

**Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität
„München emobil“**

München flott für die Zukunft machen: E-Scooter ins Mobilitäts-Portfolio aufnehmen

Antrag Nr. 14-20 / A 05036 von Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Sebastian Schall vom 27.02.2019, eingegangen am 27.02.2019

Radverkehr in München

Gewerblicher Weiterverkauf von gebrauchten E-Bikes - Aufnahme in die Förderrichtlinie Elektromobilität

Antrag Nr. 14-20 / A 05467 von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Thomas Ranft, Herrn StR Wolfgang Zeilnhöfer vom 06.06.2019, eingegangen am 06.06.2019

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16280

4 Anlagen

Beschluss des Umweltausschusses

vom 14.01.2020 (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) bestehende und neue Bundesförderprogramme gebündelt und durch zeitlich gestaffelte, z. T. generische Förderaufrufe potenziellen Fördernehmerinnen und Fördernehmern zugänglich gemacht.¹

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

Im Rahmen des „Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM)“ bietet die Landeshauptstadt München (LHM) mit den Förderprogram-

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

men „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 bezuschusst³. Die Förderprogramme wurden am 27.11.2018 letztmals an die geänderten Rahmenbedingungen der Förderlandschaft angepasst⁴.

Zum 01.02.2020 ergibt sich ein erneuter Anpassungsbedarf für das Förderprogramm „München emobil“ (vgl. Punkte 1.1 bis 1.6). Nachfolgend genannte Inhalte der Förderrichtlinie sollen geändert werden:

- Förderung von gewerblich genutzten E-Pkw (bis 3,5 t zul. Gesamtgewicht) unter der Voraussetzung einer Abmeldung eines herkömmlich motorisierten Fahrzeugs („Tauschprämie“), kombiniert mit einer Kumulation der Bundesförderung („Umweltbonus“, Punkt 1.1)
- Beendigung der Förderung von gewerblich genutzten Pedelecs (Punkt 1.2)
- Erweiterung der förderfähigen Kosten für Ladeinfrastruktur (Punkt 1.3)
- Erweiterung der Förderung von Ladeinfrastruktur auf öffentliche Zugänglichkeit (Punkt 1.3)
- Anpassung an die digitale Abwicklung von Förderprogrammen im Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) (Punkt 1.4)

1. Anpassungen im Förderprogramm Elektromobilität „München emobil“

Das Förderprogramm Elektromobilität „München emobil“ hat aktuell eine Laufzeit bis zum 31.12.2020. Aufgrund der steigenden Antragszahlen und einhergehend mit einem stark angestiegenen Mittelabfluss wurden im Rahmen des laufenden Haushaltsverfahrens für das Jahr 2020 seitens des Referates für Gesundheit und Umwelt (RGU) zusätzliche Finanzmittel in Höhe von 4,5 Mio. € angemeldet, die durch den Umweltausschuss am 15.10.2019 beschlossen wurden⁵. Darüber hinaus wurden im Rahmen einer Mittelumschichtung innerhalb von IHFEM 800.000 € in das Förderprogramm Elektromobilität übertragen⁶. Damit stehen zusätzlich zum laufenden Budget des Förderprogramms weitere Finanzmittel zur Verfügung, um die im Rahmen dieser Vorlage beantragten Anpassungen und Ausweitungen der Förderrichtlinie zu finanzieren.

1.1 Förderung von gewerblich genutzten E-Pkw

Zukünftig sollen gewerblich genutzte Fahrzeuge der EG-Fahrzeugklassen M1 und N1 (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtmasse) mit einer Tauschprämie gefördert werden, die lokal emissionsfrei sind. Dazu zählen

3 Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860 vom 26.07.2017

4 Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12658 vom 20.11.2018

5 Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15870 vom 15.10.2019

6 Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16204 vom 19.11.2019

- rein elektrisch betriebene Fahrzeuge, deren Energiewandler ausschließlich elektrische Aggregate sind und dessen Energiespeicher von außerhalb des Fahrzeugs wieder aufladbar sind und
- Brennstoffzellenfahrzeuge

Bedingung für die Tauschprämie ist, dass ein herkömmlich motorisiertes Fahrzeug mit Verbrennungsmotor abgemeldet wird. Mit dieser Tauschprämie soll die Umstellung von Verbrennerfahrzeugen auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge beschleunigt werden. Auf diese Weise sollen die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor, die seit 1990 stagnieren, gesenkt werden, um einen maßgeblichen Beitrag zum Klimaschutzziel der LH München – Klimaneutralität bis 2050 – sowie zum Masterplan Luftreinhaltung beizutragen. Um eine möglichst hohe Wirkung durch die Förderung von E-Pkw zu erreichen, ist eine Konzentration der Fördermittel auf Fahrzeuge mit erwartbar hohen Fahrleistungen wichtig. Der Kreis soll daher auf gewerbliche und gemeinnützige Antragstellerinnen und Antragsteller beschränkt werden. Voraussetzung hierfür ist eine Abmeldung eines im Besitz des antragstellenden Unternehmens befindlichen und herkömmlich motorisierten Fahrzeugs. Im Falle einer Abmeldung darf das Fahrzeug für drei Jahre nicht erneut in München durch die Antragstellerin oder den Antragsteller zugelassen werden. Analog zur Bundesförderung („Umweltbonus“) werden nur Fahrzeuge gefördert, die einen Nettolistenpreis von weniger als 65.000 € aufweisen. Grundlage bildet hier die Liste förderfähiger Fahrzeuge der Bundesförderung. Förderfähig sind sowohl der Kauf als auch das Leasing von Neufahrzeugen und Jahreswagen (Erstzulassung darf maximal ein Jahr vor der Antragstellung liegen). Die Förderung von E-Pkw kann mit dem in der Förderrichtlinie angebotenen Abwrack- sowie dem Ökobonus kombiniert werden, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind.

Für die Jahre 2019 und 2020 sind verschiedene E-Pkw kleinerer Bauart angekündigt. Als Folge sinkender Preise für die Batteriezellenproduktion ist zu erwarten, dass die Kosten für Jahreswagen und auch Neufahrzeuge sinken. Um eine Überförderung insbesondere in Kombination mit dem Umweltbonus des Bundes und den möglichen Boni zu verhindern, schlägt das RGU daher eine pauschale Förderhöhe von 1.500 € für den Kauf oder das Leasing eines E-Pkw vor.

Diese Summe soll mit der Bundesförderung kombinierbar sein, wodurch zukünftig bis zu 3.000 € an öffentlicher Förderung (sowie weitere 3.000 € von den Herstellern) in Anspruch genommen werden können. Diese Möglichkeit der Kumulation von Bundesmitteln mit kommunalen Mitteln wird auch auf Seiten des Bundes unterstützt. Der Bund möchte damit den Kommunen ermöglichen, durch zusätzliche

Förderprogramme den Kaufanreiz für Elektrofahrzeuge zu erhöhen⁷.

Tabelle 1 zeigt eine Übersicht der maximal möglichen Fördersummen für E-Pkw.

Zuschussmöglichkeiten	Förderhöhe
München emobil – Tauschprämie	1.500 €
München emobil – Abwrackbonus	1.000 €
München emobil – Ökobonus	500 €
BafA – Umweltbonus	3.000 €
Summe öffentliche Förderung	6.000 €

Tabelle 1: Übersicht der maximalen Förderung für E-Pkw

Dies ergibt bei einem angenommenen Nettokaufpreis von 20.000 € und einer Förderhöhe von 6.000 € durch die öffentliche Hand eine Gesamtförderquote von 30 % aus kommunalen und Bundesmitteln (vgl. Tabelle 1). Damit ist ein deutlicher finanzieller Anreiz gesetzt und gleichzeitig eine Überförderung ausgeschlossen.

1.2 Ende der Förderung für gewerblich genutzte Pedelecs

Derzeit ist eine Förderung von Pedelecs für Unternehmen, freiberuflich tätige Personen und gemeinnützige Organisationen mit Sitz oder Niederlassung im Stadtgebiet möglich. Die Pedelecs müssen überwiegend für einen gewerblichen oder gemeinnützigen Zweck genutzt werden. Die Förderhöhe beträgt 25 % der Nettokosten bis maximal 500 €. Die Förderung für Pedelecs läuft bereits seit dem 01.04.2016.

In den letzten Jahren sind die Absatzzahlen von Pedelecs in Deutschland immer weiter gestiegen. Laut Pressemitteilung des Zweirad-Industrie-Verbandes wurden im Jahr 2018 980.000 E-Zweiräder und damit 39 % mehr als im Vorjahr verkauft. Eine Förderung löst daher nach Ansicht des RGU kaum mehr Investitionsanreize, sondern vermehrt Mitnahmeeffekte aus. Aus diesem Grund schlägt das RGU vor, die Förderung von gewerblich genutzten Pedelecs einzustellen, um die Fördermittel für die anderen Förderobjekte im Förderprogramm Elektromobilität „München emobil“ zu verwenden.

