.470.000,--	
RGU		16.590,--			
PLAN		7.110,--			
RAW					
KVR		4.740,--			
DIR		300.000,--	300.000,--	900.000,--	
KR		390.000,--	190.000,--	570.000,--	
BAU		7.110,--			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)					
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)		10.495.000,--	7.560.000,--	3.935.000,--	
RGU					
PLAN					
RAW		10.420.000,--	7.320.000,--	3.770.000,--	
KVR		75.000,--	240.000,--	165.000,--	
DIR					
KR					
BAU					
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)					

*(entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)

** Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22): Erstausrüstung pro Arbeitsplatz: 2.370 € (einmalig); Anzahl der Arbeitsplätze: 15

3. Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus den eigenen Referatsbudgets erfolgen.

Eine endgültige Entscheidung über die Finanzierung soll in der Vollversammlung des Stadtrates im Juli dieses Jahres erfolgen. Die zusätzlich benötigten Zahlungsmittel sollen nach positiver Beschlussfassung in den Haushaltsplan 2018 ff. aufgenommen werden.

Die Veränderungen betreffen die Produkte 33561100 Umweltvorsorge und 33561200 Förderung von Einrichtungen und Projekten im Umweltbereich (beides RGU) sowie das Produkt 3111510 Serviceeinrichtungen des Direktoriums (DIR), das Produkt 38512100 Stadtentwicklungsplanung (PLAN), das Produkt 35122300 Straßenverkehr (KVR), das Produkt 44571100 Wirtschaftsförderung (RAW), das Produkt 34111710 Grundstücks- und Gebäudemanagement (KR) und das Produkt 32541100 Städtische Verkehrsflächen (BAU)

Eine Änderung der Ziele ist mit diesen Maßnahmen nicht verbunden. Ziel des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität (IHFEM) ist es, einen Beitrag zum Klimaschutz, zur Luftreinhaltung, zum Lärmschutz und einen Beitrag zur Abkehr von fossilen Brennstoffen zu leisten. Mit dem IHFEM zielt die Landeshauptstadt München auch darauf ab, einen Beitrag zur Zielerreichung des Bundes, nämlich eine Millionen Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen bis 2020, zu leisten. Umgelegt auf den Fahrzeugbestand der Stadt München bedeutet das rund 17.500 Elektrofahrzeuge auf Münchner Straßen. Mit der Fortschreibung des IHFEM wird die Strategische Leitlinie D.8 „Stadt- und klimaverträgliche Mobilität: München fördert eine stadt- und klimaverträgliche Mobilität in der Stadt und der gesamten Region. Die Stadt berücksichtigt dabei die Mobilitätsbedürfnisse aller Gesellschafts- und Altersgruppen sowie des Wirtschaftsverkehrs. Sie richtet sich langfristig auf postfossile Mobilitätsformen aus und fördert den dafür nötigen Umbau und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur z.B. Ausbau der Elektromobilität, sowohl in Form eines motorisierten Individualverkehrs als auch öffentlichem Individualverkehrs (Car- bzw. Bike-Sharing) in enger Verzahnung mit einem gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr, Fuß- und Radwegenetz“ der Perspektive München unterstützt. Dazu finden sich Ausführungen im Vortrag der Referentin (Kapitel 2 „Aktivitäten der Landeshaupt München im Bereich Elektromobilität“).

Die Stadtkämmerei bat um eine ergänzende Darstellung der bereits verbrauchten und der noch vorhandenen Mitteln aus IHFEM 2015. Die Darstellung wurde in Anlage 47 ergänzt. Weiterhin wurden auf Bitten der Stadtkämmerei eine Darstellung der erforderlichen Beträge nach konsumtiv und investiv in Teil B, Kapitel 1.7 und Kapitel 2.8 ergänzt sowie die Darstellung der Änderung im Mehrjahresinvestitionsprogramm angepasst. Eine getrennte Darstellung der neuen Investitionsmaßnahme von den bereits vorhandenen Maßnahmen wurde nicht vorgenommen, da aus fachlicher Sicht der Aufbau der Beschlussvorlage nach Handlungsfeldern zu einer besseren Lesbarkeit und einem besseren Verständnis führt. Die neuen Investitionsmaßnah-

men sind in getrennten Kapitel dargestellt. Die Stellungnahme ist als Anlage 38 beigefügt.

Die Beurteilung der Stellenbedarfe des Personal- und Organisationsreferats ist als Anlage 39 beigefügt. Aufgrund der Beurteilung wurde die Stellenforderung des Referats für Gesundheit und Umwelt um 0,5 VZÄ gekürzt. Weitere Anpassungen der Stellenbedarfe erfolgten nicht. Das Personal- und Organisationsreferat empfiehlt bei einigen Stellenforderungen eine Beschlussvollzugskontrolle hinsichtlich des eingesetzten Personals, um die Bedarfe und Wirkungen im Verhältnis zu den Zielen darzustellen. Der Empfehlung wird entsprochen.

Die Beschlussvorlage ist außerdem mit dem Direktorium, Kommunalreferat, Kreisverwaltungsreferat, Baureferat, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Referat für Bildung und Sport sowie dem Referat für Arbeit und Wirtschaft abgestimmt. Die Mitzeichnungen sind als Anlagen 40 bis 46 beigefügt.

Die Änderungswünsche der beteiligten Referate wurden übernommen. Die Anregung des Referats für Arbeit und Wirtschaft zur Erweiterung des Förderprogramms Elektromobilität wurde aufgegriffen und umgesetzt.

Anhörung des Bezirksausschusses

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

Die Vorlage wird im Nachtrag eingebracht, da im Vorfeld der Vorlagenerstellung ein umfassender und langwieriger Abstimmungsprozess zwischen den am Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München beteiligten Referaten stattgefunden hat und sich die Finalisierung der Vorlage aufgrund verspätet eingegangener Beiträge verzögert hat.

Die Korreferentin des Referates für Gesundheit und Umwelt, Frau Stadträtin Sabine Krieger, der zuständige Verwaltungsbeirat Herr Stadtrat Jens Röver, sowie das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Kreisverwaltungsreferat, das Baureferat, das Referat für Bildung und Sport, das Direktorium, die Stadtkämmerei, das Personal- und Organisationsreferat und das Kommunalreferat haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Fachlicher Teil

1.1. Antragspunkte des Referats für Gesundheit und Umwelt

- 1.1.1. Der Stadtrat stimmt dem „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2018)“, wie es in Kapitel 3 des Vortrags der Referentin vorgestellt wurde, und der Umsetzung der darin vorgeschlagenen Maßnahmen zu. Mit der Umsetzung der Maßnahmen ist so bald als möglich, jedoch in jedem Fall im Zeitraum 2018-2020 zu beginnen.
- 1.1.2. Der Vollversammlung des Stadtrats ist durch das Referat für Gesundheit und Umwelt im Benehmen mit den beteiligten Referaten über die Umsetzung und die Evaluation des IHFEM 2018, wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.12.3 („Evaluation des IHFEM 2018“) beschrieben, spätestens Ende 2020 zu berichten.
- 1.1.3. Der Vollversammlung des Stadtrats ist im Jahr 2020 ein „Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2021)“ vorzulegen, das unter Federführung des Referats für Gesundheit und Umwelt im Benehmen mit den beteiligten Referaten erstellt und in den Jahren 2021 bis 2023 umgesetzt wird.
- 1.1.4. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, jährlich im Hinblick auf die sich laufend ändernden Rahmenbedingungen zu prüfen, ob Anpassungen des IHFEM 2018, wie es in Kapitel 3 des Vortrags der Referentin vorgestellt wurde, erforderlich sind, um eine bedarfsgerechte und zielgerichtete Förderung der Elektromobilität zu gewährleisten. Anpassungen des vorliegenden IHFEM 2018 werden im Benehmen mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt und den weiteren beteiligten Referaten unter Federführung desjenigen Referats erarbeitet, das federführend für die anzupassende oder zu erweiternde Maßnahme verantwortlich ist. Anpassungen werden der Vollversammlung des Stadtrats zur Beschlussfassung vorgelegt.
- 1.1.5. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zur überarbeiteten Förderrichtlinie Elektromobilität im Rahmen des „Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2018)“ (Anlage 1) zur Kenntnis und stimmt dem Inkrafttreten zum 01.01.2018 zu.
- 1.1.6. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Maßnahme „Förderprogramm Elektromobilität“ in den Jahren 2018 – 2020 wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.1 dargestellt umzusetzen.

- 1.1.7. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zur Förderrichtlinie zur Förderung von E-Taxis („Förderrichtlinie E-Taxis“) im Rahmen des „Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ (Anlage 6) zur Kenntnis und stimmt dem Inkrafttreten zum 01.09.2017 zu.
- 1.1.8. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Maßnahme „Förderprogramm E-Taxis“, beschlossen mit dem Beschluss zur „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) in den Jahren 2018 – 2020 wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.4.1.1 dargestellt weiter umzusetzen. Die bereits beschlossenen Mittel in Höhe von 2.000.000 € werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung (in den Jahre 2018 – 2020) bei der Stadtkämmerei entsprechend angemeldet.
- 1.1.9. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, im Handlungsfeld 6 („Innerstädtischer Wirtschaftsverkehr“) die Maßnahme „Pilotprojekt E-Busse für Sightseeing-Touren“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.7.1.1 dargestellt durchzuführen.
- 1.1.10. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, im Handlungsfeld 9 („Bildung/ Forschung/ Kommunikation“) die Maßnahme „Bezuschussung von Veranstaltungen und Projekten im Bereich Bildung und Forschung“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.10.1.1 dargestellt umzusetzen.
- 1.1.11. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Maßnahme „Kommunikationsoffensive München e'zapft is!“, beschlossen mit dem Beschluss zur „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) in den Jahren 2018 – 2020 wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.10.1.2 dargestellt weiter umzusetzen.
- 1.1.12. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Maßnahme „Koordinationsstelle Elektromobilität innerhalb der Stadtverwaltung“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.10.2.1 beschrieben umzusetzen.
- 1.1.13. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Maßnahme „Verbreitung der notwendigen Kompetenzen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur an und in Gebäuden“ bei den an der Entscheidung beteiligten Personen (Fachleute Bau, Elektro- bzw. Informationshandwerk und Datensicherheit, Gebäudeverwaltung, Bau- und Eigentümer-Recht sowie Kommunikation) wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.10.2.2 dargestellt umzusetzen.

- 1.1.14. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, den Auftrag „Beteiligung Privater an Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund in der Landeshauptstadt München“ in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an einen externen Auftragnehmer zu vergeben (Beratungsvergabe, vgl. Kapitel 3.11.1.1 Maßnahme „Public-Private-Partnership“).
- 1.1.15. Das Direktorium – HA II, Vergabestelle 1 führt das Vergabeverfahren „Beteiligung Privater an Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund in der Landeshauptstadt München“ (Beratungsvergabe) zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen (vgl. Kapitel 3.11.1.1 Maßnahme „Public-Private-Partnership“) durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot. Eine erneute Befassung des Stadtrats ist nur erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 25 % übersteigen sollte.
- 1.1.16. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Dienstleistungskonzession „Beteiligung Privater an Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund in der Landeshauptstadt München“ in Zusammenarbeit mit der gefundenen Auftragnehmerin bzw. dem gefundenen Auftragnehmer sowie in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft und sonstigen betroffenen Referaten an einen externen Betreiber zu vergeben (Infrastrukturvergabe, vgl. Kapitel 3.11.1.1 Maßnahme „Public-Private-Partnership“).
- 1.1.17. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird dazu beauftragt, zusammen mit den SWM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft und sonstigen betroffenen Referaten eine Arbeitsgruppe zu bilden, welche dem Auftragnehmer im Zusammenhang mit der Durchführung des Vergabeverfahrens „Beteiligung Privater an Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund in der Landeshauptstadt München“ als Ansprechpartner zur Verfügung steht und diesen bei der Erarbeitung der Vergabeunterlagen (Infrastrukturvergabe) fachlich unterstützt (vgl. Kapitel 3.11.1.1 Maßnahme „Public-Private-Partnership“).
- 1.1.18. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, nach Erstellung der Vergabeunterlagen und vor Einleitung des eigentlichen Verfahrens zur externen Vergabe der Dienstleistungskonzession „Beteiligung Privater an Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund in der Landeshauptstadt München“ die erforderlichen Vergabeunterlagen (Infrastrukturvergabe) dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen (vgl. Kapitel 3.11.1.1 Maßnahme „Public-Private-Partnership“).
- 1.1.19. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die E-Allianz zur Entwicklung von Pilotprojekten,

Bildung von Allianzen in München und der Entwicklung von Strategien und Konzepten in der Inzell-Initiative aktiv gelebt wird (vgl. Kapitel 3.13 „E-Allianz für München“).

- 1.1.20. Das Referat für Gesundheit und Umwelt und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden beauftragt, die Struktur der E-Allianz in der Inzell-Initiative zu einem "Regelbetrieb" weiterzuentwickeln und dem Stadtrat wesentliche Veränderungen bekanntzugeben (vgl. Kapitel 3.13 „E-Allianz für München“).
- 1.1.21. Das Referat für Gesundheit und Umwelt und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden beauftragt, gemeinsam Strategien, Konzepte und Pilotprojekte zu entwickeln, die geeignet sind, den weiteren Prozess zum Ausbau der Elektromobilität in München im Rahmen der Inzell-Initiative zu fördern (vgl. Kapitel 3.13 „E-Allianz für München“).
- 1.1.22. Der Vollversammlung des Stadtrates ist durch das Referat für Gesundheit und Umwelt und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Benehmen mit den anderen tangierten Referaten über die Entwicklung der Struktur der E-Allianz und die in der E-Allianz entwickelten Strategien, Konzepte und Pilotprojekte der E-Allianz bis spätestens Ende 2020 zu berichten (vgl. Kapitel 3.13 „E-Allianz für München“).
- 1.1.23. Die am IHFEM beteiligten Referate werden beauftragt, die in der E-Allianz entwickelten Strategien und Konzepte zu prüfen und diese bei entsprechender Eignung in das IHFEM zu integrieren (vgl. Kapitel 3.13 „E-Allianz für München“).
- 1.1.24. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im RGU“ (z.B. Steuerung und Koordination des IHFEM-Prozesses der Landeshauptstadt München) wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.12.1.1 dargestellt umzusetzen.
- 1.1.25. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, gemeinsam mit der EMM (Europäische Metropolregion München e.V.) sowie den im Vortragstext der Referentin genannten Partnern ein Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in der Metropolregion München unter besonderer Berücksichtigung des gemeinsamen und abgestimmten Ausbaus von Ladeinfrastruktur zu entwickeln und anschließend den Stadtrat mit den Inhalten und Zielsetzungen dieses Handlungsprogramms zu befassen (vgl. Kapitel 3.12.2 „Elektromobilitätskonzept für die Metropolregion München“).
- 1.1.26. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, im Handlungsfeld 0 („Handlungsfeldübergreifende Maßnahmen und Stellenforderungen“) die Maßnahme „Evaluation des IHFEM 2018“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.12.3 dargestellt durchzuführen.

1.2. Antragspunkte des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

- 1.2.1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Maßnahme „Konzept Mobilitätsstationen“, beschlossen mit dem Beschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) in den Jahren 2018 – 2020 wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.2.2.1 dargestellt weiter umzusetzen. Die bereits beschlossenen Mittel werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung (in den Jahre 2018 – 2020) bei der Stadtkämmerei entsprechend angemeldet.
- 1.2.2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Maßnahme "Einrichtung von 4 E-Mobilitätsstationen für City2Share“, beschlossen mit dem Beschluss zur „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) in den Jahren 2018 – 2020 wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.2.2.2 dargestellt weiter umzusetzen. Die bereits beschlossenen Mittel werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung (in den Jahre 2018 – 2020) bei der Stadtkämmerei entsprechend angemeldet.
- 1.2.3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Maßnahme „Evaluation der Mobilitätsstationen“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.2.3.1 dargestellt umzusetzen.
- 1.2.4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, den Stadtwerken München und dem Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Maßnahme „Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen im Stadtgebiet im öffentlichen Straßenraum“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.2.4.1 dargestellt umzusetzen.
- 1.2.5. Die in der Beschlussvorlage zum IHFEM beschlossene Errichtung von 4 Ladepunkten an allen P+R-Anlagen erfolgt bedarfsgerecht sukzessiv. Im ersten Schritt werden an 5 P+R Anlagen Ladesäulen errichtet. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat werden beauftragt, im Rahmen der Evaluation der Nutzung der Ladeinfrastruktur den Bedarf für Ladeinfrastruktur an P+R-Anlagen zu beobachten und die Ladeinfrastruktur an P+R-Anlagen weiter bedarfsgerecht zu entwickeln.
- 1.2.6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Maßnahme „Pendler Potenzialanalyse“, beschlossen mit dem Beschluss zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) in den Jahren 2018 – 2020 wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.3.2.1 dargestellt weiter umzusetzen. Die bereits be-

schlossenen Mittel werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung (in den Jahren 2018 – 2020) bei der Stadtkämmerei entsprechend angemeldet.

- 1.2.7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die im Rahmen der E-Allianz entwickelten Pilotprojekte zu begleiten und zu evaluieren (vgl. Kapitel 3.13 „E-Allianz für München“). Die Ergebnisse der Evaluation sind dem Stadtrat zu berichten. Sofern ein Pilotprojekt erfolgreich war, ist dem Stadtrat vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt ein Konzept zur stufenweisen Ausweitung der Pilotprojekte zur Entscheidung vorzulegen.

1.3. Antragspunkte des Referats für Arbeit und Wirtschaft

- 1.3.1. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, im Handlungsfeld 4 (E-Zweiräder) die Maßnahme „Modellierung E-Rad für München“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.5.3.1 dargestellt durchzuführen.
Die bereits in IHFEM 2015 (20.05.2015, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) und in der Mittelumschichtung (15.11.2016, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) beschlossenen Maßnahmen im Handlungsfeld 4 „E-Zweiräder“ (vgl. Kapitel 3.5.2) werden weiter umgesetzt. Die bereits beschlossenen Mittel wurden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung (in den Jahren 2018 - 2020) bei der Stadtkämmerei entsprechend angemeldet.
- 1.3.2. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, im Handlungsfeld 5 (ÖPNV) die Maßnahme „Elektrifizierung des Busverkehrs“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.6.1.1 dargestellt durchzuführen.
Die bereits in IHFEM 2015 (20.05.2015, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) und in der Mittelumschichtung (15.11.2016, Beschlussvorlage Nr. 14-20 / V 07497) beschlossenen Maßnahmen im Handlungsfeld 5 werden weiter umgesetzt. Die bereits beschlossenen Mittel wurden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung (in den Jahren 2018 - 2020) bei der Stadtkämmerei entsprechend angemeldet.
- 1.3.3. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, im Handlungsfeld 8 (Laden und Parken) die Maßnahmen „Öffentliche Ladeinfrastruktur“ und „Förderung netzdienlicher Ladung von Elektrofahrzeugen im Versorgungsnetz“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.9.2.1 und 3.9.3.1 dargestellt durchzuführen.
Die bereits in IHFEM 2015 (20.05.2015, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) und in der Mittelumschichtung (15.11.2016, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) beschlossenen Maßnahmen im Handlungsfeld 8 „Laden und Parken“ werden weiter umgesetzt. Die bereits beschlossenen Mittel wurden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung (in den Jahren 2018 - 2020) bei der Stadtkämmerei entsprechend angemeldet.

1.4. Antragspunkte des Kreisverwaltungsreferats

- 1.4.1. Das Kreisverwaltungsreferat in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Baureferat und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft (SWM) wird beauftragt, die Maßnahme „Einrichtung von 4 E-Mobilitätsstationen für ECCENTRIC“, beschlossen mit dem Beschluss zur „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) in den Jahren 2018 – 2020 wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.2.2.3 dargestellt weiter umzusetzen und die vorhandenen Mittel kostenneutral auch für die Errichtung von bis zu zwei weiteren Standorten in der Parkstadt Schwabing zu verwenden. Die bereits beschlossenen Mittel werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung (in den Jahre 2018 – 2020) bei der Stadtkämmerei entsprechend angemeldet.
- 1.4.2. Das Kreisverwaltungsreferat in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Maßnahme „E-Sharing-Stationen im Neubau in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.2.4.2 dargestellt umzusetzen.
- 1.4.3. Das Kreisverwaltungsreferat gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Maßnahme „Studie sowie Pilotanwendung zur Umsetzung von E-Sharing-Stationen und E-Lademöglichkeiten im Wohnbestand“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.2.4.3 dargestellt umzusetzen.
- 1.4.4. Das Kreisverwaltungsreferat in Abstimmung mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Maßnahme „Azubi-E-Bike - Projekt zur Förderung der Pedelec Nutzung bei Azubis“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.5.3.2 dargestellt umzusetzen.
- 1.4.5. Das Kreisverwaltungsreferat in Abstimmung mit dem Referat für Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Gesundheit und Umwelt sowie dem Referat für Arbeit und Wirtschaft (SWM/MVG) wird beauftragt, die Maßnahme „Integration des Themas E-Mobilität in Gscheid mobil“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.10.2.3 dargestellt umzusetzen.
- 1.4.6. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität bei der Straßenverkehrsbehörde (KVR)“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.12.1.2 dargestellt umzusetzen.

1.5. Antragspunkte des Direktoriums

- 1.5.1. Das Direktorium wird beauftragt, die Maßnahme „Modernisierung und Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks“, wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.8.1.1 dargestellt, umzusetzen.

1.6. Antragspunkte des Kommunalreferats

- 1.6.1. Das Kommunalreferat wird beauftragt, die Maßnahme „Erprobung von schweren Nutzfahrzeugen mit unterschiedlichen elektrischen Antriebskonzepten“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.8.2.1 dargestellt umzusetzen.
- 1.6.2. Das Kommunalreferat wird beauftragt, die Maßnahme „Errichtung von Ladeinfrastruktur in stadteigenen und angemieteten Gebäuden“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.8.2.2 dargestellt umzusetzen.

1.7. Antragspunkte des Baureferats

- 1.7.1. Das Baureferat wird beauftragt, die Markierung und Beschilderung von Stellflächen an Ladeinfrastruktur, beschlossen mit dem Beschluss zur „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) in den Jahren 2018 - 2020 wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.9.2.1 dargestellt weiter umzusetzen. Die bereits beschlossenen Mittel werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung (in den Jahren 2018 - 2020) bei der Stadtkämmerei entsprechend angemeldet.
- 1.7.2. Das Baureferat wird beauftragt, die Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im Baureferat“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.12.1.4 dargestellt, umzusetzen.

2. Finanzierungsteil

2.1. Antragspunkte des Referats für Gesundheit und Umwelt

- 2.1.1. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die befristete Verlängerung der im Zuge des Beschlusses zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) eingerichteten Stellen „Sachbearbeitung Elektromobilität“ (1 VZÄ in E10 TVöD) und „Sachbearbeiter/in Allgemeine Verwaltung Elektromobilität“ (1 VZÄ in E6 TVöD) bis 30.06.2021 beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird hierzu beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 266.653 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 ff. beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden. Zudem wird das Referat für Gesundheit und Umwelt beauftragt, die erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von insgesamt 3.934 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 33561100 Umweltvorsorge erhöht sich insgesamt um 270.587 €, davon sind 270.578 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
- 2.1.2. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 400.000 € für die Umsetzung der Maßnahme „Pilotprojekt E-Busse für Sightseeing-Touren“ im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 33561200 Förderung von Einrichtungen und Projekten im Umweltbereich erhöht sich um 400.000 €, davon sind 400.000 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
- 2.1.3. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 506.164 € für die Umsetzung der Maßnahme „Bezuschussung von Veranstaltungen und Projekten im Bereich Bildung und Forschung“, wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.10.1.1 dargestellt im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 ff. (240.332 € in 2018, 240.332 € in 2019 und 25.500 € in 2020) bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 33561200 Förderung von Einrichtungen und Projekten im Umweltbereich erhöht sich insgesamt um 506.164 €, davon sind 506.164 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
- 2.1.4. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, für die Maßnahme „Kommunikationsoffensive München e'zapft is!“ die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 400.000 € im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 ff (2018: 200.000 €, 2019: 100.000 €, 2020: 100.000 €) bei der Stadtkämmerei anzumel-

den. Das Produktkostenbudget des Produkts 33561100 Umweltvorsorge erhöht sich um insgesamt 400.000 €, davon sind 400.000 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

- 2.1.5. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Einrichtung von einer Stelle für die im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.10.2.1 beschriebenen Tätigkeiten im Rahmen der „Koordinationsstelle Elektromobilität innerhalb der Stadtverwaltung“ dauerhaft ab 01.01.2018 sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 81.070 € im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden. Zudem wird das Referat für Gesundheit und Umwelt beauftragt, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 800 € pro Jahr im Rahmen des des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 33561100 Umweltvorsorge erhöht sich um 81.870 €, davon sind 81.870€ zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget). Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 1160.935.9330.3 Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände (Pauschale) 2.370 € eingestellt. Die Stelle unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.
- 2.1.6. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Einrichtung von zwei Stellen für die im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.13 beschriebenen Tätigkeiten im Rahmen der E-Allianz für München dauerhaft ab 01.01.2018 sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 162.140 € im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden. Zudem wird das Referat für Gesundheit und Umwelt beauftragt, dauerhaft die erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 1.600 € im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 33561100 Umweltvorsorge erhöht sich insgesamt um 163.740 €, davon sind 163.740 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget). Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 1160.935.9330.3 Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände (Pauschale) 4.740 € eingestellt. Die Stellen unterliegen der Beschlussvollzugskontrolle.
- 2.1.7. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt für die Umsetzung der Maßnahme „Verbreitung der notwendigen Kompetenzen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur an und in Gebäuden“, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 90.000 € (2018 30.000 €, 2019 30.000 €, 2020 30.000 €) im Rahmen des Haushaltsplanaufstel-

lungsverfahrens 2018 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 33561100 Umweltvorsorge erhöht sich insgesamt um 90.000 €, davon sind 90.000 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

- 2.1.8. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Einrichtung von 0,5 Stellen für die Tätigkeiten im Rahmen des Handlungsfeldes 10 „Public-Private-Partnership“ dauerhaft ab 01.01.2018 sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 40.535 € im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 ff. beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden. Zudem wird das Referat für Gesundheit und Umwelt beauftragt, die erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 400 € pro Jahr im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 ff. bei der Stadtkämmerei. Das Produktkostenbudget des Produkts 33561100 Umweltvorsorge erhöht sich insgesamt um 40.935 €, davon sind 40.935 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget). Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 1160.935.9330.3 Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände (Pauschale) 2.370 € eingestellt.
- 2.1.9. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 1.200.000 € (2018 533.334 €, 2019 333.333 €, 2020 333.333 €) für die Umsetzung der Maßnahme „Public-Private-Partnership“ im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget erhöht sich insgesamt um 1.200.000 €, davon sind 1.200.000 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
- 2.1.10. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Entfristung der im Zuge des Beschlusses zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) eingerichteten Stelle „Projektbetreuer/in Elektromobilität“ (1 VZÄ in E13 TVöD) ab dem 01.06.2019 beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird hierzu beauftragt, die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 81.070 € jährlich im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2019 ff. (2019 47.291 € , ab 2020 81.070 €) beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden. Zudem wird das Referat für Gesundheit und Umwelt beauftragt, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 800 € jährlich (2019 467 €, ab 2020 800 €) im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2019 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 33561100 Umweltvorsorge erhöht sich insgesamt um 81.870 € (2019 47.758 €), davon sind 81.870 € (2019 47.758 €) zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget). Die Stelle unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.

- 2.1.11. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Entfristung der im Zuge des Beschlusses zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) eingerichteten Stelle „Sachbearbeiter/in Elektromobilität“ (1 VZÄ in E10 TVöD) ab dem 01.01.2019 beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird hierzu beauftragt, die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 64.560 € im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2019 beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden. Zudem wird das Referat für Gesundheit und Umwelt beauftragt, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 800 € jährlich im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2019 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 33561100 Umweltvorsorge erhöht sich insgesamt um 65.360 €, davon sind 65.360 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
- 2.1.12. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Einrichtung von einer Stelle „Projektbetreuung Sachgebiet Klimaschutz und Energie“ wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.12.1.1 (Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im RGU“) dargestellt dauerhaft ab 01.01.2018 sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 89.570 € im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden. Zudem wird das Referat für Gesundheit und Umwelt beauftragt, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 800 € pro Jahr im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 33561100 Umweltvorsorge erhöht sich um 90.370 €, davon sind 90.370€ zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget). Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 1160.935.9330.3 Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände 2.370 € (Pauschale) eingestellt. Die Stelle unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.
- 2.1.13. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Einrichtung einer Stelle „Vorzimmerkraft für die Abteilungsleitung UVO 2 („Klimaschutz, Energie, E-Mobilität“) dauerhaft ab 01.01.2018 sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 52.940 € im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden. Zudem wird das Referat für Gesundheit und Umwelt beauftragt, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 800 € jährlich im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsver-

fahrens 2018 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 33561100 Umweltvorsorge erhöht sich um 53.740 €, davon sind 53.740 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget). Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 1160.935.9330.3 Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände 2.370 € (Pauschale) eingestellt.

- 2.1.14. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Einrichtung von einer Stelle befristet für drei Jahre ab Stellenbesetzung für die im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.12.2 beschriebenen Tätigkeiten im Rahmen der Entwicklung eines Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in der Metropolregion München und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 81.070 € im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden. Zudem wird das Referat für Gesundheit und Umwelt beauftragt, die erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 800 € im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 33561100 Umweltvorsorge erhöht sich insgesamt um 245.610 €, davon sind 245.610 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget). Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 1160.935.9330.3 Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände 2.370 € (Pauschale) eingestellt.
- 2.1.15. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, für die Umsetzung der Maßnahme „E-Mobilitätskonzept für die Metropolregion München“ befristet für die Jahre 2018 bis 2020 erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 30.000 € (2018 5.000 €, 2019 12.500 €, 2020 12.500 €) im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 33561100 Umweltvorsorge erhöht sich insgesamt um 30.000 €, davon sind 30.000 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
- 2.1.16. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 100.000 € für die Maßnahme „Evaluation des IHFEM 2018“ im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2020 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 33561100 Umweltvorsorge erhöht sich insgesamt um 100.000 €, davon sind 100.000 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
- 2.1.17. Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/-innen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von 40 % des Jahresmittelbetrages.

2.2. Antragspunkte des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

- 2.2.1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel für die Maßnahme „Evaluation der Mobilitätsstationen“ in Höhe von 200.000 € im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 38512100 „Stadtentwicklungsplanung“ erhöht sich um 200.000 €, davon sind 50.000 € in 2018, 100.000 € in 2019 und 50.000 € in 2020 zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
- 2.2.2. Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 werden im investiven Bereich bei der Hauptabteilung I Stadtentwicklungsplanung 1.000.000 € für die Maßnahme „Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen im Stadtgebiet im öffentlichen Straßenraum“ eingestellt.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016 - 2020 wird wie folgt geändert:

Die „Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen im Stadtgebiet im öffentlichen Straßenraum“ wird ab 2018 in der Investitionsliste 1 geführt.

Neu: Investitionsliste 1

„Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen im Stadtgebiet im öffentlichen Straßenraum“

Gesamtkosten in Tsd. €	Bisher finanziert in Tsd. €	Summe 2018- 2022 in Tsd. €	2018 in Tsd. €	2019 in Tsd. €	2020 in Tsd. €	2021 in Tsd. €	2022 in Tsd. €	2023ff in Tsd. €
1.000	0	1.000	333,333	333,333	333,334			

- 2.2.3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die weitere Befristung für 3 Jahre der im Zuge des Beschlusses zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) eingerichteten Stellen (1,5 VZÄ E13) für die Maßnahme „Pendler Potenzialanalyse“ ab dem 01.01.2018 beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die für den Zeitraum 2018 – 2020 jährlich erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 121.605 € im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 ff. beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden. Zudem wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 1.200 € pro Jahr aus dem zentralen Finanzmittelbestand zusätzlich zum Haushalt anzumelden. Das Produktkostenbudget erhöht sich befristet um 122.805 € jährlich, davon sind 122.805 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

- 2.2.4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Einrichtung von einer Stelle „Kordinator Elektromobilität“ dauerhaft ab 01.01.2018 sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, ab 2018 die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 89.570 € jährlich anzumelden. Zudem wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, dauerhaft die erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 800 € pro Jahr aus dem zentralen Finanzmittelbestand zusätzlich zum Haushalt anzumelden. Das Produktkostenbudget erhöht sich dauerhaft um 90.370 € jährlich, davon sind 90.370 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget). Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 werden zudem im investiven Bereich für die Arbeitsplatzzerstausstattung bei Finanzposition 6101.935.9330.4 Einrichtung/Ausstattung 2.370 € (Pauschale) eingestellt. Die Stelle unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.
- 2.2.5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Entfristung der im Zuge des Beschlusses zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) eingerichteten Stelle „Projektmanager IHFEM zur Betreuung von Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben der Elektromobilität“ (1,0 VZÄ E13) ab dem 01.01.2018 beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Die genannte Stelle wurde aufgrund von Einsparvorgaben der Stadtkämmerei auf 0,5 VZÄ E13 gekürzt und soll nun auf eine dauerhafte volle Stelle (1 VZÄ) aufgestockt werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird hierzu beauftragt, ab 2018 die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 81.070 € jährlich anzumelden. Zudem wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt dauerhaft die erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 800 € pro Jahr aus dem zentralen Finanzmittelbestand zusätzlich zum Haushalt anzumelden. Das Produktkostenbudget erhöht sich dauerhaft um 81.870 € jährlich, davon sind 81.870 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
- 2.2.6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Einrichtung von zwei Stellen „Projektbetreuung E-Allianz“ dauerhaft ab 01.01.2018 sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, ab 2018 die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 162.140 € (2 * 81.070 €) jährlich anzumelden. Zudem wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, dauerhaft die erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 1.600 € (2 * 800€) pro Jahr aus dem zentralen Finanzmittelbestand zusätzlich zum Haushalt anzumelden. Das Produktkostenbudget erhöht sich dauerhaft um 163.740 € jährlich, davon sind 163.740 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget). Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 werden zudem im investiven Bereich für die

Arbeitsplatzerstausstattung bei Finanzposition 6101.935.9330.4 Einrichtung/Ausstattung 4.740 € (2 * 2.370 €) (Pauschale) eingestellt.

- 2.2.7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die aus seiner Sicht in Kapitel 5.3 des Vortrags der Referentin dargestellten zusätzlichen Büroflächenbedarfe rechtzeitig gegenüber dem Kommunalreferat anzumelden.
- 2.2.8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 50.000 € für die Evaluation und Prozessbegleitung der E-Allianz für München im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 38512100 Stadtentwicklungsplanung erhöht sich um 50.000 €, davon sind 15.000 € in 2018, 20.000 € in 2019 und 15.000 € in 2020 zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

2.3. Antragspunkte des Referats für Arbeit und Wirtschaft

- 2.3.1. Der Stadtrat beauftragt das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die SWM/MVG bei der Modellierung eines „Basis-Masterplans E-Rad“ in München für Elektrofahrräder in MVG Rad zu unterstützen. Die Planung soll auf Basis eines Budgets von 50.000 € erfolgen. Das Investitionsvolumen erhöht sich dadurch 2018 um 50.000 € an zusätzlich erforderlichen Mitteln aus dem zentralen Finanzmittelbestand. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für die Haushaltsplanaufstellung 2018 zusätzlich anzumelden.

Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 8300.985.7550.9, „SWM, Elektrofahrräder-Pedelecs“ 50.000 € eingestellt.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016-2020 wird wie folgt geändert:
Die Maßnahme „Modellierung E-Rad für München“ (8300.7550) wird ab 2018 in der Investitionsliste 1 geführt.

Alt: Investitionsliste Elektrofahrräder (IHFEM2015-Maßnahme 3.5.2) in Tsd. €

Gesamtkosten in Tsd. €	Bisher finanziert in Tsd. €	Summe 2015- 2017 in Tsd. €	2015 in Tsd. €	2016 in Tsd. €	2017 in Tsd. €
300		300	0	300	0

Neu: Investitionsliste 1 „Modellierung E-Rad für München“ (8300.7550) in Tsd. €

Gesamtkosten in Tsd. €	Bisher finanziert in Tsd. €	Summe 2018- 2022 in Tsd. €	2018 in Tsd. €	2019 in Tsd. €	2020 in Tsd. €	2021 in Tsd. €	2022 in Tsd. €	2023ff in Tsd. €
350	300	50	50	0	0	0	0	0

- 2.3.2. Der Stadtrat beauftragt das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die SWM/MVG bei der weiteren Elektrifizierung und Digitalisierung von Bussen im ÖPNV zu unterstützen. Ziele sind der Einsatz von Pilotfahrzeugen, der Betrieb einer ersten Buslinie mit Elektrobussen bis zum Jahr 2020, die Konzeptionierung eines Migrationspfades zur Elektromobilität im Busverkehr sowie die Durchführung eines Piloten für ein autonomes E-Fahrzeug. Die Planung soll auf Basis eines Budgets von maximal 11.200.000 € erfolgen. Zielsetzung ist, dass die tatsächlich bei SWM/MVG entstehenden Mehrkosten zu 100 % finanziert werden. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die beihilferechtlich erforderlichen Schritte vorzunehmen. Das Investitionsvolumen erhöht sich dadurch 2018-2020 um 11.200.000 € an zusätzlich erforderlichen Mitteln aus dem zentralen Finanzmittelbestand. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Bereitstellung

der erforderlichen Haushaltsmittel für die Haushaltsplanaufstellung 2018, 2019 und 2020 zusätzlich anzumelden.

Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018, 2019 und 2020 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 8300.985.7540.0, „SWM, Elektrobusse im ÖPNV“ 11.200.000 € eingestellt.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016-2020 wird wie folgt geändert:
Die Maßnahme „Elektrifizierung des Busverkehrs“ (8300.7540) wird ab 2018 in der Investitionsliste 1 geführt.

Alt: Investitionsliste Elektrobusse (IHFEM2015-Maßnahme 3.6.1) in Tsd. €

Gesamtkosten in Tsd. €	Bisher finanziert in Tsd. €	Summe 2015- 2017 in Tsd. €	2015 in Tsd. €	2016 in Tsd. €	2017 in Tsd. €
600	0	600	0	550	50

Neu: Investitionsliste 1 „Elektrifizierung des Busverkehrs“ (8300.7540) in Tsd. €

Gesamtkosten in Tsd. €	Bisher finanziert in Tsd. €	Summe 2018- 2022 in Tsd. €	2018 in Tsd. €	2019 in Tsd. €	2020 in Tsd. €	2021 in Tsd. €	2022 in Tsd. €	2023ff in Tsd. €
11.800	600	11.200	7.950	2.850	400	0	0	0

- 2.3.3. Der Stadtrat beauftragt das Referat für Arbeit und Wirtschaft, einen konkreten Umsetzungsbeschluss für den weiteren Ausbau und Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur zu erarbeiten. Die Planung soll auf Basis eines Budgets von 8.500.000 € erfolgen. Das Investitionsvolumen erhöht sich dadurch 2018 - 2020 um 8.500.000 € an zusätzlich erforderlichen Mitteln aus dem zentralen Finanzmittelbestand. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für die Haushaltsplanaufstellung 2018, 2019 und 2020 zusätzlich anzumelden.
- 2.3.4. Der Stadtrat beauftragt das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die Anschlussfinanzierung des Betriebs für öffentliche Ladestationen aus dem IHFEM 2015 und der IHFEM Mittelumschichtung für die SWM/MVG bis Ende 2020 sicherzustellen. Die Planung soll auf Basis eines Budgets von 1.100.000 € erfolgen. Das Investitionsvolumen erhöht sich dadurch 2019 - 2020 um 1.100.000 € an zusätzlich erforderlichen Mitteln aus dem zentralen Finanzmittelbestand. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für die Haushaltsplanaufstellung 2019 und 2020 zusätzlich anzumelden.

- 2.3.5. Der Stadtrat beauftragt das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die SWM/MVG beim Ersatz von 9 technisch überholten Bestandsladesäulen durch Normalladesäulen zu unterstützen. Die Planung soll auf Basis eines Budgets von 210.000 € erfolgen. Das Investitionsvolumen erhöht sich dadurch 2018 - 2020 um 210.000 € an zusätzlich erforderlichen Mitteln aus dem zentralen Finanzmittelbestand. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für die Haushaltsplanaufstellung 2018, 2019 und 2020 zusätzlich anzumelden.
- 2.3.6. Der Stadtrat beauftragt das Referat für Arbeit und Wirtschaft, in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die SWM/MVG bei einem Pilotprojekt für die Fahrzeugdetektion an Ladestationen zu unterstützen. Die Planung soll auf Basis eines Budgets von 270.000 € erfolgen. Das Investitionsvolumen erhöht sich dadurch 2018 - 2020 um 270.000 € an zusätzlich erforderlichen Mitteln aus dem zentralen Finanzmittelbestand. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für die Haushaltsplanaufstellung 2018, 2019 und 2020 zusätzlich anzumelden.
- 2.3.7. Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018, 2019 und 2020 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 8300.985.7530.1, „SWM, Öffentliches Ladesäulensystem“ 10.980.000 € eingestellt.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016 - 2020 wird wie folgt geändert:
Die Maßnahme „Öffentliche Ladeinfrastruktur“ (8300.7530) wird ab 2018 in der Investitionsliste 1 geführt.

Alt: Investitionsliste Öffentliche Ladeinfrastruktur (IHFEM 2015-Maßnahme 3.10.1) in Tsd. €

Gesamtkosten in Tsd. €	Bisher finanziert in Tsd. €	Summe 2015-2017 in Tsd. €	2015 in Tsd. €	2016 in Tsd. €	2017 in Tsd. €
2.950	0	2.950	0	1.816	1.134

Neu: Investitionsliste 1 „Öffentliche Ladeinfrastruktur“ (8300.7530) in Tsd. €

Gesamtkosten in Tsd. €	Bisher finanziert in Tsd. €	Summe 2018-2022 in Tsd. €	2018 in Tsd. €	2019 in Tsd. €	2020 in Tsd. €	2021 in Tsd. €	2022 in Tsd. €	2023ff in Tsd. €
13.930	2.950	10.980*	2.640	4.670	3.670	0	0	0

*beinhaltet auch 900.000 € für Bodenmarkierung und Beschilderung (siehe auch Antragspunkt 2.7.1. des-Baureferats)

- 2.3.8. Der Stadtrat beauftragt das Referat für Arbeit und Wirtschaft die Entfristung und zeitgleiche Aufstockung auf 1 VZÄ, der im Zuge des Beschlusses zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) eingerichteten Stelle (0,5 VZÄ in Entgeltgruppe 13 TVöD) ab dem 01.01.2018 beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Die genannte halbe Stelle (0,5 VZÄ) soll zum 01.01.2018 auf eine dauerhafte volle Stelle (1 VZÄ) aufgestockt werden. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird hierzu beauftragt, ab 2018 die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 81.070 € jährlich bei der Kostenstelle 24270000, Unterabschnitt 7910 anzu-melden. Zudem wird das Referat für Arbeit und Wirtschaft beauftragt dauerhaft die erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 800 € pro Jahr aus dem zentralen Finanzmittelbestand zusätzlich zum Haushalt anzu-melden. Die haushaltstechnische Abwicklung erfolgt über das Produkt 6421100 Wirt-schaftsförderung. Die Stelle unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.
- 2.3.9. Der Stadtrat beauftragt das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die SWM/MVG bei Pilot-anlagen für Batteriespeicher und netzdienlicher Ladelaststeuerung von Elektrofahrzeu-gen im Versorgungsnetz zu unterstützen. Die Planung soll auf Basis eines Budgets von 180.000 € erfolgen. Das Investitionsvolumen erhöht sich dadurch 2018-2019 um 180.000 € an zusätzlich erforderlichen Mitteln aus dem zentralen Finanzmittelbestand. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Bereitstellung der erforderli-chen Haushaltsmittel für die Haushaltsplanaufstellung 2018 und 2019 zusätzlich anzu-melden.

Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 und 2019 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 8300.985.7580.6 "E-Netz, Batteriespeicher und Ladeleistungssteue-rung" 180.000 € eingestellt.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016-2020 wird wie folgt geändert:
Die Maßnahme „Förderung netzdienlicher Ladung von Elektrofahrzeugen im Versor-gungsnetz“ (8300.7580) wird ab 2018 in der Investitionsliste 1 geführt.

Neu: Investitionsliste 1 „Förderung netzdienlicher Ladung von Elektrofahrzeugen im Versorgungsnetz“ (8300.7580) in Tsd. €

Gesamt-kosten in Tsd. €	Bisher fi-nanziert in Tsd. €	Summe 2018- 2022 in Tsd. €	2018 in Tsd. €	2019 in Tsd. €	2020 in Tsd. €	2021 in Tsd. €	2022 in Tsd. €	2023ff in Tsd. €
180	0	180	80	100	0	0	0	0

2.4. Antragspunkte des Kreisverwaltungsreferats

- 2.4.1. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die für die Maßnahme „E-Sharing-Stationen im Neubau in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft“ befristet für die Jahre 2018 bis 2020 erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 50.000€ (2018: 10.000 €, 2019: 10.000 € und 2020: 30.000 €) im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Kreisverwaltungsreferates erhöht sich entsprechend (Produktauszahlungsbudget).
- 2.4.2. Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 1100.987.7535.3 „Zuschuss E-Mobilität“ einmalig für die Jahre 2018 bis 2020 bis zu 300.000 € für die Maßnahme „E-Sharing-Stationen im Neubau in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft“ eingestellt.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016 - 2020 wird wie folgt geändert:
Die Maßnahme Zuschuss E-Mobilität, Maßnahmen-Nr. 1100.7535 wird in der Investitionsliste 1 geführt.

Alt: Investitionsliste 1
Zuschuss E-Mobilität
Maßnahme-Nr. 1100.7535

Gesamtkosten in Tsd. €	Bisher finanziert in Tsd. €	Summe 2018-2022 in Tsd. €	2018 in Tsd. €	2019 in Tsd. €	2020 in Tsd. €	2021 in Tsd. €	2022 in Tsd. €	2023ff in Tsd. €
60	60							

Neu: Investitionsliste 1
Zuschuss E-Mobilität
Maßnahme-Nr. 1100.7535

Gesamtkosten in Tsd. €	Bisher finanziert in Tsd. €	Summe 2018-2022 in Tsd. €	2018 in Tsd. €	2019 in Tsd. €	2020 in Tsd. €	2021 in Tsd. €	2022 in Tsd. €	2023ff in Tsd. €
360	60	300	75	150	75			

- 2.4.3. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, für die Maßnahme „Studie sowie Pilotanwendung zur Umsetzung von E-Sharing-Stationen und E-Lademöglichkeiten im Wohnbestand“ die Einrichtung von 0,5 VZÄ Stellen befristet für 3 Jahre ab Stellenbesetzung sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die für die Maßnahme „Studie sowie Pilotanwendung zur Umsetzung von E-Sharing-Stationen und E-Lademöglichkeiten im

Wohnbestand“, befristet für die Jahre 2018 bis 2020 erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von bis zu 40.535 € entsprechend der tatsächlichen Besetzung der Stelle im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden. Zudem wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, die erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 400 € für die Jahre 2018 bis 2020 aus dem zentralen Finanzmittelbestand zusätzlich zum Haushalt anzumelden. Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 1100.935.9330.6 Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände 2.370 € für die Ersteinrichtung von Arbeitsplätzen für die Maßnahme „Studie sowie Pilotanwendung zur Umsetzung von E-Sharing-Stationen und E-Lademöglichkeiten im Wohnbestand“ eingestellt. Die Stelle unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.

- 2.4.4. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die für die Maßnahme „Studie sowie Pilotanwendung zur Umsetzung von E-Sharing-Stationen und E-Lademöglichkeiten im Wohnbestand“, befristet für die Jahre 2018 bis 2020 erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 50.000 € (2018: 25.000 € und 2019: 25.000 €) im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Kreisverwaltungsreferates erhöht sich entsprechend (Produktauszahlungsbudget).
- 2.4.5. Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 1100.7550 „Inv.zuschuss für E-Sharing-Station“ einmalig für die Jahre 2019 und 2020 90.000 € pro Jahr für die Maßnahme „Studie sowie Pilotanwendung zur Umsetzung von E-Sharing Stationen und E-Lademöglichkeiten im Wohnbestand“ eingestellt.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016 - 2020 wird wie folgt geändert:
Die Maßnahme Zuschuss Pilot E-Sharing-Stationen wird in der Investitionsliste 1 geführt.

Neu: Investitionsliste 1
Zuschuss Pilot E-Sharing-Stationen
Maßnahme-Nr.: 1100.7550

Gesamtkosten in Tsd. €	Bisher finanziert in Tsd. €	Summe 2018- 2022 in Tsd. €	2018 in Tsd. €	2019 in Tsd. €	2020 in Tsd. €	2021 in Tsd. €	2022 in Tsd. €	2023ff in Tsd. €
180	0	180	0	90	90	0	0	0

- 2.4.6. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, für die Maßnahme „Azubi E-Bike“ die Einrichtung von 0,5 VZÄ Stellen befristet für 3 Jahre ab Stellenbesetzung sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die für die Maßnahme „Azubi E-Bike“, befristet für die Jahre 2018 bis 2020 erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von bis zu 40.535 € entsprechend der tatsächlichen Besetzung der Stelle im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden. Zudem wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, die erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 400 € für die Jahre 2018 bis 2020 aus dem zentralen Finanzmittelbestand zusätzlich zum Haushalt anzumelden. Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 1100.935.9330.6 Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände 2.370 € für die Ersteinrichtung von Arbeitsplätzen für die Maßnahme „Azubi E-Bike“ eingestellt. Die Stelle unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.
- 2.4.7. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die für die Maßnahme „Azubi E-Bike“, befristet für die Jahre 2018 bis 2020 erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 100.000 € (2018: 30.000 €, 2019: 30.000 € und 2020: 40.000 €) im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Kreisverwaltungsreferates erhöht sich entsprechend (Produktauszahlungsbudget).
- 2.4.8. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die für die Maßnahme „Integration des Themas E-Mobilität in Gscheid mobil“, befristet für die Jahre 2018 bis 2020 erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 40.000 € (2018: 15.000 €, 2019: 15.000 € und 2020: 10.000 €) im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Kreisverwaltungsreferates erhöht sich entsprechend (Produktauszahlungsbudget).
- 2.4.9. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, für die Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität bei der Straßenverkehrsbehörde (KVR)“ die Entfristung von insgesamt 1,5 VZÄ Stellen (davon 0,75 VZÄ in BesGr. A12/ E11 und 0,75 VZÄ bisher in E13 nun E14) beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Die Stellen unterliegen der Beschlussvollzugskontrolle.
- 2.4.10. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, für die Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität bei der Straßenverkehrsbehörde (KVR)“ die Einrichtung von 0,5 VZÄ (davon 0,25 VZÄ in BesGr. A12/ EGr. 11 und 0,25 VZÄ in EGr. 14) unbefristet sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Die Stelle unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.

- 2.4.11. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die für die Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität bei der Straßenverkehrsbehörde (KVR)“, dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von bis zu 166.620 € entsprechend der tatsächlichen Besetzung der Stellen dauerhaft im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden.
- 2.4.12. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die für die Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität bei der Straßenverkehrsbehörde (KVR)“ dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 1.600 € (laufende Arbeitsplatzkosten) im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Kreisverwaltungsreferates erhöht sich entsprechend (Produktauszahlungsbudget).

2.5. Antragspunkte des Direktoriums

- 2.5.1. Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 0620.935.9349.9 „Pauschale zur Förderung von E-Autos“ 1.500.000 € für die Maßnahme „Modernisierung und Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks“ eingestellt.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016 - 2020 wird wie folgt geändert:
„Modernisierung und Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks“, wird ab 2018 in der Investitionsliste 1 geführt.

Alt: Investitionsliste 1

Förderung der Mehrkosten für elektrifizierte Fahrzeuge des städtischen Fuhrparks in der Anschaffung, Maßnahme-Nr. 0620/9349 (aus IHFEM 2015 und Mittelumschichtung IHFEM 2015)

Gesamtkosten in Tsd. €	Bisher finanziert in Tsd. €	Summe 2018-2022 in Tsd. €	2018 in Tsd. €	2019 in Tsd. €	2020 in Tsd. €	2021 in Tsd. €	2022 in Tsd. €	2023ff in Tsd. €
700	548	152	152	0	0	0	0	0

Neu: Investitionsliste 1 (IHFEM 2018-2020)

Modernisierung und Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks, Maßnahmen-Nr. 0620/9349

Gesamtkosten in Tsd. €	Bisher finanziert in Tsd. €	Summe 2018-2022 in Tsd. €	2018 in Tsd. €	2019 in Tsd. €	2020 in Tsd. €	2021 in Tsd. €	2022 in Tsd. €	2023ff in Tsd. €
1.652	152	1.500	452*	300	300	300	300	0

*Betrag für 2018 enthält Restmittel i.H.v. 152.000€ aus dem IHFEM 2015 und der Mittelumschichtung IHFEM 2015

2.6. Antragspunkte des Kommunalreferats

- 2.6.1. Das Kommunalreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von jeweils 50.000 € für die Maßnahme „Erprobung schwerer Nutzfahrzeuge mit unterschiedlichen elektrischen Antriebskonzepten“ im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens in den Jahren 2018-2020 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget erhöht sich um 150.000 €, davon sind 150.000 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
- 2.6.2. Das Kommunalreferat wird beauftragt, in den Jahren 2016 – 2020 die Maßnahme „Errichtung von Ladeinfrastruktur in stadteigenen und angemieteten Gebäuden“ mit einem Gesamtvolumen von 770.000 € (nachrichtlich: 2021 und 2022: je 190.000 €) wie im Vortrag der Referentin in Kapitel 3.8.2.2 dargestellt durchzuführen und im investiven Bereich bei Finanzposition 0640.935.7080.8 „IHFEM Ladeinfrastruktur in städt. Gebäuden“ insgesamt 1.150.000 € (390.000 € 2018, 190.000 € 2019, 190.000 € 2020, 190.000 € 2021, 190.000 € 2022) einzustellen.
- Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016 – 2020 wird folgendermaßen geändert: Die Maßnahme „Errichtung von Ladeinfrastruktur in stadteigenen und angemieteten Gebäuden“ wird in der Investitionsliste 1 geführt.

Neu: Investitionsliste 1

Errichtung von Ladeinfrastruktur in stadteigenen und angemieteten Gebäuden, Maßnahme-Nr. 0640/7080

Gesamtkosten in Tsd. €	Finanziert bis 2015 in Tsd. €	Summe 2016- 2020 in Tsd. €	2016 in Tsd. €	2017 in Tsd. €	2018 in Tsd. €	2019 in Tsd. €	2020 in Tsd. €	nachrichtlich 2021ff in Tsd. €
1.150	0	770	0	0	390	190	190	380

2.7. Antragspunkte des Baureferats

- 2.7.1. Der Stadtrat beauftragt das Baureferat mit der Bodenmarkierung und Beschilderung an der zusätzlichen öffentlichen Ladeinfrastruktur. Die Planung soll auf Basis eines Budgets von 900.000 € erfolgen. Das Investitionsvolumen erhöht sich dadurch 2018 - 2020 um 900.000 € an zusätzlich erforderlichen Mitteln aus dem zentralen Finanzmittelbestand. Das Baureferat wird beauftragt, die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für die Haushaltsplanaufstellung 2018, 2019 und 2020 zusätzlich anzumelden.
- 2.7.2. Das Baureferat wird beauftragt, die Entfristung der im Zuge des Beschlusses zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ vom 20.05.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) eingerichteten Stelle (0,5 VZÄ in E11 TVöD) für die Maßnahme „Öffentliche Ladeinfrastruktur“ beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Baureferat wird hierzu beauftragt, die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 38.525 € jährlich im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 ff. beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden. Zudem wird das Baureferat beauftragt, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 400 € jährlich im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2018 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 32541100 „Städtische Verkehrsflächen“ erhöht sich insgesamt um 38.925 €, davon sind 38.925 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
- 2.7.3. Der Stadtrat beauftragt das Baureferat, die Einrichtung einer Stelle (1,0 VZÄ) für die Maßnahme „Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität im BAU“ und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen und die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 81.070 € jährlich im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden.
Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/-innen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 29.700 € (40% des JMB). Zudem beauftragt der Stadtrat das Baureferat, die erforderlichen dauerhaften konsumtiven Haushaltsmittel in Höhe von 800 € (Arbeitsplatzkosten) sowie einmaligen investiven Haushaltsmittel von 2.370 € (Erstausrüstung Arbeitsplatz) im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 32541100 „Städtische Verkehrsflächen“ erhöht sich dauerhaft und zahlungswirksam um 81. 870.€ (Produktauszahlungsbudget).
- 2.7.4. Der Stadtrat beauftragt das Baureferat, die Einrichtung von zwei Stellen (2,0 VZÄ) für die Maßnahme „Public-Private-Partnership“ und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen und die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel

in Höhe von 129.120 € jährlich im Rahmen der Haushaltsplanaufstellungen 2018 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden.

Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/-innen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 51.648 € (40% des JMB). Zudem beauftragt der Stadtrat das Baureferat, die erforderlichen dauerhaften konsumtiven Haushaltsmittel in Höhe von 1.600 € (Arbeitsplatzkosten) sowie die einmaligen investiven Haushaltsmittel in Höhe von 4.740 € (Erstausstattung Arbeitsplatz) im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget des Produkts 32541100 „Städtische Verkehrsflächen“ erhöht sich dauerhaft und zahlungswirksam um zusätzlich 130.720 € (Produktauszahlungsbudget).

- 2.7.5. Der Stadtrat beauftragt das Baureferat, einen zusätzlichen Flächenbedarf für 3 Arbeitsplätze beim Kommunalreferat anzumelden.

3. Weitere Antragspunkte

- 3.1. Die Verwendung der genehmigten und nicht verbrauchten Mittel aus dem „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722 vom 20.05.2015) wird verlängert, bis die Mittel verbraucht sind und entsprechend in den Haushalt eingestellt.
- 3.2. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01642 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
- 3.3. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02057 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
- 3.4. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02513 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
- 3.5. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03048 der Stadtratsfraktion Die Grünen / Rosa Liste vom 13.04.2017 bleibt aufgegriffen.
- 3.6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02737 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
- 3.7. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00865 ist damit geschäftsordnungsmäßig erledigt.
- 3.8. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00986 ist damit geschäftsordnungsmäßig erledigt.
- 3.9. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00866 ist damit geschäftsordnungsmäßig erledigt.
- 3.10. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00944 ist damit geschäftsordnungsmäßig erledigt.

3.11. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02512 ist damit geschäftsordnungsmäßig erledigt.

3.12. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01523 ist damit geschäftsordnungsmäßig erledigt.

3.13. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02872 ist damit geschäftsordnungsmäßig erledigt.

3.14. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Stephanie Jacobs
Berufsmäßige Stadträtin

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