

Telefon: 0 233-47709
Telefax: 0 233-47705

Referat für Gesundheit und Umwelt

Umweltschutz
Umweltvorsorge,
Immissionsschutz
Klimaschutz, Energie
RGU-UW 111

Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM)

Produkt 5350100 Umweltvorsorge (RGU)

Produkt 5127000 Vergabe, Beschaffung, Dienstleistungen (DIR)

Produkt 5816000 Räumliche Entwicklungs- und Verkehrsplanung (PLAN)

Produkt 5537000 Verkehrsmanagement (KVR)

Änderung des MIP 2014 - 2018

Finanzierungsbeschluss

Flächendeckende Infrastruktur zur Aufladung von Elektrofahrzeugen

Antrag Nr. 08-14 / A 04572 von Herrn StR Georg Schlagbauer vom 13.08.2013

München als Vorzeigekommune Elektromobilität

Antrag Nr. 08-14 / A 04573 von Herrn StR Georg Schlagbauer vom 13.08.2013

e-Carsharing in der Messestadt fördern

BA-Antrag Nr. 08-14 / B 05492 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 19.12.2013

Pilotprojekt – Ladestationen für E-Autos an Laternenmasten

Antrag Nr. 08-14 / A 05054 der Stadtratsfraktion der FDP vom 30.01.2014

Elektromobilität I:

Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität aufstellen

Antrag Nr. 14-20 / A 00377 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL
vom 30.10.2014

Elektromobilität II:

Pedelecs als zukunftsfähiges Stadt-Verkehrsmittel fördern

Antrag Nr. 14-20 / A 00376 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL
vom 30.10.2014

Elektromobilität III:

fördern, wo es Sinn macht – lassen, wo es unsinnig ist

Antrag Nr. 14-20 / A 00375 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL
vom 30.10.2014

E-Bike Aufladestation in der Radlhauptstadt

Antrag Nr. 14-20 / A 00417 von Frau StRin Bettina Messinger,
Frau StRin Beatrix Zurek vom 11.11.2014

E-Parkplätze in der Maxvorstadt schaffen

BA-Antrag Nr. 14-20 / B 00564 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 11.11.2014

Infrastruktur Konzept zur E-Mobilität der Landeshauptstadt München (LHM) vorantreiben

Antrag Nr. 14-20 / A 00467 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 21.11.2014

5 Anlagen

(Anlage 5 – Beschluss des gemeinsamen Ausschusses vom 06.05.2015 – wird nachgereicht)

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 20.05.2015

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Vortrag des Referenten	3
1. Stellungnahmen zu den o.g. Ergänzungs- und Änderungsanträgen der Stadtratsfraktionen	3
1.1 Ergänzungsantrag der SPD-Stadtratsfraktion (Anlage 1):	3
1.2 Änderungsantrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/Rosa Liste (Anlage 2)	4
1.3 Änderungsantrag der Stadtratsfraktionen von ÖDP und Die Linke (Anlage 3)	8
1.4 Ergänzungs-/Änderungsantrag der Fraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung (Anlage 4)	13
2. Stellungnahmen zu den mündlich vorgetragenen Fragen der Stadträtinnen und Stadträte in der Sitzung des gemeinsamen Ausschusses am 06.05.2015	21
3. Weitere Änderungen	30
II. Antrag des Referenten	32
1 Fachlicher Teil	32
2 Finanzierungsteil	33
III. Beschluss	41

I. Vortrag des Referenten

wie in der gemeinsamen Sitzung des Umweltausschusses, des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und des Kreisverwaltungs Ausschusses am 06.05.2015 (der Ausschussbeschluss vom 06.05.2015 wird als Anlage 5 nachgereicht). Die beiliegenden Ergänzungs- und Änderungsanträge der Stadtratsfraktionen von SPD (Anlage 1), Bündnis 90/Die Grünen/Rosa Liste (Anlage 2), ÖDP, Die Linke (Anlage 3) und Fraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung (Anlage 4) vom 06.05.2015 gelten als eingebracht. Der Umweltausschuss hat die Angelegenheit zur Beschlussfassung in die heutige Vollversammlung vertagt.

Die Ausführungen haben keinen Einfluss auf den Referentenantrag. Dieser wird unverändert erneut eingebracht.

1. Stellungnahmen zu den o.g. Ergänzungs- und Änderungsanträgen der Stadtratsfraktionen

1.1 Ergänzungsantrag der SPD-Stadtratsfraktion (Anlage 1):

Der Antragstext lautet:

„Der Antrag des Referenten wird wie folgt geändert:

1.1 bis 1.10 (wie im Antrag des Referenten)

1.11 (neu)

Der Oberbürgermeister wird gebeten, sich über den Deutschen Städtetag dafür einzusetzen, dass die Bundesregierung für ihr Ziele, bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutsche Straßen zu bringen, ein bundesweites Förderprogramm für die Bezuschussung der Anschaffungskosten von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen initiiert.

2. Finanzierungsteil (wie im Antrag des Referenten)

3. Weitere Antragspunkte (wie im Antrag des Referenten)“

Stellungnahme des Referates für Gesundheit und Umwelt:

Das Referat für Umwelt und Gesundheit befürwortet den Ergänzungsantrag der SPD-Stadtratsfunktion, da die Bundesregierung im Rahmen ihres Regierungsprogramms Elektromobilität zwar eine Zielvorgabe, aber bislang kaum sinnvolle Fördermaßnahmen entwickelt hat. Dies hat auch bereits der Deutsche Städtetag in seiner Stellungnahme zum geplanten Elektromobilitätsgesetz des Bundes vom 11.02.2014 bemängelt, in der unter anderem Bedenken zur freien Fahrt für E-Fahrzeuge auf Busspuren oder zur

Privilegierung des ruhenden E-Verkehrs geäußert werden. Darüber hinaus fehlt in diesem Gesetzestext auch die Berücksichtigung der Elektromobilität im Baurecht, die Regelung zum Aufbau von Ladeinfrastruktur in Eigentümergeinschaften und Mietwohnungen sowie die Ermächtigung zur Anweisung von Parkplätzen für E-Carsharing Fahrzeuge.

Aus diesen Gründen ist nach Ansicht des Referates für Gesundheit und Umwelt eine wirksame und damit monetäre Förderung seitens des Bundes zwingend notwendig, um der Entwicklung der Elektromobilität notwendige Impulse zu verleihen.

1.2 Änderungsantrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/Rosa Liste (Anlage 2)

Der Antragstext lautet:

„1. Fachlicher Teil

Punkt 1.1

geändert

Der Stadtrat stimmt dem Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität (IHFEM) wie es in der Ziffer 3 des Vortrags des Referenten und in den Anlagen 16 bis 24 (Maßnahmenblätter) vorgestellt wurde, und der Umsetzung der darin vorgeschlagenen Maßnahmen zu. **Zielvorgabe im Handlungsfeld „Laden und Parken“ ist jedoch die Schaffung von 400 statt 200 Ladepunkten bis Ende 2017.** Mit der Umsetzung der Maßnahmen ist so bald wie möglich, auf jeden Fall im Jahr 2015 zu beginnen.

Punkt 1.2 – 1.6

Wie Antrag des Referenten

Punkt 1.7

ergänzt

Satz 1 wie Antrag des Referenten

Zusätzlich werden in allen P+R Anlagen außerhalb des Mittleren Rings zunächst 4 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge, sowie Lademöglichkeiten für Pedelecs eingerichtet, nach Möglichkeit gekoppelt mit Photovoltaikanlagen auf den P+R Anlagen.

Punkt 1.8 Wie Antrag des Referenten

Punkt 1.9

neu

Einrichtung einer E-Allianz mit Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Teilbereichen der Elektromobilität in München (z.B. Taxi, Carsharing, Logistik, Ladeinfrastruktur) mit dem Ziel einer Förderung der Elektromobilität im Verkehrsbereich. Dazu wird das RGU (neu: die Stadtverwaltung) beauftragt, dem Stadtrat noch 2015 einen

Vorschlag zu den Zielen, Aufbau, Arbeitsweise, Untergruppen sowie den jeweils beteiligten Partnern aus Industrie und Unternehmen, der Stadtverwaltung, SWM, Wissenschaft sowie aus Verbänden und Vereinigungen zu unterbreiten und eine Gründung vorzubereiten. Wir halten eine eigenständige Organisationsform der E-Allianz unter Federführung der Stadt München für zielführend, um eine verstärkte Nutzung der Elektromobilität im Verkehr zu erreichen und die Anzahl von Elektrofahrzeugen in München signifikant zu erhöhen.

Punkt 1.10 Wie Punkt 1.10 des Antrages des Referenten

2. Finanzierungsteil

Punkt 2.1 – 2.4

Wie Antrag des Referenten

Punkt 2.51

geändert

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, einen konkreten Umsetzungs-beschluss für den Aufbau eines öffentlichen Ladesäulensystems zu erarbeiten. Planungsgrundlage ist ein Budget von 6.560.000€. Für die Umsetzung werden dem Referat für Arbeit und Wirtschaft 6.560.000 € an zusätzlichen Mitteln aus dem zentralen Finanzmittelbestand zur Verfügung gestellt.

Das Investitionsvolumen erhöht sich dadurch 2015 um 180.000 €, 2016 um **3.230.000 €** und 2017 um **3.150.000 €** für diese neue Maßnahme. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für die Haushaltsplanaufstellung 2015, 2016 und 2017 zusätzlich anzumelden.

Punkt 2.5.2 – 3.

Wie Antrag des Referenten“

Zu diesem Änderungsantrag nehmen die Stadtverwaltung und SWM / MVG wie folgt Stellung:

zu Punkt 1.1 "Zielvorgabe im Handlungsfeld "Laden und Parken" ist jedoch die Schaffung von 400 statt 200 Ladepunkten bis 2017" (in Verbindung mit Punkt 2.5.1)

Stellungnahme des Referates für Arbeit und Wirtschaft und SWM/MVG:

Im Vortrag des Referenten Punkt 3.10.1 und im dazu gehörigen Maßnahmenblatt (Anlage 24) sind die Standort- und Qualitätskriterien für den Aufbau einer bedarfsgerechten öffentlichen Ladeinfrastruktur detailliert ausgeführt. Bedarfsgerecht bedeutet in diesem Zusammenhang auch, dass der Aufbau neuer Lademöglichkeiten im Einklang mit der Entwicklung des Fahrzeugbestandes stehen sollte. Mit dem Aufbau von bis zu 200 zusätzlichen Ladepunkten greift die Landeshauptstadt München der Fahrzeugentwicklung

der kommenden Jahre sogar vor und schafft somit einen Anreiz für Elektrofahrzeuge. Aktuell existieren in München bereits über 80 öffentlich zugängliche Ladestationen, die in der Regel über zwei Ladepunkte verfügen. Die Ausstattung Münchens mit 80 Lade-stationen / 160 Ladepunkten ist beim aktuellen Bestand von ca. 1.000 Elektrofahrzeugen momentan zwar als bedarfsgerecht zu bezeichnen, allerdings sollte der weitere Ausbau der dynamischen Entwicklung des Fahrzeugbestands vorgreifen.

Im Rahmen des Projektes „E-Plan München“ erfolgt durch die Universität der Bundeswehr eine Auswertung des künftigen Ladebedarfes in München. Der Berechnung einer Zielzahl von ca. 200 zusätzlichen Ladepunkten bis Ende 2017 liegt das Szenario zugrunde, das mit einem Fahrzeugbestand im Jahr 2020 von 17.500 E-Fahrzeugen und 100 E-Carsharing Fahrzeugen rechnet.

Die im IHFEM vorgesehene Errichtung von bis zu 200 Ladepunkten ist folglich geeignet, auch eine etwas dynamischere Entwicklung des Bestandes an E-Fahrzeugen bedarfsgerecht zu begleiten. Damit wird dem städtischen Ziel Rechnung getragen, die Elektromobilität durch den Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur zu fördern.

Bei einem entsprechenden Hochlauf der E-Fahrzeugzahlen in den kommenden Jahren und entsprechender Evaluation der (neuen) Ladestationen kann ein weiterer Ausbau in der nächsten Phase erfolgen. Dieser stufenweise Ausbau trägt dazu bei, dass städtische Mittel möglichst effizient und auf Basis laufender Evaluation eingesetzt werden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die technische Entwicklung der Ladestationen voran schreitet. Bei einem stufenweisen Ausbau kann jeweils der neueste technische Stand berücksichtigt werden.

Die räumliche Standortplanung hat zudem eine Vielzahl von Faktoren zu berücksichtigen, die einen erheblichen zeitlichen Prüfaufwand bedeuten:

- Vielfältige Standortkriterien (z.B. keine Induzierung von zusätzlichem MIV, stadtgestalterische Verträglichkeit, Bedarf und gute Erreichbarkeit seitens der Nutzer etc.)
- Technische Rahmenbedingung (Stromnetz, Lage anderer Sparten etc.)
- Eine Abstimmung der Standorte mit den Bezirksausschüssen hat ebenfalls zu erfolgen und muss in der Projektplanung berücksichtigt werden. Ebenso sind innerhalb der Stadtverwaltung für jeden Standort aufwendige Prüfungs- und Genehmigungsverfahren durchzuführen.

Eine pauschale Beantwortung der Frage rein nach der *technischen* Umsetzbarkeit von mehr als 200 Ladepunkten wäre folglich zu kurz gegriffen, da weitere Faktoren, wie oben genannt, für die Umsetzung von entscheidender Relevanz sind.

Die Errichtung von 100 Ladesäulen innerhalb von zwei Jahren ist daher eine realistische Zahl - auch unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus anderen Projekten, z.B. die Suche nach Standorten für Litfaßsäulen oder für Fahrradverleihstationen (MVG Rad), bestätigen dies.

Zu Punkt 1.7 (ergänzt)

„Zusätzlich werden in allen P+R Anlagen außerhalb des Mittleren Rings zunächst 4 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge, sowie Lademöglichkeiten für Pedelecs eingerichtet, nach Möglichkeit gekoppelt mit Photovoltaikanlagen auf den P+R Anlagen.“

**Stellungnahme des Referates für Arbeit und Wirtschaft und SWM/MVG –
abgestimmt mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung:**

Grundsätzlich besteht Einverständnis mit der vorgeschlagenen Ausstattung von Lade-punkten an P+R-Anlagen. Allerdings sollten zunächst mit dem Betreiber, der P+R-GmbH, betriebliche und finanzielle Fragen geklärt werden, beispielsweise, ob hierfür ein ausreichender Bedarf besteht bzw. in naher Zukunft abzusehen ist, ob die Kapazitäten der P+R-Anlagen dies zulassen und in welcher Art und Weise die Finanzierung erfolgt. Die Ausstattung von P+R Anlagen mit Ladestationen ist über einen Vertrag zwischen P+R und den SWM möglich. Der Ausbau von Ladestationen sollte bedarfsgerecht erfolgen. Eine entsprechende quantitative Auswertung der Pendlerströme und Ladebedarfe findet über die Universität der Bundeswehr im Rahmen von E-Plan statt. Die Ergebnisse dieser Analyse bilden – zusammen mit einer qualitativen Pendleranalyse (IHFEM-Maßnahme) - die Basis für den weiteren, bedarfsgerechten Ausbau von Ladestationen an P+R Anlagen.

Zu Punkt 1.9

(neu)

Einrichtung einer E-Allianz mit Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Teilbereichen der Elektromobilität in München (z.B. Taxi, Carsharing, Logistik, Ladeinfrastruktur) mit dem Ziel einer Förderung der Elektromobilität im Verkehrsbereich. Dazu wird ~~das~~ die Stadtverwaltung beauftragt, dem Stadtrat noch 2015 einen Vorschlag zu den Zielen, Aufbau, Arbeitsweise, Untergruppen sowie den jeweils beteiligten Partnern aus Industrie und Unternehmen, der Stadtverwaltung, SWM, Wissenschaft sowie aus Verbänden und Vereinigungen zu unterbreiten und eine Gründung vorzubereiten. Wir halten eine eigenständige Organisationsform der E-Allianz unter Federführung der Stadt München für zielführend, um eine verstärkte Nutzung der Elektromobilität im Verkehr zu erreichen und die Anzahl von Elektrofahrzeugen in München signifikant zu erhöhen.

Stellungnahme des Referats für Gesundheit und Umwelt und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung:

Das Referat für Gesundheit und Umwelt und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stimmen diesem Änderungsvorschlag grundsätzlich zu. Bereits unter Punkt 2.4.5 der Beschlussvorlage (S. 33) werden die Anregungen zur Gründung einer solchen Allianz als Ergebnis eines Workshops innerhalb des Forschungsprojekts E-Plan München aufgeführt und Ziele, Aufbau, Aufgaben und mögliche Mitglieder dieser Allianz vorgestellt. Mit der Einrichtung der E-Allianz soll die Stadtverwaltung beauftragt werden. Das RGU als für das IHFEM federführendes Referat wird gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das federführend für die Inzell-Initiative zuständig ist, in der neu zu gründenden IHFEM-Projektgruppe einen Vorschlag zu einer Struktur der E-Allianz und einer entsprechenden Arbeitsteilung innerhalb der Stadtverwaltung ausarbeiten. Dieser wird zur Beratung und Abstimmung in den – ebenfalls neu zu errichtenden – IHFEM-Lenkungskreis eingebracht und anschließend dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Für die Einrichtung und laufende Arbeit der E-Allianz werden ggf. erforderliche Kapazitäten u.a. in Form von Personalressourcen geprüft.

1.3 Änderungsantrag der Stadtratsfraktionen von ÖDP und Die Linke (Anlage 3)

Der Antragstext lautet:

„Antrag des Referenten

1.1 Der Stadtrat stimmt **unter folgenden Voraussetzungen** dem Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM) wie es in der Ziffer 3 des Vortrags des Referenten und in den Anlagen 16 bis 24 (Maßnahmenblätter) vorgestellt wurde, und der Umsetzung der darin vorgeschlagenen Maßnahmen zu. Mit der Umsetzung der Maßnahmen ist so bald wie möglich, jedoch auf jeden Fall im Jahr 2015 zu beginnen.

- 1. Es wird kein zusätzlicher motorisierter Individualverkehr erzeugt.**
- 2. Förderung erfolgt nur bei Betrieb der Elektrofahrzeuge mit garantiertem, „echtem“ Ökostrom (nicht durch Zertifikathandel erworben = Graustrom)**
- 3. In der Handlungsmaßnahme 3.10.1 wird schwerpunktmäßig die Schnellladeinfrastruktur für den Taxiverkehr ausgebaut.**

Mit der Umsetzung der Maßnahmen ist so bald wie möglich, jedoch auf jeden Fall im Jahr

2015 zu beginnen.

1.2 Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, Förderrichtlinien für das geplante Förderprogramm zur Förderung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur (Maßnahme 3.1) zu erarbeiten, mit der Stadtkämmerei abzustimmen und dem Stadtrat im Jahr 2015 zur Entscheidung vorzulegen. **Voraussetzung für die Förderung von Ladeinfrastruktur ist die Abgabe von „echtem“ Ökostrom (kein Zertifikatestrom)**

Ziffer 1.3 bis 2.2.8 (wie Vorschlag des Referenten)

Ziffer 2.2.9

... Ziel Nr. 04.2

Die Umstellung des Kfz-Verkehrs auf Elektroantrieb in München ist bis 2020 **um mindestens 5 Prozentpunkte** (rd. 35.000 Kfz) vorangetrieben. ...

Ziffer 2.2.10 bis 2.2.12 (wie Vorschlag des Referenten)

Ziffer 2.2.13

neu:Investitionsliste 1

...

Nicht ausgeschöpfte Fördermittel für Fahrzeuge werden für die Ladeinfrastruktur für den Taxiverkehr verwendet.

Ziffer 2.3 bis 3.3 (wie Vorschlag des Referenten)“

Zu diesem Änderungsantrag nehmen die Stadtverwaltung und SWM/MVG wie folgt Stellung:

zu Ziffer 1.1, Punkt 1: Es wird kein zusätzlicher motorisierter Individualverkehr erzeugt.

Dieser Antragspunkt ist bereits Bestandteil der Beschlussvorlage (s. z.B. S. 76 und Anlage 8: Stellungnahme des KVR zum Antrag Nr. 08-14 / A 04313 der Stadtratsfraktion der FDP vom 11.06.2013 „Gebührenfreies Parken für E-Fahrzeuge in Parklizenzengebieten“ und BV S. 88: und Anlage 13: Stellungnahme des RGU zum Antrag Nr. 14-20 / A 00467 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 21.11.2014 „Infrastruktur-Konzept zur E-Mobilität der Landeshauptstadt München (LHM) vorantreiben“.)

Die o.g. Forderung ist aus fachlicher Sicht grundsätzlich berechtigt und zu begrüßen, sie ist aber nicht evaluierbar.

Zu Ziffer 1.1 Punkt 2 Förderung erfolgt nur bei Betrieb der Elektrofahrzeuge mit garantiertem, „echtem“ Ökostrom (nicht durch Zertifikathandel erworben = Graustrom) (in Verbindung mit Ziffer 1.2 „... Voraussetzung für die Förderung von Ladeinfrastruktur ist die Abgabe von „echtem“ Ökostrom (kein Zertifikatestrom)“

Stellungnahme der SWM/MVG:

Die Forderung der ÖDP / Die Linke nach der Bereitstellung von Ökostrom an Lade-stationen, um in der Gesamtbetrachtung einen positiven Beitrag zum Umweltschutz zu leisten wird bereits heute von den Stadtwerken München an den von ihr betriebenen Ladesäulen umgesetzt. Es wird bereits heute ausschließlich M-Ökostrom aus 100% Wasserkraft angeboten; dies wird durch den TÜV Süd geprüft.

Auch bei einem weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur stehen ausreichende Mengen an M-Ökostrom zur Verfügung dank der Ausbauoffensive Erneuerbare Energien der SWM. Durch den Ausbau der Erzeugungsanlagen für Ökostrom wollen die Stadtwerke bis 2025 den Strombedarf in München zu 100% aus Erneuerbaren Energien decken können. Durch die bestehenden und in Umsetzung befindlichen Anlagen kann bereits knapp die Hälfte des Strombedarfs (ca. 3,5 TWh von 7,2 TWh) aus Erneuerbaren gedeckt werden.

Der Mehrbedarf von Elektrofahrzeugen ist – verglichen mit dem gesamten Strombedarf Münchens – gering. Selbst unter der Annahme, dass die Zielzahl von 17.500 E-Fahr-zeugen erreicht wird und diese Fahrzeuge ausschließlich öffentlich an den SWM-Lade-stationen tanken, würde dies lediglich einen Mehrbedarf an Energie von ca. 0,5% bedeu-ten (Berechnung: 17.500 E-Fahrzeuge mit jährlicher Laufleistung von 10.000 km, Strom-bedarf 20 kWh/100 km => 35.000.000 kWh Mehrbedarf i.V.z. 7.200.000.000 kWh Gesamtbedarf). Dieser Mehrbedarf kann leicht durch den Ausbau der Erneuerbaren Erzeugungsanlagen aufgefangen werden. Realistischerweise werden viele Nutzer ihre Pkw allerdings auch an privaten Lademöglichkeiten aufladen.

Zu Ziffer 1.1 Punkt 3: In der Handlungsmaßnahme 3.10.1 wird schwerpunktmäßig die Schnellladeinfrastruktur für den Taxiverkehr ausgebaut.

Stellungnahme des Referates für Arbeit und Wirtschaft, der SWM/MVG und des Referates für Gesundheit und Umwelt:

In der Beschreibung der Handlungsmaßnahme 3.10.1 "Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur" (Anlage 24) wird im zweiten Absatz ausdrücklich auf die Einbindung der Taxiunternehmen hingewiesen ("Die Identifikation geeigneter Standorte erfolgt. (...) unter Einbindung privater Stakeholder, insbesondere den Betreibern von Car-Sharing und Taxifloten. Insofern ist von Seiten der Verwaltung eine Schwerpunktsetzung auf den Taxiverkehr beabsichtigt, dies wird in einem ohnehin notwendigen Umsetzungsbeschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft noch weiter konkretisiert werden. Allerdings hängt die erfolgreiche Umsetzung dieser Maßnahme von einer Reihe exogener Faktoren ab:

- Bereitschaft der Taxiunternehmen Elektrofahrzeuge im Regelbetrieb zu betreiben
- Platzverhältnisse und stadtgestalterische Einschränkungen an Taxiständen
- technische Gegebenheiten, insbesondere eine für Schnellladestationen ausreichende Leitungskapazität

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass E-Taxis ohnehin stärker als vergleichbare gewerblich genutzte PKW gefördert werden und Schnellladesäulen deutlich teurer als AC-Ladesäulen sind (etwa um den Faktor 4 – 5). (s. auch Stellungnahme zu Ziffer 2.2.13)

Zu Ziffer 1.2: Das RGU wird beauftragt, Förderrichtlinien für das geplante Förderprogramm zur Förderung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur (**mit Schwerpunkt Taxiverkehr**) zu erarbeiten, mit der Stadtkämmerei abzustimmen und dem Stadtrat im Jahr 2015 zur Entscheidung vorzulegen.

Stellungnahme des Referates für Gesundheit und Umwelt:

Eine rechtssichere und inhaltlich/fachlich abgestimmte Erarbeitung der Förderrichtlinien wird unmittelbar nach der Beschlussfassung – federführend durch das Referat für Gesundheit und Umwelt – in Kooperation mit den beteiligten Fachreferaten erarbeitet. Der Taxiverkehr ist in dem geplanten Förderprogramm bereits als ein Schwerpunkt neben anderen vorgesehen (s. Beschlussvorlage Handlungsfeld 3 „Taxiverkehr“). Danach werden elektrisch betriebene Taxis mit 4.000 EUR pro Fahrzeug gefördert.

Zu Ziffer 1.2 ... „Voraussetzung für die Förderung von Ladeinfrastruktur ist die Abgabe von „echtem“ Ökostrom (kein Zertifikatestrom)“

s.o.: Stellungnahme der SWM GmbH zu Ziffer 1.1

Zu Ziffer 2.2.9

Ziel Nr. 04.2

Die Umstellung des Kfz-Verkehrs auf Elektroantrieb in München ist bis 2020 um mindestens 5 Prozentpunkte (rd. 35.000 Kfz) vorangetrieben.

Stellungnahme des Referates für Gesundheit und Umwelt:

Laut Beschlussvorlage S. 46 Punkt 3.1 Handlungsfeldübergreifende Maßnahme „Förder-programm zur Förderung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur“ und S. 118 Punkt 2.8 „Ziele“ strebt die Landeshauptstadt München eine Umstellung des Kfz-Verkehrs auf Elektroantrieb in München bis 2020 um 2,5 % (gemessen am derzeitigen Kfz-Bestand in München mit ca. 700.000 Fahrzeugen), entsprechend 17.500 Elektrofahrzeugen, an. Dieses Ziel entspricht dem auf die Einwohnerzahl Münchens herunter gebrochenen Bundesziel von 1 Mio. Elektrofahrzeugen bis 2020.

Um in der Beschlussvorlage einheitliche Zahlen zu verwenden, wird die Angabe unter Ziffer 2.2.9 entsprechend angepasst.

zu Ziffer 2.2.13

neu:Investitionsliste 1

Nicht ausgeschöpfte Fördermittel für Fahrzeuge werden für die Ladeinfrastruktur für den Taxiverkehr verwendet.

Stellungnahme des Referates für Gesundheit und Umwelt:

Ladeinfrastruktur soll bereits im Rahmen des geplanten Förderprogramms (20% des Kaufpreises der Ladesäule inkl. Errichtungs- und Anschlusskosten) sowie durch die Errichtung von 100 Ladesäulen (s. Handlungsfeld 8: Laden und Parken) gefördert werden. Weiterhin sollen E-Taxis aus dem Förderprogramm mit 4.000 EUR je Fahrzeug gefördert werden.

Ob eine darüber hinaus gehende Bevorzugung des Taxiverkehrs gegenüber anderen gewerblich genutzten Fahrzeugen sinnvoll ist, wird in einem in der Beschlussvorlage bereits dargelegten gesonderten Umsetzungsbeschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft behandelt.

Grundsätzlich ist aber darauf hinzuweisen, dass der Begriff „nicht ausgeschöpfte Förder-mittel“ in der Praxis (und auch rechtlich) nicht eindeutig ist, da z.B. durch Verzögerungen bei der Bearbeitung von Förderanträgen schnell scheinbare Überschüsse entstehen, die zu einem späteren Zeitpunkt wieder benötigt werden. (s. auch

Stellungnahme zu Ziffer 1.1 Punkt 3)

1.4 Ergänzungs-/Änderungsantrag der Fraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung (Anlage 4)

Der Antragstext lautet:

„Der Antrag des Referenten wird wie folgt ergänzt/geändert:

Neu (ersetzt 1.1. des Referenten)

1.1. Der Stadtrat stimmt einem realistischen und wirtschafts- und finanzpolitisch vertretbaren Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM) zu. Die Zustimmung erfolgt in Abänderung zur Ziffer 3 des Vortrags des Referenten und in Abänderung der Anlagen 16 bis 24 (Maßnahmenblätter) wie folgt:

a) Anlage 16: die Förderung beschränkt sich auf die Förderung der Ladestationen in Höhe von 600 T€ p.a. also insgesamt 1,2 Mio € alle anderen Maßnahmen sowie die Ausdehnung der Personalkosten erfolgen nicht (Einsparung 21,9 Mio €)

b) Anlage 17: statt einer vollen Stelle wird eine halbe Stelle geschaffen (Einsparung ca. 125 T€)

c) Anlage 18: unverändert

d) Anlage 19: die Trägerschaft für die E-Sharing-Station im Neubauquartier Domagkpark wird ausgeschrieben. Den Investitionskosten von 60 T€ wird zugestimmt. Ein Träger für die Station dürfte für insgesamt 50 T€ zu finden sein. (Einsparung 118 T€)

e) Anlage 20: nur der Werkvertrag wird vergeben ohne Ausdehnung des Personals (Einsparung 260 T€)

f) Anlage 21: unverändert

g) Anlage 22: unverändert

h) Anlage 23: der Zuschuss für die Anschaffung von E-Fahrzeugen des städtischen Fuhrparks wird auf 2 Mio € erhöht (Mehrkosten 1,5 Mio €)

i) Anlage 24: unverändert.

1.2. ...„Elektrofahrzeugen und“ wird gestrichen

1.3. bis 1.9 unverändert

Neu 1.10. (ersetzt 1.10. des Referenten)

Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Trägerschaft für die E-Sharing-Station im Neubauquartier Domagkpark auszuschreiben.

2. Finanzierungsteil

Die unter Punkt 1 vorgenommen Änderungen werden im Finanzierungsteil entsprechend korrigiert (Punkte 2.1 bis 2.6.)

3. Weitere Antragspunkte: Wie Antrag des Referenten“

**Zu diesem Antrag nimmt die Stadtverwaltung wie folgt Stellung:
(alle Stellungnahmen in Verbindung mit
„2. Finanzierungsteil – Die unter Punkt 1 vorgenommenen Änderungen werden im
Finanzierungsteil entsprechend korrigiert (Punkte 2.1 bis 2.6)“.**

Die Stadtverwaltung kann der o.g. Neuformulierung des Punktes 1.1 vor dem Hintergrund der nachfolgenden Ausführungen nicht zustimmen:

zu a)

Anlage 16: „Die Förderung beschränkt sich auf die Förderung der Ladestationen in Höhe von 600 T€ p.a., also insgesamt 1,2 Mio. €. Alle anderen Maßnahmen sowie die Ausdehnung der Personalkosten erfolgen nicht (Einsparung 21,9 Mio €).“

(in Verbindung mit 1.2 ... „Elektrofahrzeugen und“ wird gestrichen)

Stellungnahme des Referates für Gesundheit und Umwelt:

Das RGU hält eine ausschließliche Förderung der Ladeinfrastruktur nicht für ausreichend, da auch der Anschaffungspreis von Elektrofahrzeugen ein wesentliches Hemmnis für eine Marktdurchdringung der Elektromobilität darstellt. Diese Auffassung wird auch vom Bundesverband eMobilität e.V. geteilt.

Darüber hinaus sollte die Errichtung von Ladeinfrastruktur mit der Anzahl an Elektrofahrzeugen weitestgehend korrespondieren, um ein Über (bzw. Unter-)angebot an Ladeinfrastruktur zu vermeiden.

Die Umsetzung zahlreicher im Rahmen des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität vorgeschlagenen Maßnahmen einschließlich des Förderprogramms, aus dem u.a. die Bezuschussung der Ladeinfrastruktur finanziert werden soll, ist mit dem bei der Stadtverwaltung vorhandenen Personal nicht zu leisten. Daher ist zur Durchführung der vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmen eine Aufstockung des Personalbestandes unumgänglich.

**zu b) Anlage 17: statt einer vollen Stelle wird eine halbe Stelle geschaffen
(Einsparung ca. 125 T€)**

Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferates:

Das KVR möchte in diesem Zusammenhang noch einmal auf die umfangreichen zukünftigen Aufgaben des KVR im Rahmen der Förderung der Elektromobilität in München aufmerksam machen.

Ziel des IHFEM ist es, durch verschiedene Maßnahmen Elektromobilität in München zu fördern. Für die Straßenverkehrsbehörde des KVR entstehen damit eine Reihe von Zusatzaufgaben, deren Bewältigung die Zuschaltung zusätzlichen Personal im Umfang von einem VZÄ als absolute Untergrenze bedarf. Die Maßnahmen des IHFEM erfordern einen erheblichen Bedarf an Infrastruktur im öffentlichen Straßenraum, deren Einrichtung durch die Straßenverkehrsbehörde ordnungsgemäß zu prüfen und zu genehmigen ist. Das KVR wird beispielsweise für die Mikroplanung aller geplanten 100

Ladesäulenstandorte verantwortlich zeichnen. Dazu gehören u.a. folgende Aufgaben:

- konkrete Begleitung aller Standorte vor Ort, Prüfung Standortverträglichkeit,
- Berücksichtigung anderer lokaler Interessen/BA-Anträge etc., Abgleich mit Konkurrenzen,
- Klärung von Eigentumsfragen,
- Mikroplanung nach verkehrlichen und verkehrsrechtlichen Gesichtspunkten sowie Aspekten der Verkehrssicherheit,
- Ausarbeitung verwaltungsrechtlicher Produkte, wie z.B. Sondernutzungserlaubnisse,
- Konzeptionierung und Beauftragung der Beschilderung, Anpassung der vorzunehmenden Beschilderung in Bezug auf angeordnete Parkraummanagementmaßnahmen,
- Koordinierung mit Überwachungskräften,
- Entwerfen des Schilderlayouts und entsprechende verwaltungsinterne und politische Abstimmung (in Bezug auf BAs),
- Begleitung aller Vorhaben im Bereich des Sparten- und Erinnerungsverfahrens,
- Mitwirkung in vorgelagerten und begleitenden Projekt-/Arbeitsgruppen sowie auf BA-Sitzungen,
- Koordinierung von Beteiligungsprozessen mit den zuständigen Stellen,
- Beantwortung politischer Anfragen und Anträge in diesem Zusammenhang (StR-Anträge, BA-Anträge etc.).

Aufgrund von Erfahrungen im Rahmen anderer Pilotprojekte kann die Prüfung eines einzelnen Standorts einen Aufwand von bis zu 70 Arbeitsstunden verursachen. Nur unter der Annahme, dass hier aufgrund der Anzahl der geplanten Stationen in der Prüfung Synergien zu erwarten sind (z.B. in Bezug auf BA-Termine), können die oben genannten Aufgaben überhaupt mit dem beantragten Personalbedarf erledigt werden.

Zudem wird das Kreisverwaltungsreferat mit seinen Daten und wissenschaftlichen Erfahrungen die Evaluationsprozesse im IHFEM begleiten. Dazu zählen insbesondere die

Erkenntnisse aus den laufenden Studien zum (Elektro-) CarSharing (Projekte EVA-CS; WiMobil). In diesem Sinn ist auch eine aktive Rolle des KVR in der geplanten E-Allianz von Bedeutung.

Für eine noch stärkere Nutzung der E-Mobilitäts-Angebote mit entsprechenden positiven Folgen auch für die LH München sollen die Aspekte der E-Mobilität zukünftig auch stärker in den Netzwerken und Aktivitäten des Kreisverwaltungsreferats im Rahmen des regionalen Mobilitätsmanagements der Europäischen Metropolregion München eingebracht werden.

Im KVR läuft außerdem das erfolgreiche Mobilitätsmanagement- und -beratungs-programm „München-Gscheid Mobil“. Dieses soll nunmehr um das Themenfeld „E-Mobilität“ erweitert werden um beispielsweise die Münchner Bevölkerung zur Nutzung der neuen Angebotsvielfalt, wie des E-CarSharings, zu animieren. Dazu müssen entsprechende Informationen für unterschiedliche Zielgruppen (Neubürger, Familien, Senioren, etc.) aufgearbeitet und in die Programme und Unterlagen von „Gscheid Mobil“ integriert werden.

Darüber hinaus wird zur Stärkung der Kompetenzen im Bereich der E-Mobilität für die Aufgaben des KVR ein städteübergreifender Erfahrungsaustausch gesucht. Um die Nutzungsschwelle für E-Mobilität möglichst gering zu halten sind hier beispielsweise Standardisierungen (z.B. bei der Ausweisung von Ladeplätzen) ein wichtiges Thema. Durch die Querschnittsstelle „E-Mobilität“ sind also außerdem die Interessen der LH München in unterschiedlichen städtischen, nationalen und europäischen Arbeitskreisen zu vertreten.

Analog zu den erfolgreichen Bewerbungen in themenverwandten Bereichen (z.B. E-Carsharing) soll zusätzlich auch die Akquise von bundes- und europaweiten Fördermitteln im Bereich E-Mobilität angestrebt werden.

Aus Sicht des KVR ist eine Erfüllung der vorgenannten zukünftigen Aufgaben im Bereich Elektromobilität nicht möglich ohne die Zuschaltung von mind. 1,0 Stellen. Alles in allem ist sich das KVR sicher, damit an der Untergrenze dessen zu liegen, was für die Bewältigung der anstehenden neuen Aufgaben im Bereich Elektromobilität notwendig ist. Das KVR sieht daher diese Stelle als Grundvoraussetzung dafür an, die Themen des IHFEM am Ende erfolgreich zu begleiten, die verkehrlichen Voraussetzungen zu schaffen und die Bevölkerung zur Nutzung zu animieren.

zu d) Anlage 19: die Trägerschaft für die E-Sharing-Station im Neubauquartier Domagkpark wird ausgeschrieben. Den Investitionskosten von 60 T€ wird zugestimmt. Ein Träger für die Station dürfte für insgesamt 50 T€ zu finden sein. (Einsparung 118 T€)

**in Verbindung mit „Neu 1.10. (ersetzt 1.10. des Referenten)
Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Trägerschaft für die
E-Sharing-Station im Neubauquartier Domagkpark auszuschreiben“**

Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferates:

Dem KVR erscheint zur Beantwortung dieses Änderungsantrags zunächst noch einmal wichtig hervorzuheben, um welchen Charakter es sich bei der Station und den damit verbundenen Aufgaben handelt.

Im Neubauquartier Domagkpark sollen den Bewohnern im Sinne einer umwelt- und stadtverträglichen Mobilität möglichst breit gefächerte Mobilitätsoptionen angeboten werden und somit der Besitz eines privaten Pkws überflüssig gemacht werden. Als zusätzlicher innovativer Baustein soll dazu eine „E-Sharing-Station“ angeboten werden, in dessen Rahmen ein E-Auto, zwei Pedelecs, ein E-Lastenfahrrad und zwei E-Roller zum Ausleihen zur Verfügung stehen. Durch die verschiedenartigen Fahrzeuge wird gewährleistet, dass für unterschiedliche Zwecke und Wegstrecken die jeweils passenden Optionen verfügbar sind. Der Fokus der Station auf die E-Mobilität liegt darin begründet, dass diese insbesondere lokal umweltverträglich ist und durch das Teilen einem größeren Bevölkerungskreis näher gebracht werden kann.

Auch aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung erscheint das Domagk-park-Gebiet für das geplante Pilotprojekt und damit für die Erprobung neuer Mobilitätskonzepte sehr gut geeignet.

Die Entwicklung, konzeptionelle Feinplanung, Umsetzung und Begleitung dieser pilot-haften Station bedarf eines großen personellen wie organisatorischen Aufwands. Das KVR hat bereits erfolgreich die 1. Münchner Mobilitätsstation an der Münchner Freiheit implementiert; entsprechende Erfahrungen sollen bei der Entwicklung der E-Sharing-Station genutzt werden. Dennoch wird hier u.a. aufgrund neuer einzubindender Partner sowie einer anderen Struktur der angebotenen Fahrzeuge und Nutzergruppen in vielen Bereichen Neuland betreten.

Um aber bei möglichen Folgestationen in München den Ressourcenaufwand zu reduzieren, soll als Produkt dieses Projekts ein Leitfaden zur Errichtung von E-Sharing-Stationen entstehen. Dieser soll gleichzeitig als Umsetzungshilfe zum Aufbau weiterer Stationen animieren.

Konkret geht das KVR im Folgenden von einer Untergrenze von 0,5 Stellen für die Entwicklung, Umsetzung und Begleitung der E-Sharing-Station aus und begründet dies mit folgenden Aufgaben:

- Aufbau und Steuerung einer Projektgruppe, in der die Projekt- und Kooperationspartner vereint sind (betroffene städtische Referate, Wohnungsbaugenossenschaft WOGENO, weitere Bauträger im Domagkpark, CarSharing Unternehmen, SWM etc.),
- begleitende SWOT-Analyse (Strength, Weaknesses, Opportunities, Threats) in Zusammenarbeit mit

den zukünftigen Nutzern (Bewohner im Domagpark und Gewerbetreibende der benachbarten Parkstadt Schwabing), um das Konzept an die Bedürfnisse anzupassen, - Klärung der rechtlichen Rahmenbedingungen, auch hinsichtlich des Vertragsverhältnisses zwischen Betreibern und Nutzern,

- Klärung der Modalitäten der Zuschussvergabe,
 - Ausschreibung und Vergabe des Betriebs an einen geeigneten Betreiber,
 - Koordination der Ausschreibung und Vergabe eines wissenschaftlich fundierten Evaluationskonzepts sowie Begleitung der Durchführung (Untersuchung des Mobilitätsverhaltens, Ableitung von Umweltwirkungen, Transfermöglichkeiten). Dies ist insbesondere relevant, da es sich um die 1. E-Sharing-Station handelt mit teilweise völlig neuen Angeboten und bis jetzt keine Erfahrungswerte über die Nutzung dieser vorliegen. Aus der Evaluation sollen dementsprechend Lerneffekte für die Anpassung der bestehenden Station Domagpark wie auch für die Implementierung weiterer Stationen abgeleitet werden,
 - Abgleich mit Erfahrungen aus der Evaluation der ersten Münchner Mobilitätsstation an der Münchner Freiheit generell und der Nutzung der E-Angebote im Speziellen,
 - Zusammenfassung der Ergebnisse und Erstellung eines Leitfadens für die Errichtung weiterer Stationen, Ableitung von Empfehlungen und Transfermöglichkeiten für andere Wohnungsbauunternehmen,
 - Ausschreibung und Vergabe der Erstellung des (webbasierten) Leitfadens,
 - Ausschreibung und Vergabe der Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit,
 - Koordination der Öffentlichkeitsarbeit zur Inbetriebnahme der Station sowie fortlaufend mit Ansprache der potenziellen Nutzer über ein Direkt- und Dialogmarketing,
 - Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung der Ergebnisse bei Wohnungsbauunternehmen und anderen passenden Gremien,
- Darüber hinaus sind zur erfolgreichen Umsetzung begleitend folgende Arbeiten notwendig:
- Recherche und Analyse vergleichbarer, existierender Sharing-Stationen im bundesdeutschen und internationalen Umfeld, Ableitung von Erfolgsfaktoren und Übertragungspotenzialen für München,
 - Erarbeitung eines Marktüberblicks hinsichtlich:
E-Fahrzeugen (Rad, Scooter, Auto)
Betreiber von Sharing Stationen
Ladeinfrastruktur und technischen Details der Abwicklung des Verleihvorgangs,
 - Analyse der wirtschaftlichen, technischen und gesetzgeberischen Entwicklungen im Bereich Elektromobilität und Carsharing auf EU-, Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene und deren Rückwirkungen auf die geplante E-Sharing Station,
 - Einbindung des Projekts in durch die EU oder den Bund geförderte Forschungsvorhaben, ggf. Einwerbung von zusätzlichen Drittmitteln.

Die Kalkulation des für die erfolgreiche Projektumsetzung benötigten Stundenumfangs

von einer Untergrenze von 0,5 VZÄ beruht auf Erfahrungswerten. Das KVR betont, dass eine halbe Stelle als absolutes Minimum für eine erfolgreiche Projektabwicklung gesehen wird. Ohne eine entsprechende temporäre Personalzuschaltung kann das KVR die Umsetzung dieses Pilotprojekts leider nicht leisten.

Eine Ausschreibung und Vergabe der Gesamtkoordination, wie im Änderungsantrag der Fraktion FTB vorgeschlagen, halten wir für nicht zielführend. Externen Agenturen fehlen das notwendige verwaltungsinterne Knowhow und die entsprechenden Kompetenzen, um beispielsweise entsprechende referatsübergreifende Arbeitsgruppen zu leiten, verkehrsrechtliche Anordnungen zu erlassen etc. Somit führt eine solche Vergabe letztlich zu einem beträchtlichen Verwaltungsaufwand, der ebenfalls personelle Ressourcen auf Seiten der Verwaltung erforderlich macht und der damit ineffiziente Parallelstrukturen entstehen lässt.

Von Seiten des KVR ist diese Teilzeitposition mit einer Person zu besetzen, die über entsprechende Erfahrungen im Bereich Projektsteuerung, Entwicklung von Konzepten sowie das notwendige Knowhow in fachlichen wie administrativen Dingen verfügt.

Zusammenfassung: Angesichts des neuen Elektromobilitätsgesetzes, des politischen Wunsches des Münchner Stadtrats sowie der Bundesregierung, Elektromobilität zu fördern sowie der Entwicklungen im Bereich Luftreinhaltung und Lärmaktionsplanung wird auch im KVR das Thema Elektromobilität zukünftig deutlich an Bedeutung gewinnen. Bei den vom KVR beantragten 1,5 Stellen für die Querschnittsaufgaben „Elektromobilität“ und die E-Sharing-Station im Domagkpark wurde von einer Untergrenze der zu erwartenden Arbeiten ausgegangen. Grundlage der Kalkulationen war jeweils das IHFEM in der behandelten Fassung vom 06.05.2015. Sollte es durch Änderungsanträge zu einer Ausweitung beispielsweise in der geplanten Ladeinfrastruktur kommen, müssen oben genannte Stellenzuschaltungen entsprechend angepasst werden.

Zu e) Anlage 20 (Datengrundlage Pendlerverkehr): nur der Werkvertrag wird vergeben ohne Ausdehnung des Personals (Einsparung 260 T€)

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Der Änderungsvorschlag ist aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung angesichts der wachsenden Pendlerströme wenig zielführend und daher abzulehnen. Bisher ist über die Mobilitätsbedürfnisse und das Mobilitätsverhalten der Pendler aus der Region München leider viel zu wenig bekannt. Die Verkehrsströme aus dem Umland und der Region nehmen aber weiter zu und führen zur Überlastung des städtischen Verkehrs-systems. Sollen Pendler dazu gebracht werden, umweltfreundliche E-Fahrzeuge

in Kombination mit dem ÖV zu nutzen, um beispielsweise am Stadtrand auf einer P+R-Anlage ihr Fahrzeug abzustellen und zu laden und sich dann mit noch umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln weiter in der Stadt zu bewegen, so ist eine detaillierte Analyse der Pendlerbeziehungen nötig. Nur mit dieser wird eine fundierte Grundlage für eine mittelfristig bedarfsgerechte Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur erfolgen können. Sachmittel und Personalmittel sind dabei gleichermaßen notwendig. Im Rahmen eines Werksvertrags muss zunächst die Datenbasis für Auswertungen mit dem Verkehrsmodell soweit ertüchtigt werden, dass anschließend innerhalb der Fachabteilung maßgeschneiderte Handlungskonzepte für die Ausstattung mit E-Ladeinfrastruktur für verschiedene Zielgruppen von Pendlern erarbeitet und in ihrer Wirkung modellhaft verifiziert werden können. Dabei sind zudem umfangreiche Abstimmungen mit den regionalen Akteuren wie Landkreisen, Kommunen, Planungsverbänden und Verkehrsbetreibern erforderlich, damit die Maßnahmen eines Handlungskonzepts für Elektromobilität der Pendler auch stadtgrenzenübergreifend Wirkung zeigen.

Zu h) Anlage 23: Der Zuschuss für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen des städtischen Fuhrparks wird auf 2 Mio. € erhöht (Mehrkosten 1,5 Mio. €).

Hierzu nimmt D II Vergabestelle 1 wie folgt Stellung:

Bezugnehmend auf Anlage 3 des IHFEM, fordert das Direktorium eine Mittelbereitstellung von 0,5 Mio. EUR zur Finanzierung der Anschaffungsmehrkosten von Elektrofahrzeugen im kommunalen Fuhrpark für die Jahre 2015 und 2016. Die Höhe dieser Investitionskosten basiert auf einer Bedarfsprüfung, die die Vergabestelle 1 im Rahmen des IHKMs bereits im September 2013 durchführte. Damals wurden alle Referate (einschließlich AWM, Branddirektion und MSE) abgefragt, um das Potenzial von Ersatzbeschaffungen für Elektrofahrzeuge für die kommenden zwei Jahre (2014 / 2015) zu ermitteln. Hierbei wurde insgesamt ein Potenzial für Ersatzbeschaffung von 25 Pkw (Kleinst-, Kleinwagen und untere Mittelklasse) und 7 Kleintransportern gemeldet. Basierend auf diesen Rückmeldungen der Dienststellen wurden die zusätzlichen Investitionskosten in Höhe von rund 0,5 Mio. EUR ermittelt, die nun für die Jahre 2015 und 2016 verwendet werden sollen, um anstehende Ersatzbeschaffungen von Pkw und Kleintransportern mit elektrischem Antrieb zu ermöglichen und entsprechend den Anteil von Elektrofahrzeugen im kommunalen Fuhrpark zu erhöhen. Wie in der Beschlussvorlage ersichtlich, war dies von Handlungsfeld 7 (Vergabestelle 1) bereits für die Jahre 2014/ 15 vorgesehen.

Stellt man diese Zahl von 32 Fahrzeugen ins Verhältnis zur Gesamtanzahl der Fahrzeuge des städtischen Fuhrparks der LH München (ca. 2.000), erscheint dies gering. Allerdings muss hier die Fahrzeugstruktur des Fuhrparks berücksichtigt werden: rund 75 Prozent (1.500) der Fahrzeuge sind Zug-, Arbeitsmaschinen, schwere Nutzfahrzeuge > 3,5t und

Sonderfahrzeuge. In der Klasse der schweren Nutzfahrzeuge und Sonderfahrzeuge gibt es bis dato (noch) keine geeigneten Modelle in elektrischer Ausführung. Bei den restlichen Fahrzeugen handelt es sich um Kleintransporter und Pkw. Für diese Fahrzeugklassen sind Elektroantriebe (noch) nicht in allen Varianten als Serienmodelle verfügbar.

Mit dieser Darstellung wurde eine Mittelbereitstellung in Höhe von 0,5 Mio. EUR für die Jahre 2015/ 16 begründet. Bevor weitere Mittel beantragt werden, schlägt das Direktorium, VgSt. 1 vor, noch in diesem Jahr eine erneute Abfrage bei den städtischen Referaten und Eigenbetrieben für die kommenden Jahre durchzuführen, die das Elektrifizierungspotenzial des Fuhrparks, v. a. im Bereich der Pkw und Kleintransporter erfasst.

Über die Rückmeldungen und die Möglichkeiten des weiteren Vorgehens bei der Beschaffung von Elektrofahrzeugen nach 2016 soll der Stadtrat noch im 4. Quartal diesen Jahres in einer BV entscheiden. Handlungsgrundlage dieser Beschlussvorlage ist der SPD-Stadtratsantrag, Nr. 14-20 / A 00863, „Elektrofahrzeuge im städtischen Fuhrpark“ vom 01.04.2015.

zu 1.2 ... „Elektrofahrzeugen und“ wird gestrichen

(s.o.: Stellungnahme des RGU zu Anlage 16)

2. Stellungnahmen zu den mündlich vorgetragenen Fragen der Stadträtinnen und Stadträte in der Sitzung des gemeinsamen Ausschusses am 06.05.2015

Stadtrat Pretzl fragt insbesondere in Richtung SWM bezüglich des Änderungsantrags der Grünen, ob eine Schaffung von 400 statt 200 Ladepunkten bis Ende 2017 technisch realisierbar wäre (Frage 1).

Ferner bittet er um eine Stellungnahme des Referenten zu der in Punkt 1.9 geforderten Einrichtung einer E-Allianz (Frage 2).

Bezüglich Ziffer 1.1.2 des Änderungsantrags der Linken bittet er die SWM, anzugeben, ob genügend M-Naturstrom zur Verfügung gestellt würde und diese Forderung realisierbar wäre (Frage 3).

Ferner bittet er um eine Aussage der Verwaltung zu Ziffer 1.1.3 des Änderungsantrags der Linken (Frage 4).

Des Weiteren möge die Verwaltung zu den im Ergänzungsantrag der FTB enthaltenen Forderungen bezüglich des Domagkparks Stellung nehmen (Frage 5).

Stellungnahme der Stadtverwaltung und der SWM/MVG:

Zu Frage 1 wird auf die Stellungnahme von RAW/SWM/MVG auf den Änderungsantrag

von Bündnis 90/Die Grünen/Rosa Liste (s. 1.2) verwiesen.

Zu Frage 2 wird auf die Stellungnahme des Referats für Gesundheit und Umwelt sowie des Referats für Stadtplanung und Bauordnung auf den Änderungsantrag der Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen/Rosa Liste (s. 1.2) verwiesen.

Zu Frage 3 wird auf die Stellungnahme der SWM GmbH zu dem Änderungsantrag der Stadtratsfraktionen von ÖDP und Die Linke (s. 1.3) verwiesen.

Zu Frage 4 wird auf die Stellungnahme von RAW/SWM/MVG auf den Änderungsantrag der Stadtratsfraktionen von ÖDP und Die Linke (s. 1.3) verwiesen.

Zu Frage 5 wird auf die Stellungnahme des KVR auf den Ergänzungs-/Änderungsantrag der FTB (s. 1.4) verwiesen.

Stadtrat Dr. Mattar äußert den Wunsch nach Zwischenergebnissen zu dem bis Ende des Jahres laufenden Projekt Bayern Sachsen in München (Frage 1). Ferner bittet er um Auskunft, was gefördert werden solle und ob die Absicht bestehe, auch Hybridfahrzeuge zu fördern (Frage 2).

**Stellungnahme des Referates für Gesundheit und Umwelt zu Frage 1:
Zwischenbericht zu dem Pilotprojekt E-Plan München im Rahmen des
Schaufensters „Elektromobilität verbindet Bayern / Sachsen“:**

Das Projekt „Planung von Elektromobilität im Großraum München“ (E-Plan München) wird als F&E-Verbundvorhaben von der Landeshauptstadt München (Konsortialführerin) und den Konsortialpartnern Klinikum München, AUDI AG, Bayerische Motoren Werke AG, DriveNow, Forschungsstelle für Energiewirtschaft e.V. (FfE), IsarFunk, General Electrics sowie der Universität der Bundeswehr München durchgeführt und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert. Bei einer Laufzeit von drei Jahren (03/2013 bis 02/2016) beträgt das Gesamtprojektvolumen 6,4 Mio. EUR.

Ziel des Vorhabens ist es, die Auswirkungen der Elektromobilität auf die künftige Stadtentwicklung, Infrastruktur und Verkehrsplanung (Individualverkehr und ÖPNV) umfassend aus Sicht einer Stadt zu erforschen und ein innovatives Planungsinstrument, den sog. „Masterplan Elektroinfrastruktur LHM“, zu erstellen. Durch eine intelligente, modellbasierte Planung und Umsetzung der Ladeinfrastruktur soll die Elektromobilität stadtgerecht gefördert werden.

Der Planungsprozess zur Errichtung der E-Infrastruktur wird so gestaltet und aufbereitet, dass er als Standardprozess der Stadt- und Verkehrsplanung der Landeshauptstadt München angewendet und fortgeschrieben werden kann. An ausgewählten und öffentlich wirksamen Stellen im Stadtbereich München werden Elektrofahrzeuge im Car Sharing Modell sowie in einem Leasingmodell Anwohnern zur Nutzung angeboten. Weiterhin wird im Zusammenwirken mit den Städtischen Kliniken München ein Elektrotaxi für Patienten-transporte zwischen den Kliniken im täglichen Betrieb eingesetzt. Die verschiedenartige Nutzung (Leasing, Car Sharing und Taxibetrieb) ermöglicht es erstmalig, auf breiter Basis das Nutzerverhalten sowie die technischen und stadtplanerischen Rahmenbedingungen zu erforschen.

Masterplan E-Infrastrukturplanung

Ziel ist es, durch die modellmäßige Simulation verschiedener Ladeinfrastrukturszenarien Handlungsempfehlungen zum Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für die LH München abzuleiten. Die dazu im Projekt betriebenen Demonstratoren beschränken sich auf die Bereiche Anwohnerparken, E-Carsharing und E-Taxi (Abbildung). Die Nutzer-gruppen "Pendler" und "gewerbliche Wirtschaft" werden lediglich bei der Modellierung berücksichtigt.

Umsetzungshemmnisse

Bereits in 2013 wurden die Analysen der E-Infrastrukturkonzepte/Technologien und der technischen wie organisatorischen Umsetzungshemmnisse erfolgreich abgeschlossen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen haben sich mit dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) verändert. Damit bekommen die Straßenverkehrsbehörden ein Instrumentarium, um Elektrofahrzeuge zu privilegieren. Dies betrifft jedoch nicht eine Privilegierung für das Parken von E-Carsharing-Fahrzeugen. Die EU-Richtlinie vom 29.09.2014, die die Mitgliedsstaaten verpflichtet, mehr Ladestationen für Elektroautos zu errichten, nimmt ebenfalls Einfluss auf die rechtlichen Rahmenbedingungen.

Die Anforderungen an die E-Infrastruktur der Landeshauptstadt München wurden im Projekt bereits in 2013 analysiert. Dabei wurden die verschiedenartigen Sichtweisen und Anforderungen der Pendler, des Wirtschaftsverkehrs, von Carsharing und Taxi-Unternehmen sowie der Anwohner, die über keinen eigenen Stellplatz bzw. eine Lademöglichkeit für ihr Fahrzeug verfügen, berücksichtigt.

Eine Onlineumfrage mit der Kernfrage „Wo für wen welche Ladeinfrastruktur installiert werden soll“ ergab ein differenziertes Meinungsbild, nach dem relevante Standorte für Ladestationen/-punkte aus Sicht der unterschiedlichen Nutzergruppen identifiziert werden konnten.

Ein mit allen Projektteilnehmern durchgeführter Workshop kam zu dem Ergebnis, dass es zur Förderung der Elektromobilität in einer Stadt nicht nur einer entsprechenden Ladeinfrastruktur auf der Angebotsseite bedarf, sondern in zeitlichem Zusammenhang

auch auf der Nachfrageseite Maßnahmen durchgeführt bzw. Verpflichtungen eingegangen werden müssen.

Beides, sowohl Angebot als auch Nachfrage, müssen jedoch im Einklang mit den stadt-entwicklungs- und umweltpolitischen sowie verkehrsplanerischen Zielen der Landeshauptstadt München entwickelt werden.

Vor diesem Hintergrund wird als Ergebnis des Forschungsvorhabens vorgeschlagen, die aktive Förderung der Elektromobilität auf eine breite Basis zu stellen und eine sogenannte „E-Allianz“ unter Beteiligung aller für die Elektromobilität relevanten Schlüsselakteure (Stakeholder) zu gründen.

Der Zusammenschluss aus Landeshauptstadt München, Industrie, Energieversorger und Wissenschaft im Rahmen von E-Plan München hat das Ziel, die Elektromobilität in München im Kontext verkehrsplanerischer und stadtgestalterischer Leitlinien zu planen. Daraus sollen sich für jeden Partner bindende Vereinbarungen ergeben, die für die Verbreitung der Elektromobilität in München förderlich sind. Ein Beispiel ist die Verknüpfung des Ausbaus von öffentlicher Ladeinfrastruktur mit der Verpflichtung von Carsharing-Unternehmen, mehr Elektroautos in die Flotte aufzunehmen, um eine hinreichende Auslastung der Ladestation zu garantieren.

Durch den Aufbau von Ladestationen zu Beginn der E-Allianz durch die Landeshauptstadt München soll ein Angebot von Lademöglichkeiten geschaffen werden. Um zu verhindern, dass dieser Aufbau zu groß dimensioniert wird, wurde ein Modell entwickelt, das abhängig von unterschiedlichen Eingangsdaten die zukünftige Anzahl öffentlicher Ladevorgänge an einem Durchschnittstag berechnet.

Die E-Allianz soll auf einen längeren Zeitraum angelegt werden, um auch die zu Beginn getroffenen Entscheidungen (technologische Entscheidungen, Standort- und Dimensionierungsentscheidungen zur Ladeinfrastruktur) stetig überprüfen zu können. Für das Verkehrsmodell E-Infrastruktur wurde ein Dimensionierungsmodell entwickelt. Für den Aufbau des Simulationsmodells wurde bisher aus zwei Straßennetzwerken ein für das Simulationsmodell benötigtes Netzwerk erzeugt und angepasst. Zusätzlich zum Netzwerk wurde für den Untersuchungsraum München und Umgebung eine „synthetische“ Bevölkerung auf Basis von Münchner sowie allgemeiner MiD-Daten sowie wohnquartiersfeiner soziodemografischer Daten erzeugt. Zusätzlich werden unterschiedlichen Agenten auf Basis ihrer zugrundeliegenden soziodemografischen Daten Elektroautos zugewiesen, um dadurch mittels dieser agentenbasierten Simulation laderelevante Ereignisse zu erhalten.

Für elektrisches Carsharing liegen historische Buchungsdaten vor, die bei einer entsprechenden Elektrifizierung der Flotte alle als potenzielle laderelevante Ereignisse angesehen werden können. Die Auslastung der im Untersuchungsgebiet aufgestellten Ladesäulen wird gemonitort und analysiert. Ein Positionierungsmodell steht kurz vor der Fertigstellung und kann für die Verteilungsplanung von Ladepunkten verwendet werden. Zur Entwicklung eines Dimensionierungsmodells wurden Szenarien auf Basis

unter-schiedlicher Entwicklungen der Elektromobilität berechnet. Bis Mitte 2015 wird die Datenerhebung fortgeführt und anschließend analysiert. Zusätzlich erfolgt die Festlegung, ab wann eine Ladesäule als ausgelastet angesehen werden kann.

Im Laufe des Jahres 2015 soll die Integration des E-Infrastrukturmasterplans in die bestehenden Instrumente der Stadt-, Infrastruktur- und Verkehrsentwicklungsplanung der LHM erfolgen.

Demonstrator Anwohnerparken

Am 12. Juni 2013 fand die Auftaktveranstaltung zum Teilprojekt Anwohnerparken in München statt. Von Audi wurden 15 A1 e-tron an einen ausgewählten Teilnehmerkreis übergeben. Voraussetzung für die Teilnahme am Versuchsprogramm war, dass die Personen im Innenstadtbereich wohnen und über keinen eigenen Stellplatz verfügen. Für jedes Fahrzeug wurde ein einzelnes Bewegungs- und Nutzungsprofil erstellt.

Gleichzeitig erfolgte eine Flottenauswertung mit Analysen zu folgenden Aspekten:

- Laufleistungen und streckenbezogene Werte
- Ladeverhalten
- Streckenanteile der Einzelfahrten inkl. E-Fahrten
- Range Extender Nutzungsverhalten
- Verbrauchsauswertung Range Extender und elektrisch
- Geschwindigkeitsverteilung

Am 21. Juni 2014 fand die Rückgabeveranstaltung statt. Dabei konnten erste Ergebnisse zu Laufleistungen und anderen streckenbezogenen Werten, Auswertungen zum Ladeverhalten oder zum Range-Extender-Nutzungsverhalten präsentiert werden.

Im Verlauf des Projekts summierte sich die Laufleistung der Fahrzeuge der Testflotte auf über 75.500 Kilometer. Insgesamt wurden pro Fahrzeug rund 5.000 Kilometer zurück-gelegt. Im Mittel wurde jedes Fahrzeug täglich 14,9 Kilometer in 0,52 Stunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 28,6 km/h bewegt.

Weiterhin wurden die persönlichen Eindrücke und Erfahrungen der Probanden erfasst.

Für den Aufbau der erforderlichen Ladeinfrastruktur wurden sechs GE-Durastation-Lade-säulen für den Stadtteil Schwabing von GE zur Verfügung gestellt und am 03.08.2013 an die SWM übergeben. Die Inbetriebnahme der GE Ladesäulen erfolgte am 10.10.2013. Um den Ladebedarf der Elektro-Fahrzeugflotte gewährleisten zu können, wurden die GE-Durastationen mit je zwei Ladepunkten und 32A max. Ladestrom pro Anschluss ausgewählt. Um eine evtl. Anmeldung und Erfassung der Nutzer gewährleisten zu können, wurden die Ladesäulen auch mit RFID-Lesegeräten ausgestattet und die Auslastung bzw. Nutzung der Ladesäulen dokumentiert. Basierend auf den bisher vorliegenden Daten kann man keinen einheitlichen Trend für alle Ladesäulen identifizieren.

Am 18. April 2015 wurden für einen weiteren Feldversuch 10 A3 e-tron an Anwohner, die die oben genannten Bedingungen erfüllen, übergeben. Im Gegensatz zu dem A1 e-tron,

der mit einem Range-Extender ausgestattet ist, handelt es sich bei dem A3 e-tron um einen Plug in Hybrid. Die Ergebnisse aus diesem Versuchsprogramm werden bis 06/2016 vorliegen.

Demonstrator Carsharing

In diesem Teilprojekt wird untersucht, wie sich E-Fahrzeuge in eine vollflexible Car-sharing-Flotte integrieren lassen. Dazu wurden am 12.Juni.2013 zwanzig Elektrofahrzeuge des Typs ActiveE von BMW in die Flotte von DriveNow aufgenommen. Erfreulich ist die Kundenakzeptanz. Seit dem Start sind bisher ca. 17.000 Nutzer mindestens einmal mit einem ActiveE gefahren. Insgesamt hat die Flotte mit den 20 ActiveE eine Laufleistung von fast 380.000 km bis zum Ende 2014 erreicht. Die durchschnittliche Kilometerleistung pro Tag und pro Fahrzeug liegt dabei ungefähr bei 40 km.

Für einen zentralen Ladehub wurden im Parkhaus in der Dostlerstraße 10 Ladepunkte eingerichtet, die nachts und am Wochenende genutzt werden können. Weiterhin können die E-Fahrzeuge auch je nach Bedarf im Parkhaus am Flughafen München aufgeladen werden.

Nachdem die Elektrofahrzeuge jetzt fast 2 Jahre in Einsatz sind, lässt sich sagen, dass Elektrofahrzeuge im Carsharing ein hohes Potential besitzen. Aufgrund der Fahrdistanzen und Nutzungsprofile im Carsharing lässt sich die Reichweitenproblematik weitestgehend vom Nutzer fernhalten. Gleichzeitig werden die Fahrzeuge sehr gut vom Kunden angenommen (knapp 300.000 km und 15.000 Erstnutzer der ActiveE sprechen für sich). Allerdings sind Infrastruktur und Rahmenbedingungen noch nicht optimal gestaltet. Mit dem Konzept „E-Allianz“ wurde eine passende Plattform entworfen, die geeignet erscheint, das „Henne-Ei-Problem“ aufzulösen.

Von der Universität der Bundeswehr wurden ein Prognosemodul sowie ein Offline-Planungsmodul für Carsharing entwickelt.

In mehreren Feldversuchen konnte das von der Universität der Bundeswehr entwickelte Reallokationsmodell bei DriveNow erfolgreich getestet und implementiert werden. Das resultierende Modell erfüllt die notwendigen Anforderungen an die Flottenmanagement-Software.

Die oben genannte Applikation für München wird seit Februar über einen längeren Zeitraum bei DriveNow durch die Flottenmanager täglich verwendet. Außerdem wird das Modell auf Berlin übertragen und dort im Anschluss ebenfalls getestet.

Seit Februar 2015 wird der von der Uni BW entwickelte Algorithmus zur Unterstützung der Dispositionsentscheidungen im Flottenmanagement eingesetzt, um ihn damit vollständig testen zu können. Eine Untersuchung und Bereitstellung der logistischen Prozesse und erforderlichen Supports für den Betrieb der E-Carsharing Flotte von 20 Fahrzeugen ist aktuell in der Bearbeitung.

Demonstrator E-Taxis als Bestandteil des ÖPNV

Seit November 2013 wird von IsarFunk ein batterieelektrisches Fahrzeug (BEV) vom Typ Nissan Leaf II im Taxibetrieb eingesetzt. Das Fahrzeug wird in erster Linie für den umweltfreundlichen Transport von Patienten zwischen den Standorten der Kliniken München eingesetzt. Für die Stromversorgung wird die seit März 2014 im Betrieb befindliche Photovoltaikanlage an der Akademie des Klinikums Schwabing genutzt. Mittels Anschluss an das Stromnetz durch die Stadtwerke München ist es möglich, das Elektrotaxi (3,7 KW Ladeleistung) bilanziell CO₂-neutral zu laden. Die Beschränkung auf die bilanziell CO₂ neutrale Ladung ergibt sich aus der Tatsache, dass das Elektrotaxi in der Regel in den Abend- bzw. Nachstunden geladen wird und nicht zu Zeiten der PV-Erzeugung.

Um die Alltagstauglichkeit, die CO₂-Emissionen und die Wirtschaftlichkeit bestimmen zu können, wurde eine Simulationsumgebung entwickelt. Innerhalb der Simulationsumgebung werden die Daten ausgewertet und die Fahrprofile der konventionellen Taxis mit einem virtuellen Elektrotaxi nachgefahren. Dies erlaubt die Aussage, in wie weit ein Elektrofahrzeug für den allgemeinen Taxiverkehr geeignet ist. Um möglichst genaue Aussagen zur Eignung zu treffen, ist es notwendig, die Energie für die Klimatisierung (vor allem Heizen im Winter) in der Simulation zu berücksichtigen. Hierzu werden die Fahrprofile, die aus GPS-Koordinaten und Datum/Uhrzeit bestehen, um die zu diesem Zeitpunkt lokal herrschende Außentemperatur ergänzt. Auf Basis der Außentemperatur wird die für die Klimatisierung des Fahrzeuginnenraums notwendige Energie als zusätzlicher Verbrauch in der Simulation berücksichtigt. Im Anschluss wird diese Auswertung um eine ökonomische und ökologische Betrachtung (CO₂) ergänzt. Im Zeitraum November 2013 bis Oktober 2014 wurden mit dem E-Taxi 12.000 km zurückgelegt. Die Einsparung an CO₂ Emissionen betrug dabei rund 2.000 kg. Die Aufzeichnung der GPS-Fahrprofile des Elektrotaxis sowie von konventionellen Fahrzeugen wurde Ende April 2015 abgeschlossen. Die Auswertung der Daten erfolgt derzeit, nachdem der Feldtest im April 2015 abgeschlossen werden konnte.

Bewertung der verkehrlichen und Umweltwirkungen

Die Bewertung ist im Hinblick auf die in der Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“ sowie im Verkehrsentwicklungsplan enthaltenen Ziele und Strategien durchzuführen. Das bedeutet, dass die Ziele einer nachhaltigen, stadtverträglichen Verkehrs-entwicklung zu berücksichtigen sind und die Maßnahmen zu einer Verringerung der nachteiligen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs beitragen.

Derzeit werden die Auswirkungen auf die Stadt-, Infrastruktur- und Verkehrsentwicklungsplanung analysiert. Ungünstig wirkt sich allerdings nach wie vor aus, dass die Anzahl der in München zugelassenen E-Fahrzeuge sehr gering ist und aktuelle Prognosen keine signifikante Steigerung der Zulassungszahlen signalisieren. Sollte die vom Projekt erarbeitete und vorgeschlagene E-Allianz umgesetzt werden, ist jedoch mit einer deutlicheren Steigerung der Zulassungszahlen für elektrisch betriebene

Fahrzeuge im Raum München zu rechnen.

Stellungnahme des Referates für Gesundheit und Umwelt zu Frage 2: Förderung von Hybridfahrzeugen

Im Rahmen des geplanten Förderprogramms sollen gewerblich genutzte Pkw (max. 2.500 € je Fahrzeug) und Elektroroller (max. 500 € je Fahrzeug), 2- und 3-rädrige Lieferfahrzeuge (1.000 € je Fahrzeug), 4-rädrige Lieferfahrzeuge und Flottenfahrzeuge (Taxis etc.) (4.000 € je Fahrzeug) sowie Ladeinfrastruktur (20% des Kaufpreises der Ladesäule inkl. Errichtungs- und Anschlusskosten) gefördert werden.

Da auch die Umstellung des Pendlerverkehrs auf den Elektroantrieb gefördert werden soll, steht das RGU einer Förderung von Plug-in-Hybridfahrzeugen (die von dieser Zielgruppe bevorzugt genutzt werden dürften) grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Einzelheiten hierzu werden im Rahmen der Erstellung der Förderrichtlinien im Anschluss an die Beschlussfassung unter Berücksichtigung aktueller Forschungsergebnisse (u.a. aus den Schaufenster-Projekten) festgelegt.

Stadtrat Schlagbauer wünscht ausführlichere Angaben zu den Ergebnissen über die Projekte des Schaufensters Bayern Sachsen in München (Frage 1) und zur Studie über die virtuelle Elektromobilität im Taxi- und Gewerbeverkehr München (Frage 2).

Stellungnahme des Referates für Gesundheit und Umwelt zu Frage 1: Ergebnisse der Projekte des Schaufensters Bayern Sachsen in München:

„E-Plan München“: s.o.

Stellungnahme des Referates für Arbeit und Wirtschaft sowie SWM/MVG zu Frage 2: Ergebnisse zur Studie über die „Virtuelle Elektromobilität im Taxi- und Gewerbeverkehr München“ (VEM Projekt):

Unabhängig von städtischen Programmen haben die Stadtwerke München 2012 die Leitung des Forschungsprojekts „VEM“ übernommen, um wichtige Informationen über die Potenziale zur Elektrifizierung von Gewerbe- und Taxiflotten inklusive einer entsprechend optimalen Ladeinfrastruktur in München zu erhalten. Die Erkenntnisse werden selbstverständlich nach Abschluss des Projekts in Programme und Vorhaben zur Elektromobilität in München einfließen können.

Inhalt und Ziel:

Im VEM Projekt wird ein neuartiger Ansatz zur Untersuchung von technischen,

wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten elektrifizierter Fahrzeugflotten angewandt. Um den Herausforderungen gerecht zu werden und Hemmnisse (hohe Anschaffungskosten für die E-Fahrzeuge, ggf. fehlende Ladeinfrastruktur) zu überwinden, wird der Energieverbrauch von Elektrofahrzeugen und die notwendige Ladeinfrastruktur durch konventionelle Fahrzeuge simuliert.

Ziel ist es mittels dieses adäquaten Simulationsmodells das Verhalten von Elektrofahrzeugen mitsamt der notwendigen Infrastruktur virtuell nachzubilden. In Folge dessen sollen anwendungsbezogene, alltagstaugliche Erkenntnisse über Elektromobilitätskonzepte gewonnen werden. Die vielfältigen Variationsmöglichkeiten bieten die Chance in kurzer Zeit mit verhältnismäßig geringem Aufwand zahlreiche Fahrzeugarchitekturen zu vergleichen. Zudem werden im Laufe des Versuchs verschiedene Lademöglichkeiten und Standorte im Simulationsprogramm vorgegeben und der Einfluss auf das Infrastrukturnetz ausgewertet.

Insgesamt soll das Projekt zu einer verbesserten Akzeptanz des Themas Elektromobilität im Münchner Taxi- und Gewerbeverkehr, sowohl aus Betreiber- als auch Nutzersicht, führen.

Aktueller Stand/Zwischenfazit:

Derzeit ist eine Flotte von 120 Fahrzeugen involviert (90 Taxifahrzeuge, 30 Gewerbefahrzeuge).

Um eine verbesserte Datengrundlage zu haben, wurde das Projekt bis Ende 2015 verlängert. Daher kann derzeit nur ein Status Quo dargestellt werden:

- Die VEM App (für die Fahrer, seit Mitte April 2015 im Einsatz) wurde unter Berücksichtigung der Anregungen der Projektpartner deutlich weiterentwickelt. Insbesondere die Option für den untersuchten Betrieb zentrale Ladepunkte und für den einzelnen Fahrer persönliche Ladepunkte anzulegen, dürfte positive Effekte haben (z.B. positive Beeinflussung der angestrebten Beratung der Betriebe) und zu wichtigen Erkenntnissen führen.
- Sowohl auf Seiten der Taxifahrer als auch auf Seite der Gewerbe ist das Interesse an E-Fahrzeugen hoch – die bislang vorhandenen Vorbehalte entsprechen dabei den bekannten Hürden: Anschaffungskosten und „Reichweitenangst“.
- Gefahrene (aufgezeichnete) Flottenkilometer im Projekt in 2014: ca. 3 Mio. km.
- Mobilitätsanalysen, vorläufige Ergebnisse:
 - Taxiverkehr:
 - große Varianz in täglicher Fahrleistung
 - Durchschnittswerte verfälschen die Ist-Situation
 - Taxiverkehr besitzt deutlich geringere Zeitfenster für Ladevorgänge, Ladeinfrastruktur muss entsprechend ausgelegt werden (höhere Leistungen), Untersuchungen laufen zur Zeit
 - Gewerbeverkehr:
 - stark unterschiedliche Fahrprofile in Abhängigkeit des Gewerbes

- Distanz ist abhängig von Fahrtbeginn
- im Realversuch (Renault Kangoo) wird die Maximalreichweite nicht ausgereizt, gleichzeitig kamen durchweg positive Rückmeldungen seitens der Fahrer

Statements und zentrale Erkenntnisse von Seiten des TVM/für den Taxiverkehr:

- Die Reichweite von knapp 200 km des rein elektrischen Nissan e-Taxis reicht im Regelfall für eine Schicht aus; wenn daher z.B. in der Mittagspause ein Schnellladevorgang durchgeführt wird, kann der Fahrer seinen Dienst normal versehen. Sollt das Fahrzeug doppelschichtig eingesetzt werden, muss es beim Schichtwechsel beim Betrieb noch einmal nachgeladen werden.
- Die übrigen verfügbaren Ladesäulen im Stadtgebiet ergänzen die Bereitschaft / Akzeptanz der Fahrer in ihrer Tätigkeit.

Statement und zentrale Erkenntnisse von Seiten der HWKM/für den Gewerbeverkehr:

- Es konnten bereits viele Daten zu Fahrprofilen im Gewerbeverkehr erhoben werden.
- Das Interesse mitzumachen und an Ergebnissen (Veranstaltung am 15.01.) ist bei den Handwerksbetrieben hoch.

Statement und zentrale Erkenntnisse von Seiten der SWM/für das Thema

Ladeinfrastruktur:

- Die Ergebnisse aus den gesammelten Daten, v.a. mit der optimierten App, dürften wichtige Informationen über optimale Standorte für Anwendungsszenarien im Taxi- und Gewerbeverkehr liefern.
- Aus den ersten Ergebnissen über die Wartezeiten und dazugehörigen Standorten der Taxis wurde der Standort für die mögliche Installation einer SWM Schnellladesäule eruiert, parallel wurde eine Tabelle mit Standortkriterien für eine Schnellladesäule für den Taxiverkehr in Zusammenarbeit mit den Projektpartnern erstellt. Dies ergab, dass der Arabellapark (Englschalkinger Str. 12-14) der optimale Standort für eine VEM Schnellladesäule wäre.
- Aktuell in Abstimmung: Genehmigung des Standorts für mögliche Schnelllade-säule.

3 Weitere Änderungen:

Maßnahme 3.10.1 "Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur (Anlage 24)"

In den Jahren 2015/2016/2017 sollen circa 200 zusätzliche Ladepunkte im öffentlichen Raum mittels 100 Ladesäulen geschaffen werden. Die Finanzierung umfasst dabei die einmaligen Investitionskosten für die Einrichtung der Ladeinfrastruktur, die IT-Kosten um den Zugang zu und die Beauskunftung über Ladeinfrastruktur und E-Carsharing darzustellen, sowie die auf 3 Jahre begrenzten und durch den Fördersatz gedeckelten Betriebskosten für die Ladeinfrastruktur.

In Tab. 2, Handlungsfeld 8: "Laden und Parken", Spalte 6 "Sachkosten Summe 2015 - 2017" muss es daher heißen:

"Betriebskosten Ladeinfrastruktur für **3 Jahre** (nicht 5 Jahre) 1.530.000 €"

Die Korreferentin des Referates für Gesundheit und Umwelt, Frau Sabine Krieger,
die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Heide Rieke,
der zuständige Verwaltungsbeirat des Direktoriums Herr Stadtrat Christian Vorländer
der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Herbert Danner,
die zuständige Verwaltungsbeirätin des Baureferates, HA Tiefbau, Frau Dr. Evelyne Menges
der Korreferent des Kreisverwaltungsreferates, Herr Stadtrat Dr. Alexander Dietrich,
der zuständige Verwaltungsbeirat, HA Straßenverkehr Herr Stadtrat Richard Progl
der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl,
der zuständige Verwaltungsbeirat für Wirtschaftsförderung Herr Stadtrat Mario
Schmidbauer
der Korreferent des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herr Stadtrat Christian
Amlong,
der zuständige Verwaltungsbeirat, Herr Stadtrat Paul Bickelbacher
sowie das Baureferat, das Direktorium, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für
Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, die Stadtkämmerei,
das Personal- und Organisationsreferat und die BA-Geschäftsstellen Mitte und Ost haben
einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Fachlicher Teil

- 1.1 Der Stadtrat stimmt dem Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM) wie es in der Ziffer 3 des Vortrags des Referenten und in den Anlagen 16 bis 24 (Maßnahmenblätter) vorgestellt wurde, und der Umsetzung der darin vorgeschlagenen Maßnahmen zu. Mit der Umsetzung der Maßnahmen ist so bald wie möglich, jedoch auf jeden Fall im Jahr 2015 zu beginnen.
- 1.2 Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, Förderrichtlinien für das geplante Förderprogramm zur Förderung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur (Maßnahme 3.1) zu erarbeiten, mit der Stadtkämmerei abzustimmen und dem Stadtrat im Jahr 2015 zur Entscheidung vorzulegen.
- 1.3 Der Vollversammlung des Stadtrates ist durch das RGU im Benehmen mit den anderen tangierten Referaten über die Umsetzung des IHFEM spätestens Ende 2017 zu berichten.
- 1.4 Im Jahr 2017 ist der Vollversammlung des Stadtrates ein „IHFEM 2018“ für den Umsetzungszeitraum 2018 - 2020 vorzulegen, das unter Federführung des RGU im Benehmen mit den anderen Referaten erstellt wird.
- 1.5 Der Stadtrat nimmt vom Demonstrationsprojekt „Light & Charge“ zum Laden von E-Fahrzeugen an Masten der Straßenbeleuchtung Kenntnis.
- 1.6 Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, ein räumlich differenziertes Konzept für Mobilitätsstationen in München federführend in Abstimmung mit den anderen betroffenen Referaten zu entwickeln.
- 1.7 Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, als Grundlage für eine bedarfsgerechte Planung der Elektromobilität eine Pendler-Potenzialanalyse für die Region München durchzuführen.
- 1.8 Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die räumliche Standortplanung der Ladeinfrastruktur entsprechend den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung federführend mit den anderen betroffenen Referaten durchzuführen.
- 1.9 **entfällt**

- 1.10 Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, im Benehmen mit den relevanten Partnern und weiteren Behörden eine E-Sharing-Station im Neubauquartier Domagkpark zu entwickeln, umzusetzen und zu evaluieren.

2. Finanzierungsteil

2.1 Direktorium

- 2.1.1 Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2015 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 0620.935.9349.9 "Pauschale zur Förderung von E-Autos" 300.000 € für 2015 und 200.000 € für 2016 eingestellt.

- 2.1.2 Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2014 - 2018 wird wie folgt geändert:
Die Förderung der Mehrkosten für elektrifizierte Fahrzeuge des städtischen Fuhrparks in der Anschaffung, Maßnahmen-Nr. 0620/9349 wird ab 2015 in der Investitionsliste 1 geführt.
Neu: Investitionsliste 1
Förderung der Mehrkosten für elektrifizierte Fahrzeuge des städtischen Fuhrparks in der Anschaffung
Maßnahme-Nr. 0620/9349

Gesamt-kosten	bisher finanziert	Summe 2014 - 2018	2014	2015	2016	2017	2018	2019 ff
500.000	0	500.000	0	300.000	200.000	0	0	0

2.2 Referat für Gesundheit und Umwelt

- 2.2.1 Das Produktkostenbudget erhöht sich in 2015 um 164.840 € sowie in 2016 und 2017 jeweils um 489.680 € und in 2018 um 43.325 €, davon sind 208.165 € (2015) und 489.680 € (2016) und 589.680 € (2017) und 43.325 € (2018) zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
- 2.2.2 Die Bereitstellung der Mittel erfolgt wie im Vortrag des Referenten unter Punkt B.2.6.2 dargestellt.
- 2.2.3 Das Referat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2016 (203.200 €) und 2017 (303.200 €) und 400 € (2018) zusätzlich anzumelden. Die erforderlichen Haushaltsmittel für 2015 in Höhe von 21.600 € sind auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei zu beantragen.

- 2.2.4 Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die einmaligen Mittel im Haushaltsjahr 2015 in Höhe von 9.480 € für die Ersteinrichtung des Arbeitsplatzes bei der Finanzposition 1160.935.9339.3 auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei zu beantragen.
- 2.2.5 Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, die Einrichtung von 1 Stelle (E 13) befristet für 3 Jahre, 2 Stellen (E 10) und von 1 Stelle (E 8) befristet für 2,5 Jahre ab Besetzung sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
- 2.2.6 Das Referat wird beauftragt, die in den Jahren 2015, 2016, 2017 und 2018 befristet erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von bis zu 143.240 € (2015) bzw. 286.480 € (2016 und 2017) sowie 42.925 € (2018) pro Jahr entsprechend der tatsächlichen Besetzung der Stellen bei den Ansätzen der Personalauszahlungen beim Kostenstellenbereich 13151000, Unterabschnitt 1160 anzumelden.
- 2.2.7 Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamtinnen / Beamten durch die Einbeziehung der erforderlichen Pensions- und Beihilferückstellungen ein zusätzlicher Personalaufwand in Höhe von 19.545 € (50% JMB).
- 2.2.8 Das Referat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Personal- und Organisationsreferat eine Stellenbemessung gemäß dem Leitfaden zur Stellenbemessung durchzuführen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang über die vorläufige Befristung hinaus ein Stellenbedarf besteht. Nach Feststellung des Personalbedarfs ist eine erneute Stadtratsentscheidung herbeizuführen.
- 2.2.9 Die für das Referat für Gesundheit und Umwelt beschlossenen Stadtratsziele für das Jahr 2015 werden wie folgt geändert:

Ziel Nr. 04.2

Die Umstellung des KFZ Verkehrs auf Elektroantrieb in München ist bis 2020 um mindestens **2,5% (gemessen am derzeitigen Kfz-Bestand in München mit ca. 700.000 Fahrzeugen, entsprechend ca. 17.500 Kfz)** vorangetrieben. Dafür sind die Maßnahmen des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM) vollständig umgesetzt.

Ziel Nr. 04.2.1

Ein Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM) ist beschlossen.

Ziel Nr. 04.2.2

Die Maßnahmen des RGU im IHFEM 2015 zur Förderung der Elektromobilität sind eingeleitet.

2.2.10 Die veränderten Referats- und Handlungsziele werden zur Kenntnis genommen.

2.2.11 Das RGU wird beauftragt, in den Jahren 2016 - 2017 ein Förderprogramm mit einem Volumen von insgesamt bis zu 22,2 Mio. € nach den unter Ziffer 3.1 des Vortrags genannten Kriterien / Beschreibungen einzurichten.

2.2.12 Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2016 und 2017 werden im investiven Bereich bei Finanzposition 1160.988.7550.7 (Förderprogramm Elektromobilität - FEM) insgesamt 22.200.000 € eingestellt.

2.2.13 Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2014 - 2018 wird wie folgt geändert:
Das Förderprogramm Elektromobilität mit der Maßnahmen-Nr. 1160.7550 wird ab 2016 in der Investitionsliste 1 geführt.

Neu: Investitionsliste 1

Förderprogramm Elektromobilität

Maßnahme-Nr. 1160.7550

Gesamt-kosten	bis-her finanziert	Summe 2014 - 2018	2014	2015	2016	2017	2018	2019ff
22.200.000		22.200.000			11.100.000	11.100.000		

2.3 Referat für Stadtplanung und Bauordnung

2.3.1 Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, eine Studie zu den Pendlerströmen und eine Konzept zu den Mobilitätsstationen zu erstellen. Das Produktkostenbudget erhöht sich dadurch 2015 um 85.000 € und 2016 um 35.000 €.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Bereitstellung der einmalig erforderlichen Haushaltsmittel für den Nachtragshaushalt 2015 und die Haushaltsplanaufstellung 2016 zusätzlich anzumelden.

Eine erneute Befassung des Stadtrates ist nur erforderlich, falls für die jeweilige Vergabe das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 25 % übersteigen sollte.

- 2.3.2 Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Einrichtung von drei Stellen (2,5 VZÄ) befristet auf drei Jahre ab Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen sowie die Stellenbesetzung in die Wege zu leiten.
- 2.3.3 Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die auf drei Jahre befristeten erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von jährlich bis zu 214.625 € (insgesamt 643.875 €) entsprechend der tatsächlichen Besetzung der Stellen bei den Ansätzen der Personalauszahlungen beim Kostenstellenbereich 181, Unterabschnitte 6101 zum Haushalt anzumelden.
- 2.3.4 Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Bereitstellung der 2015 einmalig erforderlichen zusätzlichen investiven Haushaltsmittel für die Ersteinrichtung der drei Arbeitsplätze in Höhe von einmalig insgesamt 7.110 € auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei zu beantragen.
- 2.3.5 Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die auf drei Jahre befristet erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von jährlich insgesamt 2.400 € entsprechend der Stellenbesetzung zusätzlich zum Haushalt anzumelden.
- 2.3.6 Das Referat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Personal- und Organisationsreferat eine Stellenbemessung gemäß dem Leitfaden zur Stellenbemessung durchzuführen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang über die vorläufige Befristung hinaus ein Stellenbedarf besteht. Nach Feststellung des Personalbedarfs ist eine erneute Stadtratsentscheidung herbeizuführen.

2.4 Kreisverwaltungsreferat

- 2.4.1 Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, im Rahmen der durch das KVR umgesetzten E-Sharing-Station in der Siedlung Domagkpark die Öffentlichkeitsarbeit und Evaluation durchzuführen.
Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Bereitstellung der jeweils erforderlichen Haushaltsmittel (gesamt 35.000 € für 2016-2018) aus dem Finanzmittelbestand auf dem Büroweg zu beantragen bzw. im Rahmen der betreffenden Haushaltsplanaufstellungszyklen anzumelden.
- 2.4.2 Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Einrichtung der im Beschlussvortrag genannten Stellen (1,0 VZÄ für Querschnitts- und Umsetzungsaufgaben Elektromobilität der Straßenverkehrsbehörde + 0,5 VZÄ für E-Sharing-Station

Domagkpark) befristet für 3 Jahre ab Besetzung sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von bis zu 128.775 € entsprechend der tatsächlichen Besetzung der Stelle im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungszyklen beim Kostenstellenbereich Verkehrsmanagement, Unterabschnitt 1100 anzumelden. Im Ergebnishaushalt entsteht im Fall der Besetzung mit einem Beamten/in durch die Einbeziehung der erforderlichen Pensions- und Beihilferückstellungen ggf. ein zusätzlicher Personalaufwand.

- 2.4.3 Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Bereitstellung der 2016 einmalig erforderlichen zusätzlichen investiven Haushaltsmittel für die Ersteinrichtung der Arbeitsplätze von bis zu 4.740 € und die befristet erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten von bis zu 1.600 €/a aus dem Finanzmittelbestand auf dem Büroweg bzw. im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungszyklen bei der Stadtkämmerei zu beantragen.
- 2.4.4 Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, im Jahr 2016 einen Zuschuss mit einem Volumen von 60.000 € für die E-Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur der E-Sharing-Station Domagkpark nach den unter Ziffer 3.2.2 des Vortrags genannten Beschreibungen zu gewähren und die Mittel im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2016 bei der Finanzposition 1100.987.7535.x Zuweisungen und Zuschüsse für Investitionen - Private Unternehmen 60.000 € anzumelden.
Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2014-2018 wird in der Investitionsliste 1 entsprechend angepasst.

2.5 Referat für Arbeit und Wirtschaft

- 2.5.1 Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, einen konkreten Umsetzungsbeschluss für den Aufbau eines öffentlichen Ladesäulensystems zu erarbeiten. Planungsgrundlage ist ein Budget von 3.280.000 €. Für die Umsetzung werden dem Referat für Arbeit und Wirtschaft 3.280.000 € an zusätzlichen Mitteln aus dem zentralen Finanzmittelbestand zur Verfügung gestellt.
Das Investitionsvolumen erhöht sich dadurch 2015 um 180.000 €, 2016 um 1.950.000 € und 2017 um 1.150.000 € für diese neue Maßnahme.
Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für die Haushaltsplanaufstellung 2015, 2016 und 2017 zusätzlich anzumelden.

- 2.5.2 Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die SWM/MVG bei einem Pilotprojekt "Elektrobusse im ÖPNV" zu unterstützen. Hierfür werden den SWM/MVG insgesamt maximal 1.350.000 € zur Verfügung gestellt. Das Investitionsvolumen erhöht sich dadurch 2015 um 950.000 €, 2016 um 200.000 € und 2017 um 200.000 € an Mitteln aus dem zentralen Finanzmittelbestand. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für die Haushaltsplanaufstellung 2015, 2016 und 2017 zusätzlich anzumelden.
- 2.5.3 Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die SWM/MVG bei einem Pilotprojekt "Elektrofahrräder" (Pedelecs) im Rahmen des Projektes MVG-Rad zu unterstützen. Die Planung soll auf Basis eines Budgets von 300.000 € erfolgen. Das Investitionsvolumen erhöht sich dadurch 2016 um 300.000 € an zusätzlich erforderlichen Mitteln aus dem zentralen Finanzmittelbestand. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für die Haushaltsplanaufstellung 2016 zusätzlich anzumelden.
- 2.5.4 Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, vorbehaltlich der Überprüfung des Stellenwertes, die Einrichtung von einer halben Stelle (0,5 VZÄ in E 13) befristet auf drei Jahre ab Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen sowie die Stellenbesetzung in die Wege zu leiten. Das Referat wird beauftragt, die befristet erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von bis zu 42.925 € entsprechend der tatsächlichen Besetzung der Stelle bei den Ansätzen der Personalauszahlungen bei der Kostenstelle 24270000, Unterabschnitt 7910 anzumelden.
- 2.5.5 Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Bereitstellung der 2015 einmalig erforderlichen zusätzlichen investiven Haushaltsmittel aus dem zentralen Finanzmittelbestand für die Ersteinrichtung eines Arbeitsplatzes in Höhe von einmalig insgesamt 2.370 Euro auf dem Büroweg der Stadtkämmerei zu beantragen.
- 2.5.6 Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die auf drei Jahre befristet erforderlichen zusätzliche Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von insgesamt 800 Euro aus dem zentralen Finanzmittelbestand entsprechend der Stellenbesetzungen zusätzlich zum Haushalt anzumelden. Die haushaltstechnische Abwicklung erfolgt über das Produkt 6421100 Wirtschaftsförderung.

2.5.7 Das derzeit gültige Mehrjahresinvestitionsprogramm 2014 - 2018 wird nach Klärung der Abwicklungsmodalitäten für die neuen Maßnahmen angepasst.

2.5.8 Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird gebeten, die SWM zu bitten, auf der Grundlage vorhandener Bestandsdaten eine Übersicht zu den im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussmöglichkeiten für Ladeeinrichtungen zu erstellen.

Investitionsliste:

Öffentliche Ladeinfrastruktur (IHFEM-Maßnahme 3.10.1)

Gesamt-kosten	Bisher finanziert	Summe 2015 - 2019	2014	2015	2016	2017	2018	2019ff
3.280.000	0	3.280.000	0	180.000	1.950.000	1.150.000	0	0

Elektrobusse (IHFEM-Maßnahme 3.6.1)

Gesamt-kosten	Bisher finanziert	Summe 2015 - 2019	2014	2015	2016	2017	2018	2019ff
1.350.000	0	1.350.000	0	950.000	200.000	200.000	0	0

Elektrofahrräder (IHFEM-Maßnahme 3.5.2)

Gesamt-kosten	bisher finanziert	Summe 2015 - 2019	2014	2015	2016	2017	2018	2019ff
300.000	0	300.000	0	0	300.000	0	0	0

2.6 Baureferat

2.6.1 Das Produktkostenbudget erhöht sich beim Produkt 520201 „Bereitstellen von öffentlichen Verkehrsflächen“ in den Jahren 2015 - 2017 befristet von 2015 - 2017 um bis zu 40.035 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

2.6.2 Das Baureferat wird beauftragt, die Einrichtung von einer Stelle (0,5 VZÄ) befristet auf drei Jahre ab Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen sowie die Stellenbesetzung in die Wege zu leiten.

2.6.3 Das Baureferat wird beauftragt, die für 2015 erforderlichen Personalmittel in Höhe von bis zu 39.235 € entsprechend der tatsächlichen Besetzung der Stellen zum

Nachtragshaushalt 2015 und für die Jahre 2016 und 2017 im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung zusätzlich anzumelden. Die Personalmittel werden beim Kostenstellenbereich „Straßenbeleuchtung und Verkehrsleittechnik“ UA 6700 angemeldet. Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit einer Beamtin / einem Beamten durch die Einbeziehung der erforderlichen Pensions- und Beihilferückstellungen ein zusätzlicher Personalaufwand in Höhe von bis zu 19.618 € (50 % des Jahresmittelbedarfs).

- 2.6.4 Das Baureferat wird beauftragt, die Bereitstellung der 2015 einmalig erforderlichen zusätzlichen investiven Haushaltsmittel für die Ersteinrichtung des Arbeitsplatzes in Höhe von 2.370 € zum Nachtragshaushalt anzumelden.
- 2.6.5 Das Baureferat wird beauftragt, die für 2015 erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 800 € zum Nachtragshaushalt 2015 anzumelden.
- 2.6.6 Das Baureferat wird beauftragt, die für die Jahre 2016 und 2017 erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel für laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von jährlich 800 € im Rahmen der Haushaltsplanungen anzumelden.
- 2.6.7 Nach der Realisierung ist in Abhängigkeit der technischen und organisatorischen Umsetzung der dauerhaft erforderliche zusätzliche Personal- und Sachmittelbedarf insbesondere für den Betrieb, Unterhalt und Entstörung zu prüfen und bereitzustellen.“

3. Weitere Antragspunkte

1. Die Anträge Nr. 08-14 / A 04572, 08-14 / A 04573, Nr. 08-14 / A 05054, Nr. 14-20 / A 00377, Nr. 14-20 / A 00376, Nr. 14-20 / A 00375, Nr. 14-20 / A 00417 und Nr. 14-20 / A 00467 sind damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
2. Die BA-Anträge Nr. 08-14 / B 05492 und Nr. 14-20 / B 00564 sind damit satzungsgemäß erledigt.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister

Joachim Lorenz

Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

an die Vorsitzende/den Vorsitzenden und die Fraktionssprecher
des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 3 Maxvorstadt (5-fach)
des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem (5-fach)

V. Abdruck von I. mit IV. (Beglaubigungen)

über den stenographischen Sitzungsdienst
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-S-SB

VI. Wv Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-S-SB

zur weiteren Veranlassung
(Archivierung, Hinweis-Mail, Beschluss für BA-Geschäftsstellen Mitte und Ost).