1.3 Anpassungen im Bereich Ladeinfrastruktur

Im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität wird derzeit die Anschaffung **nicht-öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur auf Privatgrund** mit 40 % der Netto-

⁷ Die Bundesregierung hat auf ihrer Kabinettsklausur am 18.11.2019 beschlossen, den Umweltbonus beim Kauf von Elektrofahrzeugen zu erhöhen. Der Umweltbonus soll für rein elektrische Fahrzeuge von 4.000 € auf 6.000 € und für Plug In Hybride von 3.000 € auf 4.500 € bei einem Nettolistenpreis von maximal 40.000 € steigen. Über einem Nettolistenpreis von 40.000 € bis max. 65.000 € soll der Umweltbonus für rein elektrische Fahrzeuge 5.000 € und für Plug In Hybride 3.750 € betragen. Der Umweltbonus wird weiterhin jeweils zur Hälfte von der Bundesregierung und von der Industrie finanziert. Vgl. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/umweltbonus-1692646> aufgerufen am 06.12.2019.

investitionskosten bis maximal 3.000 € für Normalladepunkte und 10.000 € für Schnellladepunkte gefördert.

Das RGU schlägt vor, diese Förderung ab dem 01.02.2020 auf **öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auf Privatgrund** auszudehnen. Bislang wird dieser Bereich in München durch das Förderprogramm „Laden in München“ im Rahmen des Bundesprojektes „München elektrisiert – Me“ abgedeckt⁸. Allerdings ist bei diesem Programm eine Antragstellung erst ab elf Ladepunkten möglich. Mit einer Förderung von bis zu zehn öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Rahmen eines erweiterten Förderprogramms Elektromobilität („München emobil“) könnte hier die bestehende Lücke gefüllt werden.

Gemäß Ladesäulenverordnung (LSV) muss ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt einem allgemein bestimmten Personenkreis zugänglich gemacht werden. Die Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur sind in der Antragstellung und Abwicklung für die Antragstellerinnen und Antragsteller sehr aufwendig und stehen nur während eines laufenden Calls zur Verfügung. Für kleinere Ladeinfrastrukturvorhaben, die öffentlich zugänglich sind, stellen diese Förderprogramme keinen Investitionsanreiz dar. Das Förderprogramm Elektromobilität „München emobil“ kann hier eine wichtige Lücke bei der Förderung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur auf Privatgrund schließen. Auf diese Weise gibt es einen echten Investitionsanreiz, etwa für Hotels, kleinere Läden und Privatpersonen, die ihren Ladepunkt auch für die Öffentlichkeit zugänglich machen möchten.

Des Weiteren sollen künftig die förderfähigen Gesamtkosten bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur um die Planungskosten, die durch einen Elektrofachplaner entstehen, erweitert werden. Insbesondere bei Maßnahmen, die mehrere Ladepunkte umfassen, ist eine detaillierte Elektrofachplanung unverzichtbar. Eine Erhöhung der maximalen Fördersumme von 3.000 € bzw. 10.000 € pro Ladepunkt ist dabei nicht nötig, da die durchschnittliche Förderhöhe eines Ladepunkts nach den Erfahrungen der letzten drei Jahre deutlich unter den Maximalbeträgen liegt.

1.4 Anpassungen an digitale Abwicklung von Förderprogrammen im RGU

Da die Bearbeitung und Antragstellung im Förderprogramm Elektromobilität in 2020 durch eine neue Fördermittelsoftware (FÖMIS) abgewickelt werden soll, ergeben sich redaktionelle Änderungen in der Förderrichtlinie, die den Ablauf der Antragstellung betreffen. Da hier noch kein konkreter Ablauf und noch kein konkreter Zeitpunkt zur Umstellung feststeht, möchte das RGU entsprechende Änderungen dann vornehmen, sobald die Umstellung erfolgt. Eine inhaltliche Änderung der Richtlinie findet dadurch nicht statt.

8 Vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11452 vom 17.04.2018 sowie Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14313 vom 02.04.2019.

2. Stadtratsanträge

2.1 „München flott für die Zukunft machen: E-Scooter ins Mobilitäts-Portfolio aufnehmen“

Antrag Nr. 14-20 / A 05036 von Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Sebastian Schall vom 27.02.2019 (siehe Anlage 2)

Die Antragstellerinnen und Antragsteller beantragen, dass „München als eine der ersten Städte in Deutschland die Ansiedlung privater stationsloser Miet-E-Scooter (Tretroller) fördern soll und als neue Form der Mobilität etabliert (Punkt 1). Die E-Scooter bieten eine flexiblere Alternative zum klassischen ÖPNV und dem Citybike für kürzere Wege.“ Des Weiteren bitten die Antragstellerinnen und Antragsteller „um die Aufnahme von E-Scootern (Tretrollern) als Förderobjekte in die München e-mobil-Förderrichtlinie Elektromobilität.“ (Punkt 2).

Wie unter I. bereits dargestellt, ist mit dem Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) am 15.06.2019 die rechtliche Grundlage zur Zulassung von E-Tretrollern geschaffen worden. Zu Punkt 1 des Stadtratsantrags teilt das zuständige Kreisverwaltungsreferat (KVR) Folgendes mit:

„Die Landeshauptstadt München möchte ein flächendeckendes Mobilitätsangebot mit flächen- und ressourcenschonenden Sharing-Angeboten bereitstellen. So soll für mehr Bürgerinnen und Bürger ein Leben ohne eigenes Auto vorstell- und umsetzbar sein.

Der Grundsatzbeschluss „Sharing Mobility“, den der Stadtrat in seiner Sitzung am 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15209) gefasst hat, legt dafür die planerische und ordnungspolitische Basis. Durch diesen Grundsatzbeschluss wurden das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, eine gesamtstrategische und ganzheitliche Betrachtung für München zu entwickeln. Ziel dabei ist, dass alle Bürgerinnen und Bürger alle Sharing-Angebote ohne jegliche Hindernisse nutzen können.

Die Sharing Mobility ist damit ein wichtiger Baustein der Verkehrswende hin zu einer lebenswerten, gut erreichbaren Stadt. Zur Sharing Mobility zählen neben Carsharing, Bikesharing (Fahrräder, Pedelecs, Lastenräder) und E-Rollern selbstverständlich auch Sharing-Angebote im Rahmen der sog. Mikromobilität, worunter Elektrokleinstfahrzeuge wie z. B. E-Scooter fallen. Elektrokleinstfahrzeuge sind kompakt, platzsparend und bieten - gerade auch in Kombination mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV (sog. "erste und letzte Meile") - eine Lösung für überfüllte Großstädte.

Im Rahmen der Umsetzung des Grundsatzbeschlusses wird die Ansiedlung von

E-Scooter-Sharing-Angeboten im Stadtgebiet München entsprechend unterstützt. Als Basis für eine erfolgreiche und insbesondere auch nachhaltige Erweiterung des Mobilitätsangebots durch Sharing-Systeme für Elektrokleinstfahrzeuge mit hoher Akzeptanz in der Münchner Bevölkerung hat das Kreisverwaltungsreferat eine freiwillige Selbstverpflichtungserklärung für Anbieterinnen und Anbieter von Leihsystemen für E-Scooter und sonstige Elektrokleinstfahrzeuge entwickelt und von den Marktteilnehmerinnen und Marktteilnehmern unterzeichnen lassen. Dadurch sollen insbesondere die Verkehrssicherheit und ein geordnetes Stadtbild, aber auch ein gutes öffentliches Ansehen des Anbieters als wichtige Voraussetzung für den Erfolg des Sharing-Modells, das auf ein bedarfs- und nachfrageorientiertes Angebot ausgerichtet ist, gewährleistet werden.“

Im Rahmen der stadtweiten Mitzeichnung teilte das Kreisverwaltungsreferat zusätzlich Folgendes mit:

„Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. E-Scooter) werden als neue Form der Mikromobilität eingestuft und sind daher bereits Bestandteil bei der Entwicklung einer Gesamtstrategie zur Ausweitung von stadtweiten Sharing-Angeboten auf Grundlage des Grundsatzbeschlusses „Sharing-Mobility“ vom 18.07.2019. Eine darüber hinausgehende gesonderte finanzielle Förderung von Miet-E-Scootern durch das Kreisverwaltungsreferat findet nicht statt.

Die konzeptionelle Bearbeitung findet im Weiteren durch die AG Sharing-Mobility statt, zu der auch das RGU eingeladen wird. Eine Rückkopplung zur iterativen Fortschreibung der Förderrichtlinie Elektromobilität kann somit gewährleistet werden.

Das Kreisverwaltungsreferat plant die Durchführung einer Studie mit externer Unterstützung, die die Aspekte der Verkehrssicherheit und das Verlagerungspotential von E-Scootern näher untersuchen soll.

Ergänzend darf darauf hingewiesen werden, dass das Kreisverwaltungsreferat einen regelmäßigen Austausch mit den Anbietern von Miet-E-Scootern in München pflegt; im Rahmen der Weiterentwicklung der stadtweiten Sharing-Mobility wird es wahrscheinlich auch um die Ausweisung von gesonderten Stellplätzen für E-Scooter gehen.“

Punkt 2 des Stadtratsantrags fordert eine Aufnahme der Elektrotretroller in die Förderrichtlinie Elektromobilität.

Erfahrungen aus anderen Städten deuten an, dass die Fahrzeuggattung der Elek-

trotretroller das Potenzial für ein neues, ubiquitäres Lifestyleobjekt aufweist, das einen sehr raschen Markthochlauf erfahren wird. Unter Beachtung eines sparsamen und wirtschaftlichen Umgangs mit kommunalen Finanzmitteln wäre eine Förderung unter solchen Bedingungen derzeit kontraproduktiv, da kein Innovationsanreiz, sondern lediglich ein Mitnahmeeffekt erzielt werden kann.

Daher empfiehlt das RGU, auf eine Förderung von Elektrotretroller zunächst zu verzichten und abzuwarten, wie sich dieses neue Marktsegment hinsichtlich des Markthochlaufes entwickelt.

Darüber hinaus wird das RGU neben dem Markthochlauf auch die verkehrliche Wirkung der neuen Fahrzeuggattung beobachten. Mit Stand September 2019 plant das KVR wie oben ausgeführt eine Studie in Zusammenarbeit mit der TU München, die die Aspekte der Verkehrssicherheit und das Verlagerungspotential von E-Tretrollern näher untersuchen soll. Die Vergabe und Durchführung der Studie ist für Anfang 2020 geplant.

Das RGU wird sowohl im Rahmen der Fortschreibung des IHFEM als auch im Rahmen der jährlichen Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität die Entwicklung im Bereich E-Tretroller beobachten, um ggf. zu einem späteren Zeitpunkt den Stadtrat mit einer entsprechenden Anpassung der Förderrichtlinie zu befassen.

Somit kann derzeit nur Punkt 1 des Stadtratantrags entsprochen werden.

2.2 „Radverkehr in München, Gewerblicher Weiterverkauf von gebrauchten E-Bikes - Aufnahme in die Förderrichtlinie Elektromobilität“

Antrag Nr. 14-20 / A 05467 von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Thomas Ranft, Herrn StR Wolfgang Zeilhofer vom 06.06.2019 (siehe Anlage 3)

Die Antragsteller beantragen „eine Aufnahme der Förderung von gebrauchten E-Bikes, die gewerblich weiterverkauft werden und die bisher nicht gefördert wurden, in die Förderrichtlinie Elektromobilität.“

Wie unter Punkt 1.2 dargestellt und begründet soll die Förderung von Pedelecs beendet werden. Dem Antrag kann daher nicht entsprochen werden.

Das Kreisverwaltungsreferat stimmt der Beschlussvorlage zu. Die Stellungnahme ist als Anlage 4 beigefügt.

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 1.1 bis 1.4 des Vortrags der Referentin dargestellt zu. Die in Anlage 1 beigelegte Förderrichtlinie Elektromobilität tritt zum 01.02.2020 in Kraft.
2. Der Stadtrat beauftragt das Referat für Gesundheit und Umwelt mit den weiteren Vorbereitungen zur Umsetzung der neuen Förderrichtlinie Elektromobilität (Antragsformulare, Internetauftritt), sodass diese zum 01.02.2020 in Kraft treten kann.
3. Der Stadtrat beauftragt das Referat für Gesundheit und Umwelt, bei der Umstellung auf eine neue Fördersoftware die geänderte Antragstellung entsprechend in der Förderrichtlinie Elektromobilität darzustellen.
4. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05036 „München flott für die Zukunft machen: E-Scooter ins Mobilitäts-Portfolio aufnehmen“ ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
5. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05467 „Radverkehr in München, Gewerblicher Weiterverkauf von gebrauchten E-Bikes – Aufnahme in die Förderrichtlinie Elektromobilität“ ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
6. 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-RL-RB-SB
- V. Wv Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-RL-RB-SB
zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail).