

Telefon: 0 233-37923
Telefon: 0 233-47706
Telefax: 0 233-47705

**Referat für Klima- und
Umweltschutz**
Sachgebiet Klimaneutrale
Antriebe
RKU-II-2

Novellierung der E-Taxiförderung in München

E-Taxi-Förderung der LHM fortsetzen und weiterentwickeln – Ladesäuleninfrastruktur ausbauen, Planungssicherheit für das Taxigewerbe schaffen!

Antrag Nr. 20-26 / A 03718 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt - Fraktion vom 14.03.2023, eingegangen am 14.03.2023

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10356

5 Anlagen

Beschluss des Ausschusses für Klima- und Umweltschutz vom 18.07.2023 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

Am 26.07.2017 wurde durch die Vollversammlung des Stadtrates erstmalig eine Förderrichtlinie zur Förderung von E-Taxis beschlossen, und zum 01.09.2017 am zuständigen Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) gestartet¹.

Seit Beginn dieses Förderprogramms wurden 43 Anträge gestellt, mit denen insgesamt 70 E-Taxis beantragt wurden. Insgesamt wurden mit diesen Fahrzeugen im Förderzeitraum mehr als 300.000 Fahrten elektrisch zurückgelegt, die sich auf eine Gesamtfahrstrecke von 4,5 Mio. km summierten, davon knapp 2 Mio. km mit einem oder mehreren Fahrgästen an Bord. Ein wesentliches Merkmal dieser Förderung war die quartalsweise Auszahlung eines fahrleistungsabhängigen Zuschusses in Höhe von 20 ct / Besetzkilometer.

Die finanzielle Förderung von E-Taxis war Teil eines Kooperationsprojektes mit dem ADAC Südbayern e.V., der in diesem Rahmen insbesondere Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit (Informationsveranstaltungen, Entwicklung eines gemeinsamen Logos zur Kennzeichnung geförderter E-Taxis) übernahm².

¹ Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860 vom 26.07.2017 („Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2018)“)

² Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860 vom 26.07.2017 („Integriertes Handlungsprogramm zur

Das Förderprogramm verfügte über ein Gesamtbudget von 1.622.135,00 €, von denen 1.605.644,59 € für die eingegangenen Förderanträge gebunden sind (Stand Mai 2023). Die Mittel im Förderprogramm sind somit nahezu ausgeschöpft.

Trotz der attraktiven Rahmenbedingungen wurde das Förderprogramm von der Branche nur sehr zögerlich angenommen. Gemessen an der Gesamtzahl lizenzierter Taxis in München (ca. 3.000) liegt der Anteil batterieelektrisch betriebener Fahrzeuge bei lediglich 2,3 % und damit unter der Quote des Gesamtbestandes der in München zugelassenen Pkw (3,8 %)³

Vor diesem Hintergrund – und angesichts der Notwendigkeit einer Fortschreibung des ausgelaufenen Förderprogramms E-Taxis – wurde im Februar 2023 unter Leitung von Frau Bürgermeisterin Katrin Habenschaden ein Runder Tisch E-Taxis mit dem Ziel initiiert, unter Beteiligung der wesentlichen Stakeholder (Vertreter*innen der Taxikommission, der Taxibranche, der IHK für München und Oberbayern sowie des Mobilitätsreferates (MOR), des Kreisverwaltungsreferates (KVR) und des Referates für Klima- und Umweltschutz (RKU)) ein attraktives Paket für die Münchner Taxibranche zu schnüren, das einen hohen Anreiz zu einer schnellen Umstellung der Taxibranche auf batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) bietet und damit einen Beitrag zu den ambitionierten Klimaschutzzielen der Landeshauptstadt München⁴ (LHM, Klimaneutralität der Stadtverwaltung bis 2030 sowie der Gesamtstadt 2035) sowie auch für die vom Stadtrat aufgegriffenen Anliegen des Bürgerbegehrens „Sauba sog I“ leistet⁵.

Ergänzt wurde der Runde Tisch E-Taxis durch ein Austauschformat der IHK für München und Oberbayern („Zukunftstaxi München – elektrisch, fair, fachkundig“) sowie durch eine Reihe von nachgelagerten Arbeitskreissitzungen auf Verwaltungsebene unter Beteiligung des RKU, des MOR und des KVR.

Parallel dazu stellte die Fraktion Die Grünen – Rosa Liste gemeinsam mit der SPD/Volt - Fraktion einen gemeinsamen Antrag⁶, der im Rahmen dieser Sitzungsvorlage behandelt wird (vgl. Kapitel 5).

In der Diskussion mit den Beteiligten wurde klar, dass dieses Paket nicht nur aus

Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2018)“)

³ Quelle: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/umwelt_node.html, abgerufen am 20.06.2023

⁴ Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16525 vom 18.12.2019 („Bayerisches Versöhnungsgesetz II / Grundsatzbeschluss zur „Klimaneutralen Stadtverwaltung 2030“ und weitere Maßnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität München 2050“)

⁵ Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383 vom 25.01.2017 („Luftreinhalteplan München – Entscheidungen Bayerisches Verwaltungsgericht München; Sachstand und weiteres Vorgehen“)

⁶ StR-Antrag Nr. 20-26 / A 03718 vom 14.03.2023 („E-Taxi-Förderung der LHM fortsetzen und weiterentwickeln – Ladesäuleninfrastruktur ausbauen, Planungssicherheit für das Taxigewerbe schaffen!“)

einem novellierten Förderprogramm für das Taxigewerbe (Kapitel 2), sondern zusätzlich aus der Schaffung eines möglichst exklusiven Zugangs zu Schnelladeeinrichtungen auf öffentlichem Grund (Kapitel 3) sowie flankierenden Maßnahmen (Kapitel 4) bestehen muss, um erfolgreich wirken zu können.

Dieses Maßnahmenpaket als Ergebnis der im Vorfeld stattgefundenen Treffen wird dem Stadtrat mit dieser Sitzungsvorlage zur Abstimmung vorgelegt.

2. Förderprogramm E-Taxi 2024 - 2025

Tabelle 1 fasst die wesentlichen Rahmenbedingungen der neuen Förderrichtlinie (Anlage 1 dieser Sitzungsvorlage) zusammen:

Förderprogramm E-Taxi 2024 – 2025	
Laufzeit	2 Jahre (2024 und 2025)
Förderstart	01.01.2024
Budget	2,0 Mio. € / a (aus Klimabudget, insg. 4 Mio. €)
Fördergegenstand	Neu- und Gebrauchte-Taxis
Fördersumme	Einmalig 10.000 € / E-Taxi (investiv)
Haltedauer	3 Jahre
Fördergegenstand	Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV)
Koppelung der Fahrleistung an Förderung	30.000 km / 3a
Förderung Leasing	Möglich (analog Neu- und Gebrauchtfahrzeuge)
Kumulation mit Förderprogrammen des Bundes bzw. Landes	Soweit zulässig seitens der Fördergeber*innen bis max. 10.000 € / E-Taxi
Koppelung mit dem Förderprogramm Klimaneutrale Antriebe (FKA) des RKU	Möglich

Tab. 1: Förderkriterien des novellierten Förderprogramms E-Taxi 2024 - 2025

Einen wesentlichen Unterschied zum alten Förderprogramm E-Taxi stellt die Art der künftigen finanziellen Förderung dar. Während diese nach der alten Förderrichtlinie auf die Fahrleistung abgestellt war (20 ct / Besetzkilometer, konsumtiv), wird in den kommenden beiden Jahren die Anschaffung eines E-Taxis mit 10.000 € (investiv) unterstützt. Liegen dabei die Nettoanschaffungskosten des Fahrzeugs unter einem

Schwellenwert von 30.000 €, beträgt die Förderung ein Drittel der Nettoanschaffungskosten. Damit wird zum einen eine Überförderung vermieden, zum anderen können die entstehenden Mehrkosten bei der Anschaffung eines E-Taxis im Vergleich zu einem Verbrennerfahrzeug (unter Berücksichtigung der geringeren Betriebskosten eines E-Pkw) kompensiert werden. Die Umstellung von einer konsumtiven, fahrleistungsabhängigen Förderung zu einer investiven Bezuschussung der Anschaffung eines E-Taxis war ein ausdrücklicher Wunsch der Taxibranche, weil damit die Mehrkosten im Vergleich zu einem Verbrennerfahrzeug, die insbesondere beim Kauf entstehen, sofort ausgeglichen werden können und sich der Förderprozess insgesamt weniger aufwändig gestaltet.

Die dafür notwendigen Mittel (2,0 Mio. € für 2024, 2,0 Mio. € für 2025, insgesamt 4,0 Mio. €) sollen über das bereits beschlossene Klimabudget des RKU finanziert werden, ein dafür notwendiger Finanzierungsbeschluss wird dem Stadtrat voraussichtlich im November 2023 im Rahmen des Grundsatzbeschlusses III des RKU zur Abstimmung vorgelegt.

Aus dem zu beantragendem Budget und dem pauschalen Förderbetrag leitet sich auch die Zielsetzung dieses Programms ab: Die LHM möchte bis Ende 2025 insgesamt 400 weitere E-Taxis in die Förderung und damit auf die Straße bringen, um damit einen deutlichen Beitrag zu den in Kapitel 1 benannten Zielen der LHM zu leisten.

Die Antragstellung wird zum 01.01.2024 starten und bis 31.12.2025 möglich sein. Sie beschränkt sich auf die Förderung von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) und steht damit im Einklang mit den Klimaschutzzielen der LHM.

Eine Förderung soll sowohl für Neu- und Leasing- als auch für Gebrauchtfahrzeuge ermöglicht werden. Wie bisher wird eine Haltedauer von 3 Jahren festgeschrieben, wobei die Antragsteller*innen in diesem Zeitraum eine Mindest-Fahrleistung von 30.000 Besetzkilometer erbringen müssen. Um dies zu überprüfen, müssen jährlich die Fahrdaten der Unternehmer*innen an das RKU übermittelt werden.

Der Förderantrag muss ab dem 01.01.2024 vor dem Abschluss des Kauf- bzw. Leasingvertrages oder der Bestellung eines E-Taxis gestellt werden und vollständig eingegangen sein. Um allerdings der Taxibranche Planungssicherheit zu geben, kann bereits jetzt am RKU eine Freigabe für einen vorzeitigen Maßnahmenbeginn eingeholt werden. Nach einer formlosen Anzeige des Antragstellers folgt eine Freigabe. Nach dem Erhalt der Freigabe kann die Fördermaßnahme begonnen werden. Die nachgelagert notwendigen Förderanträge können dann ab dem 01.01.2024 formal im Förderportal gestellt werden.

Eine Kumulation mit Fördermitteln aus Förderprogrammen des Bundes bzw. des Freistaats Bayern ist möglich, solange dies im Rahmen der jeweiligen Förderrichtlinien des Bundes bzw. des Freistaates Bayern ermöglicht wird. Die kumulierte Förder-summe dritter Fördergeber*innen und der Landeshauptstadt München darf dabei ei-

nen Betrag von insgesamt 10.000 € pro gefördertem E-Taxi nicht übersteigen.

Eine Förderung des Umbaus desselben Fahrzeugs zum Inklusionstaxi im Rahmen des vom Sozialreferat angebotenen Förderprogramms⁷ wird nicht auf die Fördersumme angerechnet, da diese Investition auf einen anderen, wichtigen Förderzweck abzielt, der zusätzlich Kosten für die Unternehmer*innen auslöst.

Die Antragstellung wird über das zentrale Fördermittelportal der Landeshauptstadt München (FÖMIS) ermöglicht. Damit können alle Vorteile, eine erhebliche verwaltungstechnische Vereinfachung und deutlich beschleunigte Prozesse genutzt werden.

Insgesamt stellt die Neuauflage des Förderprogramms E-Taxi ein wichtiges Signal an die Taxibranche dar, dass die Landeshauptstadt München die Umstellung auf Elektrotaxis weiterhin forciert und die Unternehmer*innen dabei unterstützt.

Eine degressive Förderung, wie sie etwa in der Hansestadt Hamburg praktiziert wird⁸, ist aus Sicht des RKU in München nicht zu empfehlen. So fehlt hier – im Unterschied zum Stadtstaat Hamburg – vor allem der ordnungspolitische Hebel, mit dem die Unternehmer*innen verpflichtet werden könnten, bis zu einem bestimmten Zeitpunkt auf emissionsfreie Fahrzeuge zu wechseln. Deshalb ist es wichtig, dass die Fördersumme in der Projektlaufzeit 2024 – 2025 konstant bei 10.000 € pro gefördertem Fahrzeug gehalten wird, da geringere Beträge die Mehrkosten bei der Anschaffung batterieelektrischer Fahrzeuge nicht decken und die Umstellung für die Unternehmen damit unwirtschaftlich wird. Diese pauschale Art der Förderung würde zudem flexible Möglichkeiten für eine finanzielle Unterstützung der Taxibranche über das Jahr 2025 hinaus ermöglichen, die dann nicht bei deutlich herabgesetzten Förderbeträgen ansetzen müsste, die vom Start weg unwirtschaftlich sind. Dazu kommt, dass eine degressive Förderung ungewollt in den Markt, hier: in die Taxibranche eingreift, da es vor allem die gut vorbereiteten großen und finanzkräftigen Taxiunternehmen sein werden, die sehr schnell auf die volle Förderung zugreifen können, während die kleineren Unternehmen – wenn überhaupt – zu einem späteren Zeitpunkt einen Förderantrag zu ungünstigeren Konditionen stellen müssen.

3. Ladeinfrastruktur für das Taxigewerbe

Das Mobilitätsreferat teilt dazu Folgendes mit:

3.1 Exklusivierung von DC-Standorten im öffentlichen Raum für das Taxigewerbe

Bei der Vorplanung der Schnellladestandorte wurde in 2017 auf eine Mitnutzung durch E-Taxis geachtet. Zur Anwendung kamen bei der Standortsuche die planerischen Wünsche aus dem Projekt VEM (Virtuelle Elektromobilität München), welches zwi-

⁷ Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13372 vom 27.11.2019 („Maßnahmen des Sozialreferates für den 2. Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)“)

⁸ In der Hansestadt Hamburg ist voraussichtlich ab 2024 keine Neuzulassung von Taxis mit Verbrennungsmotoren mehr möglich (<https://www.hamburg.de/zukunftstaxi/>), entsprechend wurde die Förderung von E-Taxis degressiv gestaltet (10.000 € für die ersten 150 Taxis in Stufe 1, 5.000 € für weitere 200 E-Taxis in Stufe 2, 2.500 € für weitere 365 E-Taxis in Stufe 3).

schen 2014 und 2016 z.B. die Nähe zu sanitären Anlagen, zu einem Taxistand oder zu Geschäften bzw. Gastronomie ausführte.

Im Rahmen der Detailplanung wurden in 2020 insgesamt 16 Standorte auch unter Berücksichtigung der Flächenerfordernisse der neuen, eichrechtskonformen Schnellladesäulen festgelegt. Dabei wurden einzelne Standorte am Ende von Taxistandplätzen errichtet (Ganghoferstraße/Georg-Freundorfer-Platz) oder in der Nähe von Gewerbehöfen, wo Taxler ihren Betriebssitz haben. An diesen Standorten erscheint eine verkehrsrechtliche Anordnung mit Freigabe für Taxler argumentativ für möglich.

Am Standort Wensauerplatz/August-Exter-Straße besteht bereits eine Schnellladesäule (mit 50 kW) mit einem Ladepunkt exklusiv für E-Taxis. Dieser exklusive Ladepunkt entstand 2018 auf Anregung des Referates für Arbeit und Wirtschaft (RAW) und wurde von der damaligen IHFEM-AG Laden und Parken (seit 2021 umbenannt in AG Öffentliche Ladeinfrastruktur, wie bisher unter Leitung des Mobilitätsreferates) einstimmig befürwortet. Die Straßenverkehrsbehörde hat den Ladepunkt seinerzeit markieren und mittels Zeichen 314 StVO „Parken“ und dem Zusatz „nur E-Taxi im Ladezustand“ beschildern lassen. Der einst lediglich als Pilot eingerichtete Ladepunkt existiert noch heute.

Inwiefern weitere Standorte entsprechend mit einer Anpassung der verkehrsrechtlichen Anordnung dem Taxigewerbe zur Verfügung gestellt werden können, muss verkehrsrechtlich durch die Straßenverkehrsbehörde noch geprüft werden.

Unabhängig davon, ob die rechtlichen Voraussetzungen dafür gegeben sind, regt das Mobilitätsreferat an, dies a) nur im Einzelfall zu machen und b) wenn sichergestellt ist, dass der Standort durch E-Taxen gut frequentiert sein wird.

3.2 Ladeinfrastruktur auf Privatgrund mit öffentlicher Zugänglichkeit

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur außerhalb des öffentlichen Grundes der Landeshauptstadt München bedarf im Grundsatz nur der Zustimmung durch den/die Eigentümer/in des Flurstücks. Ladepunktbetreibende Unternehmen sind dabei frei, mit dem/der Eigentümer/in einen Gestattungsvertrag abzuschließen und die Art der finanziellen Beteiligung zu klären.

Um Eigentümerinnen und Eigentümer stärker zum Abschluss eines derartigen (Gestattungs-)Vertrages zu animieren, wäre aus Sicht des Mobilitätsreferats eine Adressierung dieser Thematik an die relevante Zielgruppe (z.B. Einkaufszentren und Einzelhändler) seitens der Landeshauptstadt München sinnvoll, um einerseits auf Fördermittel des RKU aufmerksam zu machen und andererseits die Notwendigkeit des Ausbaus auf Privatgrund zu unterstreichen.

Beim Aufbau von Ladeinfrastruktur ist die Ladeleistung von hoher Relevanz. Das Taxigewerbe wünscht hierbei High Power Charger (HPC) mit 150 kW und mehr. Die erhöhte Ladeleistung führt zu erhöhten Anforderungen an das Stromnetz und bedarf einer Prüfung durch den Netzbetreiber sowie ggf. weiterer Einbauten wie Netztrafos und

Anlagen für den Messstellenbetrieb. Hierdurch bedarf der Aufbau einer spürbar erhöhten Investitionssumme, die längerfristig durch eine erhöhte Nutzung wirtschaftlich darstellbar sein sollte.

In der Hotellerie hat sich ein (weitgehend) selbsttragendes Finanzierungsmodell für Normalladeinfrastruktur mit Wallboxen etabliert, welches auf Taxistandorte übertragen werden könnte. Denkbar ist, dass das Konzept mit Anpassungen auch auf Schnellladeinfrastruktur an Taxi-Standorten (auf Privatgrund) anpassbar ist.

Am ehemaligen Olympia Busbahnhof plant die Stadtwerke München GmbH einen HPC-Ladepark mit 10 Ladepunkten und jeweils 200 kW Schnellladeleistung. Die Umsetzung dieses Vorhabens an dem Standort ist mit der vorgesehenen Ladeleistung auch für das Taxigewerbe von großem Nutzen. Darüber hinaus sind auch in zwei P+R Anlagen (P+R Aidenbachstraße und P+R Carl-Wery-Straße) und in der Parkgarage des Verwaltungsgebäudes der Olympiapark GmbH und der Carl-von-Linde-Halle sowie in der Parkgarage mehrere Ausbaustufen öffentlich zugänglicher Ladepunkte vorgesehen. Auch diese Standorte könnten vom Taxigewerbe für eine Zwischenladung genutzt werden.

Fachlich sei ergänzend darauf hingewiesen, dass die kommunizierte Ladeleistung des Fahrzeuges lediglich unter idealen Bedingungen – bei manchen Fahrzeugen auch dann nur kurzzeitig – abgerufen werden kann. Im städtischen Verkehr ist zu erwarten, dass zumindest die kommunizierten Ladeleistungen der Fahrzeughersteller meist nicht erreicht werden, da die Batterie (ohne Vorkonditionierung) nicht jederzeit die erforderliche Wohlfühltemperatur aufweisen wird. Erstrebenswert ist also weniger eine feste Investitionssumme auf eine besonders hohe installierte Leistung an einem Ladepunkt zu verbrauchen, welche effektiv nie abgerufen wird, sondern mehr Ladepunkte mit einer ausreichend hohen Ladeleistung zu errichten, um die Verfügbarkeit eines freien Ladepunkts zu erhöhen.

3.3 E-Mobility-Hubs

Die Begrifflichkeit E-Mobility-Hub bedarf einer Konkretisierung. Das Mobilitätsreferat sieht hierbei folgende Erfordernisse:

- Es handelt sich um einen größeren Umfang an Ladepunkten, die öffentlich zugänglich sind.
- Dabei muss es sich nicht zwingend um Schnellladeinfrastruktur handeln, sondern denkbar wäre auch ein umfassendes Angebot an Normalladepunkten, die z.B. tags durch Mitarbeitende bzw. Kunden und nachts durch Anwohnende bzw. Carsharing nutzbar sind.
- Räumlichkeiten für den Aufenthalt (Toiletten, Imbiss, CoWorking-Space, WiFi etc.)
- Nutzung durch Taxler, Carsharing, alle Nutzende mit Pkw etc.
- Eine Zugänglichkeit für Wirtschaftsverkehre ist anzustreben, so denn die lichte Höhe dies zulässt.

- In der überwiegenden Mehrzahl der Fälle handelt es sich um Privatgrund, welche außerhalb des direkten Zugriffs durch die Landeshauptstadt München sind. Der Elektrifizierung von (zentraler) gelegenen Parkgaragen kommt beim Transformationspfad in der Großstadt in Verbindung mit einer öffentlichen Zugänglichkeit eine tragende und außerordentlich wichtige Rolle zu. Effektiv handelt es sich um Ladepunkte bzw. Ladebedarfe, welche nicht im (knappen) öffentlichen Raum liegen.

Das Mobilitätsreferat sieht daher verkehrsplanerisch die Notwendigkeit, verfügt aber zuständigkeitsbedingt über geringe eigene Möglichkeiten dies durchzusetzen. Von großer Wichtigkeit ist die Lokalbaukommission (infolge §§ 8 bis 12 Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz), das Kommunalreferat bei stadteigenen Liegenschaften bzw. die konstruktive Unterstützung der jeweiligen Eigentümer*innen, welche ggf. eine kommunale Förderrichtlinie erwarten.

Das Mobilitätsreferat versteht sich als Vermittler und Akteur, der die strategische Notwendigkeit in Bezug auf die Ziele der Dekarbonisierung in der Mobilität darlegen kann.

4. Flankierende Maßnahmen

4.1 Öffentlichkeitsarbeit

Das im Rahmen dieser Sitzungsvorlage dargestellte Modell der E-Taxi-Förderung in München setzt – wie bereits in der Vergangenheit – auf einen freiwilligen Umstieg der Taxibranche auf BEV, der durch finanzielle Anreize und flankierende Maßnahmen erleichtert werden soll. Ordnungspolitische Hebel oder etwa die Schaffung gesetzlicher Rahmenbedingungen, wie sie etwa die Hansestadt Hamburg bei der Ausgestaltung ihres Förderprogramm E-Taxis nutzen konnte⁹, kann die LHM innerhalb ihres Wirkungskreises nicht nutzen bzw. beschließen (vgl. Kapitel 2).

Umso wichtiger ist es, die Münchner Taxiunternehmer*innen über das vom Stadtrat beschlossene E-Taxipaket zu informieren und sie in diesem Rahmen zu einem Umstieg auf batterieelektrisch angetriebene Taxis zu motivieren. In der 2017 gestarteten und jetzt ausgelaufenen ersten Phase der Taxiförderung gab es dazu – wie unter Kapitel 1 bereits angemerkt – eine enge und erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen dem ADAC Südbayern e.V. und der LHM (vertreten durch das ehemalige RGU). Diese Zusammenarbeit soll fortgesetzt werden, ein erstes positiv verlaufendes Gespräch zwischen Vertreter*innen des RKU und des ADAC Südbayern e.V. hat bereits stattgefunden, weitere Treffen sollen folgen, um auszuloten, in welcher Weise zukünftig eine gemeinsame Zusammenarbeit im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit ausgestaltet werden kann.

Darüber hinaus kann das RKU in Zusammenarbeit mit dem MOR und dem KVR die

⁹ In der Hansestadt Hamburg ist voraussichtlich ab 2024 keine Neuzulassung von Taxis mit Verbrennungsmotoren mehr möglich (<https://www.hamburg.de/zukunftstaxi/>), entsprechend wurde die Förderung von E-Taxis degressiv gestaltet (10.000 € für die ersten 150 Taxis in Stufe 1, 5.000 € für weitere 200 E-Taxis in Stufe 2, 2.500 € für weitere 365 E-Taxis in Stufe 3)

Vertreter*innen der Taxibranche bei deren eigenen Informationsveranstaltungen, insbesondere bei der Umsetzung des Leuchtturmprojektes Flughafen München, informell unterstützen.

4.2 Leuchtturmprojekt Flughafen München

Am Flughafen München LHM gab es in der Vergangenheit (2019 und 2022) zwei Versuche, E-Taxis bei der Vergabe von Fahraufträgen zu priorisieren. Diese scheiterten jedoch am massiven Widerstand der Kolleg*innen mit herkömmlich betriebenen Fahrzeugen.

Zwar hat hier die LHM keine unmittelbare Zuständigkeit (das LRA Erding ist hier gemeinsam mit einer großen in München ansässigen Taxizentrale, die im Auftrag der Münchner Flughafengesellschaft FMG für den organisatorischen Ablauf des Taxiverkehrs am Münchner Flughafen sorgt, verantwortlich), die Umsetzung dieses vielversprechenden Leuchtturmprojektes ist aber ein wesentlicher Schlüssel für den Hochlauf der Elektromobilität in der Taxibranche, die das RKU gemeinsam mit dem MOR und dem KVR im Rahmen seiner Möglichkeiten kommunikativ gerne unterstützt.

5. StR-Antrag „E-Taxi-Förderung der LHM fortsetzen und weiterentwickeln – Ladesäuleninfrastruktur ausbauen, Planungssicherheit für das Taxigewerbe schaffen!“ – Antrag Nr. 20-26 / A 03718 der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und der SPD / Volt - Fraktion vom 14.03.2023

Mit oben bezeichnetem Antrag (Anlage 2) bittet die Fraktion Die Grünen - Rosa Liste sowie die SPD / Volt - Fraktion die zuständigen Referate (RKU, KVR, MOR), „das bestehende Konzept der E-Taxi-Förderung weiterzuentwickeln und die Ladesäuleninfrastruktur (für Taxis) auszubauen. Das Taxigewerbe ist dabei eng einzubinden“. Weiter wird beantragt, „den entsprechenden Finanzbedarf zu ermitteln“.

Begründet wird der Antrag damit, dass der ursprünglich zur Verfügung gestellte Betrag in Höhe von 1,6 Mio. € ausgeschöpft ist, die Förderung aber zwingend fortgeführt werden sollte, damit dem Taxigewerbe als wichtiger Bestandteil des ÖPNV die Umstellung auf klimaneutrale Antriebe erleichtert wird.

Das RKU als das für die Novellierung des Förderprogramms E-Taxi zuständige Referat teilt dazu mit, dass mit dieser Sitzungsvorlage dem Ansinnen der Antragsteller*innen bereits entsprochen wird. Das für die Umsetzung des Förderprogramms notwendige Budget in Höhe von 4 Mio. € wird mit einer gesonderten Finanzierungsvorlage beantragt, die voraussichtlich im November 2023 in den Stadtrat eingebracht wird, so dass die Förderung wie geplant am 01.01.2024 starten kann.

Das MOR als das für den Aufbau Öffentlicher Ladeinfrastruktur in München zuständige Referat teilt dazu mit, dass mit dieser Sitzungsvorlage die Weichen für einen gezielten Ausbau exklusiver Ladeinfrastruktur für das Taxigewerbe auf öffentlichem Grund sowie Privatgrund mit öffentlicher Zugänglichkeit gestellt werden und damit

dem Antrag entsprochen wird.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Mobilitätsreferat, dem Kreisverwaltungsreferat sowie dem Referat für Arbeit und Wirtschaft abgestimmt. Deren Stellungnahmen sind als Anlagen 3, 4 und 5 beigefügt.

Anhörung des Bezirksausschusses

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

Nachtragsbegründung

Die Sitzungsvorlage konnte wegen notwendiger und komplexer fachlicher Abstimmungen nur im Nachtrag eingebracht werden. Eine Behandlung dieser Vorlage im Ausschuss für Klima- und Umweltschutz am 18.07.2023 ist zwingend notwendig, um rechtzeitig die Weichen für einen gut vorbereiteten Start des Taxipaketes zum 01.01.2024 sicherzustellen und eine lückenlose Weiterführung des Förderprogramms E-Taxi (inkl. der notwendigen Anpassung der Fördersoftware) zu garantieren, die der Taxibranche die notwendige Planungssicherheit bei der Umstellung der Fahrzeugflotten auf batterieelektrische Fahrzeuge bietet. Ein Verzögern durch die Verschiebung des Themas auf einen anderen Sitzungstermin nach der Sommerpause ist aufgrund der Dringlichkeit des Themas nicht zielführend.

Der Korreferent des Referates für Klima- und Umweltschutz, Herr Stadtrat Sebastian Schall, die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Mona Fuchs, das Mobilitätsreferat, das Kreisverwaltungsreferat sowie das Referat für Arbeit und Wirtschaft haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zur überarbeiteten Förderrichtlinie E-Taxi zur Kenntnis und stimmt den Änderungen wie unter Punkt 2 des Vortrags der Referentin dargestellt zu. Die in Anlage 1 beigelegte Förderrichtlinie E-Taxi tritt zum 1. Januar 2024 in Kraft.
2. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, im laufenden Haushaltsjahr die für die Umsetzung des novellierten Förderprogramms E-Taxi notwendigen Finanzmittel (2 Mio. € für 2024, 2 Mio. € für 2025) aus dem Klimabudget im Rahmen einer Finanzierungsvorlage zu beantragen.
3. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, gemeinsam mit dem ADAC Südbayern e.V. auszuloten, in welcher Weise eine fortgesetzte gemeinsame Zusammenarbeit im Rahmen der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zum E-Taxipaket möglich ist.

4. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03718 „E-Taxi-Förderung der LHM fortsetzen und weiterentwickeln – Ladesäuleninfrastruktur ausbauen, Planungssicherheit für das Taxigewerbe schaffen!“ vom 14.03.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
5. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, die befristete Einrichtung eines Stellplatzes am Schnellladestandort Ganghoferstraße / Georg-Freundorfer-Platz für das Taxigewerbe verkehrsrechtlich anzuordnen.
6. Das Mobilitätsreferat wird federführend in Zusammenarbeit mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz und den beteiligten Referaten gebeten, Eigentümer*innen zu animieren, Schnellladeinfrastruktur auf deren Privatgrund zu installieren. Eine öffentliche Zugänglichkeit der Ladepunkte ist dabei anzustreben. Die beiden Häuser werden gebeten, den hierfür notwendigen personellen Ressourcenbedarf für diese Thematik im Eckdatenverfahren für den Haushalt 2025 anzumelden.
7. Das Mobilitätsreferat wird federführend in Zusammenarbeit mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz und den beteiligten Referaten Kommunalreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung (insbesondere Lokalbaukommission) sowie dem Referat für Arbeit und Wirtschaft gebeten, Eigentümer*innen zu animieren, Schnellladeinfrastruktur auf deren Privatgrund zu installieren.
8. Das Mobilitätsreferat wird gebeten mögliche Standorte für E-Mobility-Hubs auf Privatgrund zu prüfen. Hierfür werden in den nächsten Jahren weitere personelle Ressourcen benötigt werden. Das Referat für Klima und Umwelt, Kommunalreferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (insbesondere Lokalbaukommission) sowie das Referat für Arbeit und Wirtschaft werden gebeten, das Mobilitätsreferat im Prüfprozess weitreichend zu unterstützen.
9. Das Mobilitätsreferat wird gebeten im Rahmen der bereits bestehenden AG Ladeinfrastruktur ab Ende des Jahres 2023 Sondertermine mit Teilnehmenden aus den genannten Referaten und unter Beteiligung der Stadtwerke München einzuberufen und geeignete Standorte für E-Mobility-Hubs zu ermitteln und umzusetzen. Dem Stadtrat wird regelmäßig über den Fortschritt der AG berichtet.
10. 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

Die / Der Vorsitzende

Die Referentin

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

Christine Kugler
Berufsmäßige Stadträtin

- IV. Abdruck von I. mit III. (Beglaubigungen)
über das Direktorium HA II/V - Stadtratsprotokolle
an das Revisionsamt
an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Referat für Klima- und Umweltschutz, Beschlusswesen (RKU-GL3)
- V. Wv Referat für Klima- und Umweltschutz, Beschlusswesen RKU-GL3
zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail).