

## **Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und der Förderrichtlinie E-Taxi**

### **Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12658**

3 Anlagen

#### **Beschluss des Umweltausschusses vom 20.11.2018 (VB) Öffentliche Sitzung**

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

Die Förderlandschaft im Bereich Elektromobilität hat sich in Deutschland in den letzten Jahren dynamisch entwickelt. So wurden im Rahmen des „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 - 2020“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) existierende und neue Bundesförderprogramme gebündelt, die durch zeitlich gestaffelte, z. T. generische Förderaufrufe potenziellen Fördernehmerinnen und Fördernehmern zugänglich gemacht werden.<sup>1</sup>

In Ergänzung zum Bundesprogramm hat sich die Bayerische Staatsregierung das Ziel gesetzt, mit einem eigenen Landesförderprogramm den Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur weiter voranzutreiben, um die Zielsetzung von 7.000 öffentlich zugänglichen Ladesäulen in Bayern im Jahr 2020 zu erreichen.<sup>2</sup>

Im Rahmen des „Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM)“ bietet die LH München mit den Förderprogrammen „Elektromobilität“ („München emobil“) sowie „E-Taxis“ zwei eigene kommunale Programme an. Im Rahmen dieser Förderprogramme werden zum einen die Anschaffung von E-Fahrzeugen, privater Ladeinfrastruktur sowie Beratungsleistungen unterstützt, zum anderen die Fahrleistung von E-Taxis bezuschusst (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860).

Aufgrund der in beiden Richtlinien enthaltenen Doppelförderungsausschlüsse mussten in der Vergangenheit in sehr zeitaufwändigen Verfahren Abgleiche und Anpassungen mit übergeordneten Förderprogrammen des Bundes sowie des Freistaates Bayern vorgenommen werden. Perspektivisch steht zu erwarten, dass sich die Förderpraxis des Bundes sowie des Freistaates Bayern nicht ändern wird. Es wird also auch zukünftig immer wieder zu zeitlich befristeten Förderaufrufen („Calls“) kommen. In Folge müssen Förderungen der LH München im Bereich Elektromobilität teilweise immer wieder

---

1 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/sofortprogramm-saubere-luft-2017-2020.html>  
2 <https://www.stmwi.bayern.de/service/foerderprogramme/ladeinfrastruktur/>

ausgesetzt und anschließend neu aufgenommen werden. Dies würde zu einem bürgerunfreundlichen Förderverfahren seitens der LH München führen. Deshalb legt das Referat für Gesundheit und Umwelt dem Stadtrat in dieser Sitzungsvorlage einen Verfahrensvorschlag vor, wie diese absehbare Problematik zukünftig überwunden werden kann (Punkt 1.6 und 2.1).

Rückmeldungen der Antragstellerinnen und Antragsteller sowie die Erfahrungen im täglichen Umgang mit den beiden Förderrichtlinien machen redaktionelle Änderungen notwendig, die zu einer besseren Lesbarkeit bzw. zu einem besseren Verständnis der Inhalte der Förderrichtlinien beitragen sollen und über die der Stadtrat informiert werden soll (Punkt 1.1).

Darüber hinaus gibt es auch inhaltliche Änderungen in beiden Förderrichtlinien:

- Die Förderhöhe für Ladeinfrastruktur soll erhöht werden (Punkt 1.2)
- Der Antragstellerkreis soll vergrößert werden (Punkt 1.3)
- Die Förderung von Ladeinfrastruktur im Umfeld von Wohnungseigentümergeinschaften soll erleichtert werden (Punkt 1.4)
- Die Anpassung im Bereich des Förderablaufs (Punkt 1.5) soll den Verwaltungsaufwand verringern, um so die Wartezeiten für die Antragstellerinnen und Antragsteller zu verkürzen.
- Der Zeitraum, in dem Förderanträge beim Förderprogramm E-Taxi gestellt werden können, soll bis zum 31.08.2020 ausgedehnt werden (Punkt 2.2).

## **1. Förderprogramm Elektromobilität**

### **1.1. Redaktionelle Änderungen:**

Antragstellerinnen und Antragsteller haben in der Vergangenheit auf unklare oder missverständliche Formulierungen hingewiesen, die im Rahmen dieser Anpassung beseitigt werden. Dazu zählen beispielsweise deutlichere Formulierungen der Definition von E-Bikes und S-Pedelecs sowie der Voraussetzungen zur Beantragung von Öko- oder Abwrackbonus. Mit diesen Änderungen wird das Förderprogramm zukünftig einfacher und bürgerfreundlicher umgesetzt.

### **1.2. Erhöhung der Fördersumme für Ladeinfrastruktur:**

Im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität („München emobil“) wird unter anderem nicht-öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur mit bisher 20 % der förderfähigen Nettogesamtkosten gefördert. Die maximale Fördersumme beträgt derzeit 1.500 € für Normalladepunkte (bis maximal 22 kW Ladeleistung) und 5.000 € für Schnellladepunkte (ab 22 kW Ladeleistung). Ladeinfrastruktur an privaten Stellplätzen oder beim Arbeitgeber beseitigt ein wesentliches Hemmnis bei der

Anschaffung von Elektrofahrzeugen.

Um hier einen deutlicheren Anreiz zu setzen, schlägt das Referat für Gesundheit und Umwelt vor, die Förderquote auf 40 % zu erhöhen. Analog dazu sollen auch die maximalen Fördersätze auf 3.000 € für Normalladepunkte bzw. 10.000 € für Schnellladepunkte erhöht werden.

Förderquoten dieser Größenordnung sind auch bei anderen Förderprogrammen für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur des Bundes (maximal 60 %) und des Freistaats Bayern (ebenfalls maximal 60 %) zu finden. Da die Kosten für Ladeinfrastruktur vor allem beim Umstieg von einem herkömmlich motorisierten Fahrzeug auf ein Elektrofahrzeug entstehen und eine zusätzliche finanzielle Belastung bei der Erstbeschaffung von Elektrofahrzeugen darstellen, kommt eine erhöhte Förderung besonders Umsteigern auf Elektrofahrzeugen zu Gute.

### 1.3. Anpassung und Vereinfachung des Antragstellerkreises:

Derzeit ist der Antragstellerkreis unter Ziffer 4.1 der Förderrichtlinie in zwei Gruppen getrennt.

Unter Punkt 4.1 (1) der Förderrichtlinie wird derzeit der Antragstellerkreis im Bereich der Fahrzeuge festgelegt. Hier sind Unternehmen, freiberuflich Tätige und gemeinnützige Vereine für alle förderfähigen E-Fahrzeuge antragsberechtigt. Zusätzlich werden Privatpersonen und Wohnungseigentümergeinschaften benannt, die für alle E-Fahrzeuge der EG-Klasse L1e bis L4e sowie Lastenpedelecs antragsberechtigt sind.

Punkt 4.1 (2) der Förderrichtlinie definiert den Antragstellerkreis für Ladeinfrastruktur, Hausnetzanschlüsse und Beratungsleistungen. Hier sind alle juristischen Personen, Gewerbetreibende und Wohnungseigentümergeinschaften mit Sitz oder Niederlassung in München antragsberechtigt. Der bisherige Antragstellerkreis ist in untenstehender Tabelle mit einem „x“ dargestellt.

Antragstellergruppen	Lastenpedelecs und E-Leichtfahrzeuge der EG-Klasse L1e bis L4e	Pedelecs und E-Leichtfahrzeuge der EG-Klasse L5e bis L7e	Ladeinfrastruktur	Beratungsleistungen
Privatpersonen und WEGs	x		x	x
Unternehmen, freiberuflich Tätige und gemeinnützige Vereine	x	x	x	x
Sonstige juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts	Neu ab 01.01.2019	Neu ab 01.01.2019	x	x

Durch die ab 01.01.2019 geplanten Änderungen wird der Antragstellerkreis einfacher und bürgerfreundlicher. Die Fahrzeuge, für die aktuell Privatpersonen antragsberechtigt sind, sollen ebenfalls für den unter Punkt 4.1 (2) der Förderrichtlinie genannten Antragstellerkreis geöffnet werden. Auf diese Weise kann jeder mit Wohn- oder Geschäftssitz in München einen Antrag auf Förderung von Lastenpedelecs, E-Leichtfahrzeuge der EG-Klasse L1e bis L4e, Ladeinfrastruktur und Beratungsleistungen stellen. Damit wird die Antragstellung für Lastenpedelecs und E-Leichtfahrzeuge der EG-Klasse L1e bis L4e für beispielsweise eingetragene Vereine und Genossenschaften geöffnet.

Pedelecs und E-Leichtfahrzeuge der EG-Klasse L5e bis L7e sind nach wie vor nur für den gewerblichen Einsatz förderfähig. Aufgrund der derzeit sehr hohen Verkaufszahlen von Pedelecs an Privatpersonen wurde eine Förderung für diesen Antragstellerkreis zu sehr großen Mitnahmeeffekten führen, die einem sparsamen und sinnvollen Einsatz von Fördermitteln widersprechen. Fahrzeuge der EG-Klasse L5e bis L7e (vierrädrige Leichtfahrzeuge) dienen im privaten Bereich in der Regel als Zweitfahrzeug und führen so zu einer Fahrzeugmehrung. Ziel des Förderprogramms ist es, insbesondere Fahrzeuge auszutauschen und mit E-Fahrzeugen zu ersetzen, die verhältnismäßig oft und viel auf Münchens Straßen unterwegs sind. Vor diesem Hintergrund empfiehlt sich die Fokussierung zur zielgerichteten Konzentration der beschränkten Fördermittel in den oben genannten Fahrzeugklassen auf den Gewerbebereich bzw. Bereiche mit hohen Laufzeiten.

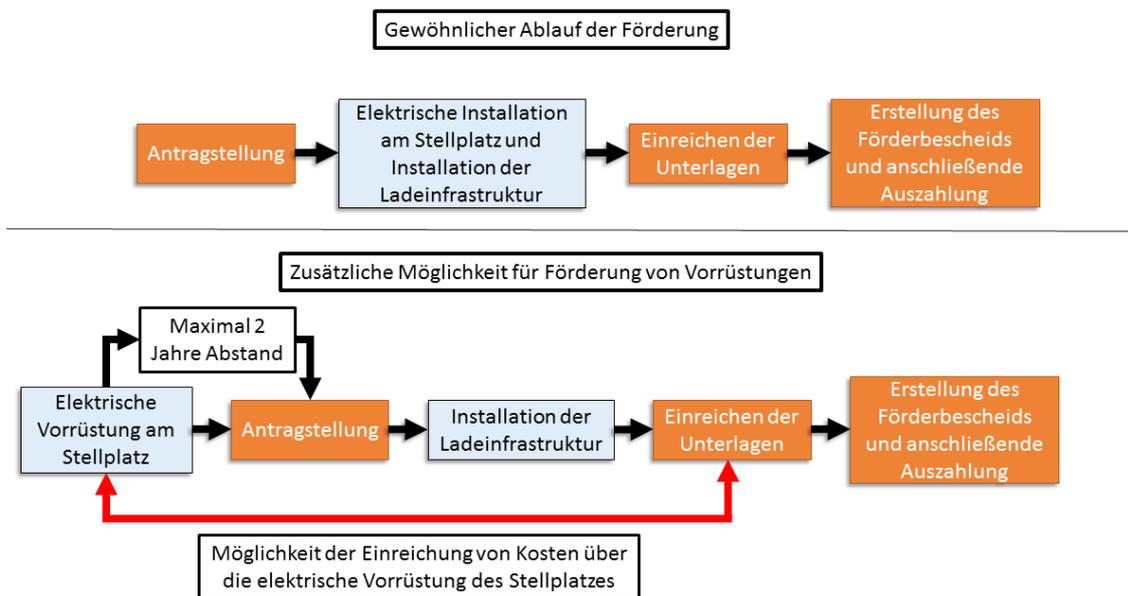
#### **1.4. Förderung von Vorrüstungen bei der Installation von Ladeinfrastruktur:**

Grundsätzlich gilt im Förderprogramm Elektromobilität das Prinzip „Antrag vor Auftrag“. Erst nach vollständigem Eingang aller Antragsunterlagen begonnene Maßnahmen können gefördert werden. Auf diese Weise werden Fehler der / des Antragstellerin / Antragstellers bei der Umsetzung minimiert, da bei nicht förderfähigen Vorhaben die Antragstellerin bzw. der Antragsteller informiert und beraten werden kann. Mit der Bestätigung über den vollständigen Antragseingang werden ebenfalls die Fördermittel reserviert. So können Antragstellerinnen und Antragsteller vor der Umsetzung der Maßnahme informiert werden, sollte der Fördertopf ausgeschöpft sein.

Im Bereich der Ladeinfrastruktur in Tiefgaragen größerer Wohnanlagen stellt das Prinzip „Antrag vor Auftrag“ jedoch teilweise ein Problem dar. Sollten hier ein oder mehrere Stellplatzbesitzerinnen und Stellplatzbesitzer Ladeinfrastruktur an ihrem Stellplatz installieren, ist eine elektrische Vorrüstung weiterer Stellplätze im Rahmen der gleichen Baumaßnahme sowohl technisch als auch wirtschaftlich sinnvoll (unter einer elektrischen Vorrüstung versteht man die Installation von Leerrohren, die teilweise bereits mit Stromkabeln versehen werden, die die spätere Installation einer Ladeinfrastruktur am Stellplatz deutlich vereinfachen, weil beispielsweise das Öffnen und Schließen von Brandschutzwänden bereits geschehen ist).

Stellplatzbesitzerinnen und Stellplatzbesitzer, die sich für eine elektrische Vorrüstung entschieden haben, schaffen die Ladeinfrastruktur häufig erst mit dem Kauf eines Elektrofahrzeugs an. Um die Entscheidung für eine elektrische Vorrüstung zu erleichtern, sollen diese auch rückwirkend gefördert werden. Entscheidet sich eine Stellplatzbesitzerin oder ein Stellplatzbesitzer für die Installation einer Ladeinfrastruktur, kann dieser bei der Antragstellung rückwirkend bis zu zwei Jahre auch die bereits getätigten Kosten für eine elektrische Vorrüstung geltend machen. So fließt erst dann eine Förderung, wenn ein Ladepunkt für ein E-Fahrzeug entsteht.

Der Antragsablauf ist in nachfolgender Abbildung dargestellt. Der obere Teil der Grafik zeigt den bisherigen und weiterhin möglichen Verlauf der Antragstellung. Dieser Verlauf gilt für Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur und Beratungsleistungen gleichermaßen. Der untere Teil der Grafik zeigt die zusätzliche Option für die Förderung von elektrischen Vorrüstungen bei der Antragstellung für eine Ladeinfrastruktur.



Die Maßnahme der elektrischen Vorrüstung muss nach dem Start der geänderten Förderrichtlinie am 01.01.2019 umgesetzt worden sein. Um eine zeitliche Kopplung zu erreichen muss die elektrische Vorrüstung maximal zwei Jahre vor der Antragstellung umgesetzt worden sein. Auf diese Weise wird die Anreizfunktion der Förderung sichergestellt.

### **1.5. Anpassung des Förderablaufs:**

Der Förderablauf des Förderprogramms ist im Merkblatt über das Förderverfahren dargestellt (Anlage 2). Dementsprechend war ein Maßnahmenbeginn erst nach technischer und formaler Prüfung der Antragsunterlagen möglich. Diese Prüfung wurde durch eine Förderzusage der Antragstellerin bzw. dem Antragsteller mitgeteilt. Um den Maßnahmenbeginn künftig zu beschleunigen, soll es den Antragstellerinnen und Antragstellern zukünftig ermöglicht werden, bereits nach der Bestätigung des vollständigen Eingangs der Antragsunterlagen die Maßnahme zu beginnen.

### **1.6. Doppelförderungsausschluss:**

Im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität („München emobil“) ist eine Doppelförderung bislang ausgeschlossen. Das RGU beobachtet daher bisher die schnelllebige Förderlandschaft im Bereich der Elektromobilität, um auf Bundes- oder Landesprogramme schnellstmöglich zu reagieren und das Förderprogramm in den vom Bund oder Land geförderten Bereichen zu beschränken.

Im Laufe der letzten beiden Jahren sind eine Vielzahl von Förderrichtlinien auf Bundes- und Landesebene hinzugekommen, die mit jedem Förderaufruf unterschiedlich ausgestaltet werden. Allein das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ umfasst derzeit 13 Förderprogramme. Hinzu kommt die Förderrichtlinie für Ladeinfrastruktur des Freistaats Bayern.

Diese Entwicklung wird sich in den nächsten Jahren weiter fortsetzen. Die Förderprogramme des Bundes basieren überwiegend auf (generischen) Förderaufrufen. Dabei wird in einem Zeitfenster von ein bis zwei Monaten zur Abgabe von Förderanträgen aufgerufen.

Bei jedem Förderaufruf ist eine umfassende Prüfung und Abstimmung mit den Projektträgern nötig, um festzustellen, ob ggf. eine Doppelförderung vorliegt. Da während dieser Prüfung die Antragsbearbeitung eventuell betroffener Anträge still liegt, kommt es zu verlängerten Bearbeitungszeiten und einem hohen Verwaltungsaufwand aufgrund häufiger Nachfragen durch betroffene Antragstellerinnen und Antragsteller.

Aus den oben genannten Gründen, entsteht durch die aktuelle Handhabung des Doppelförderungsausschlusses nicht nur ein großer Verwaltungsaufwand, sondern das Verfahren stellt sich für den Antragstellerkreis des Münchner Förderprogramms als äußerst bürgerunfreundlich und extrem unübersichtlich dar.

Das RGU schlägt daher vor, den Doppelförderungsausschluss dahingehend zu verändern, dass eine Antragstellerin oder ein Antragsteller für ein konkretes

Förderobjekt nur bei einem Förderprogramm, sei es des Bundes, des Freistaates Bayern oder der LH München, einen Antrag stellen darf. Dadurch müsste das Förderprogramm für Elektromobilität zukünftig nicht laufend angepasst werden, es wird durch Kontinuität und kurze Bearbeitungszeiten dauerhaft transparent und bürgerfreundlicher.

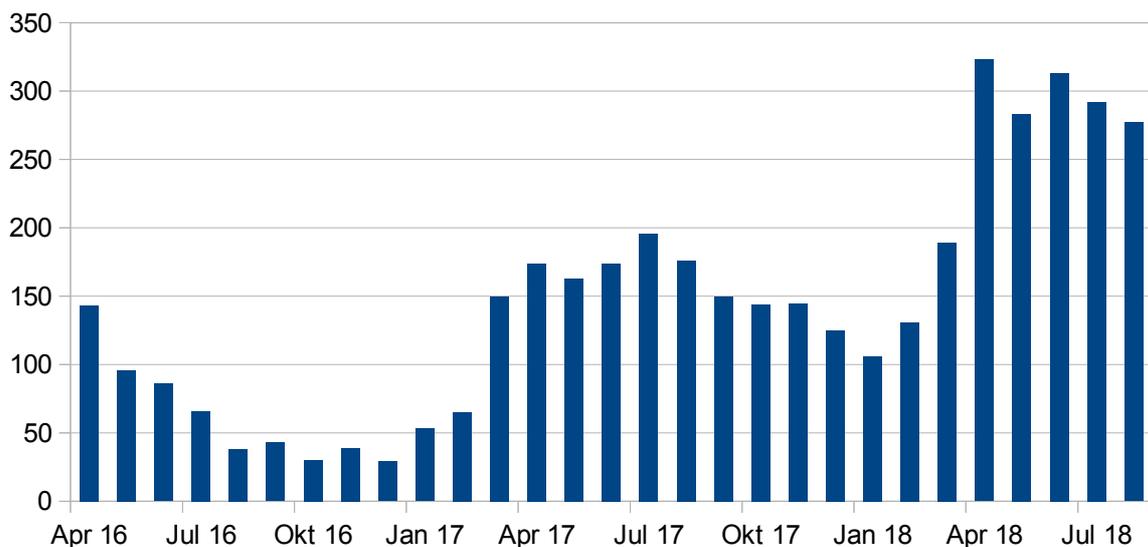
Eine Förderung der gleichen Maßnahme durch zwei Förderprogramme bleibt damit weiterhin ausgeschlossen.

### 1.7. Bisheriger Verlauf des Förderprogramms:

Das Förderprogramm Elektromobilität wurde im Rahmen des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität (IHFEM) (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722) am 20.05.2015 beschlossen, trat am 01.04.2016 in Kraft und wurde am 26.07.2017 mit der Fortschreibung des IHFEM (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860) bis zum 31.12.2020 verlängert.

Mit Stand 31.08.2018 sind 4326 Anträge eingegangen. Beantragt wurden 1752 Lastenpedelecs, 1495 Pedelecs und 1252 Leichtfahrzeuge.

Die nachfolgende Grafik zeigt den Antragseingang nach Monaten und macht sowohl die Zunahme der Anträge in den Sommermonaten als auch die Zunahme der Antragszahlen von 2017 auf 2018 deutlich.



Die Zunahme über die Sommermonate liegt in der saisonabhängigen Nutzung von Pedelecs, Lastenpedelecs und Elektrorollern begründet. Die Förderrichtlinie wurde

von 2017 auf 2018 inhaltlich kaum geändert. Die Zunahme der Antragszahlen hängt hingegen stark mit der wachsenden Bekanntheit des Förderprogramms zusammen.

## **2. Förderprogramm E-Taxis**

Das Förderprogramm E-Taxis wurde im Rahmen der Beschlussvorlage „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität München (IHFEM2015)“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497) beschlossen. Die Förderrichtlinie (Anlage 3) wurde am 26.07.2017 durch den Stadtrat beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 008860) und trat am 01.09.2017 in Kraft.

Das Förderprogramm unterstützt Taxiunternehmen, die ein batterieelektrisches Taxi betreiben, mit 0,20 € pro gefahrenem E-Besetztkilometer. Derzeit sind beim RGU Anträge über 19 E-Taxis (Stand 31.08.2018) eingegangen.

### **2.1. Doppelförderungsausschluss:**

Derzeit ist eine Doppelförderung mit anderen Förderprogrammen des Bundes oder Landes ausgeschlossen. Eine Kumulation mit der vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BafA) ausgereichten Förderung „Umweltbonus“ in Höhe von 2.000 € ist derzeit nicht möglich. Am 03.03.2018 gab das BafA die geänderte Richtlinie „zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen“ vom 26.02.2018 bekannt. Darin ist der Passus zur Doppelförderung gestrichen. Damit ist aus Sicht des BafA eine Kumulation des Umweltbonus mit anderen Förderprogrammen des Bundes, Landes oder der Kommunen möglich.

Das RGU schlägt daher vor, den Doppelförderungsausschluss in der Förderrichtlinie E-Taxis zu streichen. Auf diese Weise kann zusätzlich zur kommunalen Förderung auch der Umweltbonus in Anspruch genommen werden. Die Fördersumme im Rahmen des Förderprogramms E-Taxis bleibt auf 40 % der Nettogesamtkosten des E-Taxis beschränkt.

### **2.2. Verlängerung der Laufzeit:**

Die Antragstellung beim Förderprogramm E-Taxis ist derzeit bis zum 31.08.2019 begrenzt. Da besonders im ersten Jahr der Programmlaufzeit ein Mangel an taxitauglichen E-Fahrzeugen bestand, hat sich der Start des Programms verzögert. Aufgrund gesetzlicher und technischer Fortschritte hat sich das Angebot an taxitauglichen Fahrzeugen in den letzten Monaten deutlich erhöht. Mit einer Verlängerung des Zeitraums der Antragstellung bis zum 31.08.2020 kann daher mit einer verstärkten Nachfrage und Annahme des Förderprogramms „E-Taxis“ gerechnet werden.

### **Anhörung des Bezirksausschusses**

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

Die Korreferentin des Referates für Gesundheit und Umwelt, Frau Stadträtin Sabine Krieger, der zuständige Verwaltungsbeirat, Herr Stadtrat Jens Röver sowie die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

### **II. Antrag der Referentin**

1. 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 den Änderungen wie unter Punkt 1 ff. des Vortrags der Referentin dargestellt zu.
2. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zur überarbeiteten Förderrichtlinie zur Förderung von E-Taxis im Rahmen des „Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2018)“ (Anlage 3) zur Kenntnis und stimmt den Änderungen wie unter Punkt 2 ff. des Vortrags der Referentin dargestellt zu.
3. Der Stadtrat beauftragt das Referat für Gesundheit und Umwelt mit den weiteren Vorbereitungen zur Umsetzung der neuen Förderrichtlinien (Antragsformulare, Internetauftritt), so dass diese zum 01.01.2019 in Kraft treten können.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### **III. Beschluss**

nach Antrag.

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-RL-RB-SB
  
- V. Wv Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-RL-RB-SB  
zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail).