

**Novellierung und Umbenennung des
Förderprogramms „München emobil“**

**No Waste – Förderung für gebrauchte
E-Lastenräder in München etablieren**

Antrag Nr. 20-26 / A 02118 von der Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI vom
12.11.2021, eingegangen am 15.11.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06054

6 Anlagen

**Beschluss des Ausschusses für Klima- und Umweltschutz
vom 31.05.2022 (VB)**
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Das Förderprogramm „München emobil“ wurde als Teil des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015) am 20. Mai 2015 mit einem ursprünglichen Finanzvolumen von 22,2 Millionen Euro beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722). Das Förderprogramm trat erstmals am 1. April 2016 in Kraft und beinhaltete anfänglich die Förderung von unterschiedlichen E-Fahrzeugen, darunter auch E-Pkw sowie Ladeeinrichtungen auf Privatgrund.

Nach verschiedenen Mittelumschichtungen im Zeitraum von 2017 bis 2021 belief sich das Budget des Förderprogramms am 31. Dezember 2021 auf 18,92 Millionen Euro. Zuletzt wurde für den Zeitraum 2022 bis 2025 ein zusätzliches Budget für die Verlängerung des Förderprogramms in Höhe von 12 Millionen Euro beschlossen. (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05040).

Ursprünglich wurden zur Bearbeitung der Förderanträge zwei Vollzeitäquivalente in E10 und ein Vollzeitäquivalent in E8 zur Antragsbearbeitung durch den Stadtrat beschlossen. (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722). Im Zuge der Neugründung des Mobilitätsreferats wurde ein Vollzeitäquivalent in E10 an das Mobilitätsreferat abgegeben. Wie unter Punkt 2 dargestellt wird, besteht aufgrund der bereits hohen Antragszahlen in der Vergangenheit und der weiteren Ausweitung des Förderprogramms um neue Fördertatbestände ein dringender Personalbedarf. Dieser Personalbedarf von einem Vollzeitäquivalent in E9c

wird durch das Referat für Klima und Umweltschutz im Eckdatenbeschluss angemeldet und eine entsprechende Vorlage nach dem Beschluss des Eckdatenbeschlusses zur Stellschaltung dem Stadtrat vorgelegt. Die hier vorgelegte Förderrichtlinie kann nur in Verbindung mit diesem zusätzlichen Personal umgesetzt werden.

Beim hier vorgestellten Förderprogramm handelt es sich um eine zeitlich befristete, freiwillige und bürgernahe Aufgabe. Mit der Förderung wird der Umstieg auf eine klimaneutrale Mobilität für Gewerbetreibende, freiberuflich Tätige und Privatpersonen erleichtert. Das Förderprogramm ist damit ein wesentlicher Baustein für die zukünftige Mobilität in unserer Stadt, insbesondere auch im Hinblick auf die Klimaschutzziele der Stadt (vergleiche Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08521 vom 27.09.2017) sowie auf die Maßnahmen im Bereich der Luftreinhaltung, wie sie im Luftreinhalteplan fortgeschrieben werden.

1. Anlass

Am 31. Dezember 2021 lief die Richtlinie zum Förderprogramm „München emobil“ aus. Der Stadtrat hat das Referat für Klima- und Umweltschutz im Rahmen des „Grundsatzbeschluss II – Klimaneutrales München 2035 und klimaneutrale Stadtverwaltung 2030: Von der Vision zur Aktion“ (vergleiche Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05040) beauftragt die Förderrichtlinie fortzuschreiben und dem Stadtrat die novellierte Förderrichtlinie vorzulegen. Ebenfalls wurde ein Budget in Höhe von 12 Millionen Euro für den Zeitraum von 2022 bis 2025 beschlossen.

Die allgemeinen Ziele des Förderprogramms können auf die drei Bereiche Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur und Beratungsleistung aufgeteilt werden.

Im Bereich der Fahrzeugförderung zielen die Maßnahmen auf eine Reduktion des Flächenbedarfs und der Emissionen ab. Durch die gegebenen Kaufanreize sollen die Bürger*innen von herkömmlich motorisierten Fahrzeugen, hin zu emissionsfreien Fahrzeugen bewegt werden. Ein geringerer Ressourcenverbrauch durch kleinere Fahrzeuge bei gleichzeitigem Bezug von 100 Prozent regenerativ erzeugtem Strom stellen hier wesentliche Punkte bei der Zielerreichung dar.

Mit der Förderung von Ladeinfrastruktur sollen zum einen Förderlücken, die bei der Bundesförderung immer wieder durch einen eingeschränkten Antragstellerkreis oder zeitlich nur sehr kurze Verfügbarkeit von Förderungen entstehen, geschlossen werden. Zum Anderen zielt die Förderung insbesondere auf den Aufbau von Ladeinfrastruktur im Bestand ab, da hier in der Regel höhere Kosten entstehen. Im Fokus stehen besonders größere Stellplatzanlagen, da hier durch eine komplexere elektrische Vorinstallation ein größerer Förderbedarf besteht.

Die Förderung von Beratungsleistungen stellt einen essenziellen Baustein für die Vorbereitung von Ladeinfrastrukturprojekten insbesondere in Wohnungseigentümergeinschaften dar. Gerade im Bestand besteht hier ein großer

Bedarf an unabhängigen Beratungen um zukunftsfähige Lösungen zu finden, die mit den vorhandenen Elektroinstallationen kompatibel sind.

Durch die einzelnen Maßnahmen des Förderprogramms sollen die Bürger*innen finanziell bei der Umstellung auf alternative Antriebsarten sowie der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur unterstützt werden um so eine emissionsfreie, platzsparende und klimaneutrale Mobilität zu sichern.

2. Rückblick auf den Zeitraum 2016 bis 2021

Das Förderprogramm „München emobil“ lief mit unterschiedlichen Förderrichtlinien im Zeitraum von 1. April 2016 bis zum 31. Dezember 2021. In diesem Zeitraum sind insgesamt 18.479 Anträge eingegangen. Hiervon sind aktuell noch circa 3.000 Anträge offen. In der nachfolgenden Tabelle sind die Gesamtzahlen der Förderung aufgeführt. (Stand: 31.03.2022)

Erklärungen zu den EG-Fahrzeugklassen sind in Anlage 2 aufgeführt.

Fördertatbestand	Beantragt	Davon genehmigt	Davon bereits umgesetzt	Abgelehnt bzw. Zurückgezogen
Anträge Gesamt	18478	14314	12357	4077
Pedelec (bis 31.12.2019)	2752	2122	2119	629
Lastenpedelec	9399	7812	6872	1553
L1e bis L4e	4858	3301	2984	1539
L5e bis L7e	94	51	26	42
M1 und N1	275	120	117	154
Ökobonus	2122	1403	1393	719
Abwrackbonus	1047	641	592	406
Normalladepunkt (bis 22 kW)	3381	2648	1519	682
Ladepunkt (mehr als 22 kW)	71	51	16	17
Beratungsleistung	170	142	83	25
Förderobjekte Gesamt:	24169	18291	15721	5766

Pkw der Fahrzeugklasse M1 und N1 waren lediglich zu Beginn des Förderprogramms, vor dem Start der Bundesförderung förderfähig. Nachdem im Rahmen der Bundesförderung eine Doppelförderung möglich gemacht wurde, wurde die Förderung von M1 und N1 durch das Förderprogramm „München emobil“ mit reduzierter Fördersumme wieder aufgenommen.

Die vergleichsweise hohe Zahl der Ablehnungen liegt an Anträgen, bei denen trotz

verschiedener Erinnerungen des Referats für Klima- und Umweltschutz, seitens der Antragstellerin oder des Antragstellers nach der Mittelbindung keine Rückmeldung erfolgt. Diese Anträge werden dann nach dem Verstreichen der Umsetzungsfristen abgelehnt um die Fördermittel erneut freizugeben.

Das Budget in Höhe von mehr als 18 Millionen Euro ist derzeit vollständig gebunden. Es ist zu erwarten, dass durch nicht vollständig abgerufene Mittelbindungen nicht das komplette Budget ausgeschöpft wird. Es stehen damit zusätzlich, zu dem neu beschlossenen Budget in Höhe von 12 Millionen Euro, Restmittel in Höhe von circa 500.000 Euro zur Verfügung.

3. Inhalte der novellierten Förderrichtlinie

3.1. Fortführung und Anpassung bestehender Fördertatbestände

Im folgenden werden die weitergeführten Fördertatbestände mit den jeweiligen Anpassungen aufgeführt.

Antragstellerkreis

Im Bereich des Antragstellerkreises erfolgt keine konkrete Anpassung. Es entfällt die Unterscheidung des Antragstellerkreises nach Förderobjekten, da die Fahrzeuge der Fahrzeugklasse L5e bis L7e künftig auch für Privatpersonen förderfähig sein sollen. Damit kann der Antragstellerkreis übersichtlicher und bürgerfreundlicher dargestellt werden.

Es sind damit für alle Fördertatbestände antragsberechtigt:

- Natürliche und juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts
- Gewerbetreibende unabhängig der gewählten Rechtsform
- Wohnungseigentümergeinschaften

Für die Förderung eines Fahrzeugs muss ein Wohn- oder Firmensitz oder eine Niederlassung im Stadtgebiet München nachgewiesen werden. Für die Förderung einer Ladeinfrastruktur muss die errichtete Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet München liegen. Für die Förderung einer Beratungsleistung muss das Vorhaben im Stadtgebiet München liegen.

Lastenpedelec

Wie aus Punkt 2 hervorgeht stellen die Lastenpedelecs die größte Anzahl unter den Förderobjekten dar. Dieser Fördertatbestand soll unverändert fortgesetzt werden. Aufgrund der allgemeinen Limitierung des Budgets, schlägt das Referat für Klima- und Umweltschutz vor den maximalen Fördersatz von 1.000 Euro auf 750 Euro zu reduzieren. Dadurch können bei gleichen Fördermitteln mehr Fahrzeuge gefördert werden. Dennoch wird weiterhin ein deutlicher Kaufanreiz gesetzt.

L1e bis L4e

Die Fahrzeuge der Leichtfahrzeugklasse L1e bis L4e umfassen zwei- und dreirädrige Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und zweirädrige Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h. Dieser Fördertatbestand der „kleinen Leichtfahrzeuge“ soll ebenfalls unverändert fortgesetzt werden. Auch hier soll aufgrund der Limitierung des Budgets der maximale Fördersatz von 1.000 Euro auf 750 Euro gesenkt werden. Des Weiteren ist für die Förderung eines „kleinen Leichtfahrzeugs“ der Bezug von Ökostrom zwingende Voraussetzung.

L5e bis L7e

Die Leichtfahrzeugklassen der „großen Leichtfahrzeuge“ umfasst die dreirädrigen Leichtfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h sowie alle vierrädrigen Leichtfahrzeuge. Wie bereits im Bereich des Antragstellerkreises dargestellt soll diese Fahrzeugklasse auch Privatpersonen zugänglich gemacht werden. Auf diese Weise kann der Antragstellerkreis vereinfacht und übersichtlicher dargestellt werden. Des Weiteren stellt diese Fahrzeugklasse eine Möglichkeit für alle Pkw Nutzer*innen dar, die aus Sicherheits- oder Platzgründen nicht auf ein einspuriges Fahrzeug umsteigen möchten. Die „großen Leichtfahrzeuge“ haben dennoch einen reduzierten Flächen- und Energieverbrauch gegenüber herkömmlichen Pkw. Dennoch stellen sie im Moment aufgrund der geringen Modellauswahl ein Nischenangebot dar, was sich jedoch in den nächsten Jahren ändern könnte.

Normalladeinfrastruktur

Bei der Förderung von Normalladeinfrastruktur bis einschließlich 22 kW Ladeleistung soll zukünftig eine Zweiteilung stattfinden.

Zum Einen wird die elektrische Vorrüstung betrachtet. Sie umfasst alle elektrischen und sonstigen Arbeiten, die nötig sind um einen Stellplatz mit Strom zu versorgen.

Diese sind beispielsweise eine Erhöhung der Netzanschlussleistung, eine Neueinrichtung eines Netzanschlusses, die Ertüchtigung der bestehenden Elektroinstallation sowie der Einbau zusätzlicher Zähler oder eines

Lastmanagementsystems, bis hin zur Verkabelung des Stellplatzes mit Strom- und Datenleitungen. Alle Kosten für diese Vorarbeiten sollen im Fördertatbestand „elektrische Vorrüstung“ förderfähig sein.

Zum Anderen wird die Installation der Ladestation betrachtet. Hier werden lediglich die Kosten für Montage und Anschaffung der Ladestation betrachtet.

Durch diese Zweiteilung der Förderung entsteht mehr Flexibilität in der Förderung von Ladeinfrastruktur, da diese beiden Fördertatbestände auch einzeln gefördert werden können. Dennoch müssen pro zehn geförderten elektrischen Vorrüstungen mindestens auch ein Ladepunkt installiert werden. So ist sichergestellt, dass durch das Förderprogramm auch bereits zeitnah Ladeinfrastruktur errichtet wird.

Die maximale Fördersumme soll für Vorrüstungen 1.000 Euro betragen und für die

Installation einer Ladestation 500 Euro. Damit ist ein klarer Fokus auf die elektrische Vorrüstung gesetzt, die insbesondere im Bestand und bei größeren Ladeinfrastrukturvorhaben der größere Kostenpunkt ist. Die Reduzierung der maximalen Fördersumme von vorher 3.000 Euro auf jetzt zusammen genommen 1.500 Euro resultiert aus dem gedeckelten Budget, als auch aus der Erfahrung, dass die maximale Fördersumme von 3.000 Euro in der Regel nicht erreicht wird. Auf diese Weise können bei gleichem Budget mehr Ladepunkte gefördert werden. Um das Ende des Förderprojekts „München elektrisiert“ zum 30. September 2022 zu kompensieren, in dem aktuell großvolumige Ladeinfrastrukturvorhaben gefördert werden, soll die maximale Anzahl an Ladepunkten und Vorrüstungen von zehn auf jeweils 50 Stück pro Antragsteller*in pro Kalenderjahr angehoben werden.

Schnellladeinfrastruktur

Die Förderung von Schnellladeinfrastruktur mit mehr als 22 kW Ladeleistung soll unverändert fortgesetzt werden. Eine Trennung in Vorrüstung und Anschaffung wie bei den Normalladepunkten ist hier nicht zielführend, da aufgrund der hohen Investitionskosten bei der Vorrüstung auch direkt eine Errichtung einer Ladesäule folgt. Die Trennung würde daher hier nur zusätzliche Verwaltungsarbeit auslösen.

Beratungsleistungen

Der Fördertatbestand der Beratungsleistung soll unverändert fortgesetzt werden. Es soll lediglich die maximale Fördersumme von 6.000 Euro auf 4.500 Euro gesenkt werden. Damit wird auch dieser Fördertatbestand an das limitierte Gesamtbudget angepasst.

3.2. Neue Fördertatbestände und neue Elemente in der Förderrichtlinie

Neben der Anpassung und Fortführung bereits bestehender Fördertatbestände werden im Rahmen der Novellierung auch verschiedene neue Fördertatbestände und neue Elemente in der Förderrichtlinie aufgenommen. Diese zielen zum einen auf kostengünstigere Förderobjekte ab. Damit haben auch weniger finanzstarke Bürger*innen die Möglichkeit von der Förderung zu profitieren. Aufgrund optimierter Prozesse in der Antragsbearbeitung ist auch die Auszahlung kleiner Förderbeträge sinnvoll möglich (vergleiche Punkt 3.4).

Fahrradanhänger

Die Verwendung eines Fahrradanhänger ermöglicht eine flexiblere Verwendung und ist daher eine gute Alternative zum Lastenpedelec. Auf diese Weise muss kein weiteres Fahrrad angeschafft werden, wenn bereits ein gutes Fahrrad oder Pedelec zur Verfügung steht. Damit werden Ressourcen eingespart.

Da die Anschaffungskosten hier auch entsprechend geringer sind, soll der maximale Fördersatz bei 250 Euro gedeckelt sein. Die Förderquote beträgt wie bei allen

Fahrzeugen 25 Prozent der förderfähigen Anschaffungskosten abzüglich der Umsatzsteuer.

Ähnlich wie beim Lastenrad und Lastenpedelec werden hier maximale und minimale Zuladungen vorgegeben um zum einen Fördersummen unter einer Bagatellgrenze und zum anderen eine Doppelförderung mit anderen Förderprogrammen zu verhindern.

Lastenräder

Mit der Förderung von Lastenrädern ohne Elektrounterstützung wird eine elementare Lücke des Förderprogramms geschlossen. So können Bürger*innen, die aus Kostengründen oder anderen Gründen kein Lastenpedelec nutzen möchten, aber dennoch Fahrten mit dem Pkw durch ein Lastenrad ersetzen von der Förderung profitieren. Es wird damit vor allem für Bürger*innen mit kleinerem Budget ein Kaufanreiz gesetzt bei dem der Eigenanteil, aufgrund des geringeren Kaufpreises, niedriger ist.

Für Lastenräder soll der maximale Fördersatz 500 Euro betragen. Die Förderquote ist analog zu den anderen Fahrzeugen mit 25 Prozent angesetzt.

Die Definition ist analog zum Lastenpedelec angesetzt um eine Abgrenzung zu herkömmlichen Fahrrädern zu erreichen.

Förderung von Gebrauchtfahrzeugen

Auf Grund der weiteren Verbreitung von Lastenrädern und Lastenpedelecs und auch der anderen Fördertatbestände im Bereich der Fahrzeuge, besteht mittlerweile auch ein Angebot von Gebrauchtfahrzeugen. Daher soll im Rahmen der neuen Förderrichtlinie bei den förderfähigen Anschaffungsarten „Neukauf“, „Leasing“ und für zulassungspflichtige Fahrzeuge „Jahreswagen“ auch der Kauf von Gebrauchtfahrzeugen förderfähig sein. Da leider trotz der weiten Verbreitung und der damit verbundenen höheren Stückzahlen die Kosten für beispielsweise Lastenpedelecs in den letzten Jahren teilweise eher gestiegen sind, bietet der Kauf von Gebrauchtfahrzeugen eine sinnvolle Alternative um die Anschaffungskosten zu senken. Zusätzlich wird der Ressourcenverbrauch verringert wenn die Fahrzeuge einen deutlich längeren Lebenszyklus absolvieren. Um dennoch verkehrssichere Fahrzeuge zu fördern und verlässliche Angaben für die Anschaffungskosten zu erhalten sollen nur Gebrauchtfahrzeuge förderfähig, die bei einer oder einem Fahrradhändler*in erworben werden. Die Förderung dieser Anschaffungsart gilt für alle förderfähigen Fahrzeugtypen um eine einheitliche und verständliche Förderrichtlinie zu erhalten.

Erhöhter Fördersatz für München-Pass Inhaber*innen

Die oben genannten Fördertatbestände und neuen Elemente in der Förderrichtlinie zielen unter anderem auch darauf ab, für Bürger*innen mit geringem Budget einen

Anreiz zum Umstieg auf eine klimaneutrale Mobilität zu ermöglichen. Um zusätzlich Haushalten mit einem nachgewiesenermaßen geringem Einkommen eine höhere Förderung anzubieten, soll der Fördersatz, im Bereich der Fahrzeuge, für München-Pass Inhaber*innen von 25 Prozent auf 50 Prozent angehoben werden. Die maximalen Fördersätze werden ebenfalls entsprechend verdoppelt. Damit wird der Eigenanteil bei der Anschaffung eines klimaneutralen Fahrzeugs für finanzschwache Bürger*innen reduziert.

Die Kriterien für München-Pass Inhaber*innen werden durch das Amt für Soziale Sicherung des Sozialreferats geprüft und sind öffentlich bekannt.¹

Sharing Bonus

Ein wesentlicher Baustein der Mobilitätsstrategie des Mobilitätsreferats sind Sharingkonzepte. Um auch im Rahmen des Förderprogramms hier entsprechende Anreize zu setzen, soll ein Sharing Bonus eingeführt werden.

Um entstehende Kosten zu kompensieren und einen Anreiz zu setzen, soll der Sharing Bonus 100 Euro pro Fahrradanhänger, 200 Euro pro Lastenrad, Lastenpedelec und E-Fahrzeug der EG-Klasse L1e bis L4e betragen. Für E-Fahrzeuge der EG-Klasse L5e bis L7e soll der Sharing Bonus 400 Euro betragen. Der Zugang muss mindestens einem bestimmten Personenkreis nach allgemeinen Kriterien ermöglicht werden, ohne dass einzelne Personen diskriminiert oder benachteiligt werden. (Beispielsweise allen Bewohnern eines Quartiers, oder allen Mitarbeitern eines Unternehmens für die private Nutzung.) Der Personenkreis muss mindestens 10 Personen umfassen, die mindestens 16 Jahre alt sind.

Der Zugang zu den Fahrzeugen soll tagsüber von 8 bis 18 Uhr an sieben Tagen pro Woche möglich sein. Zusätzlich soll eine Reservierungsmöglichkeit gegeben sein. Da Sharingkonzepte häufig auf einzelne Quartiere beschränkt sind und daher sehr individuell gestaltet sein können sind die Kriterien möglichst offen aufgebaut. Im Rahmen einer späteren Anpassung der Förderrichtlinie können die Kriterien bei Bedarf weiter angepasst werden.

3.3. Beendete Fördertatbestände

Neben der Anpassung und Aufnahme von neuen Fördertatbeständen wird im Rahmen der Novellierung auch die Abschaffung zweier Fördertatbestände empfohlen.

M1 und N1

Die Fahrzeugklasse M1 und N1 umfassen Pkws bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen. Hier bestand bisher eine Fördermöglichkeit für gewerbliche Antragsteller*innen die ein herkömmlich motorisiertes Fahrzeug verkauft oder verschrottet haben. Die Förderhöhe betrug 2.000 Euro. Aufgrund der Bundesförderung in diesem Bereich würde die Förderung im Rahmen des

¹ https://www.muenchen.info/soz/pub/pdf/muenchen_pass.pdf.

Förderprogramm „München emobil“ praktisch nicht mehr nachgefragt. Eine Kumulation der Fördermittel ist nicht möglich.

Aufgrund der bestehenden Bundesförderung sollen die Fördermittel auf Fahrzeuge konzentriert werden, die bei einem Umstieg mehr Vorteile bieten als „nur“ ein emissionsfreier Ersatz. Insbesondere da im Moment für diese Fahrzeugklasse ein Förderangebot besteht.

Abwrackbonus

Mit dem Abwrackbonus wurde die Verschrottung eines herkömmlichen motorisierten Fahrzeuges je nach Fahrzeugklasse mit 500 Euro für Leichtfahrzeuge und 1.000 Euro für Pkw gefördert.

Aufgrund des limitierten Budgets soll dieser Fördertatbestand ersatzlos entfallen und die Fördermittel in die oben genannten Fördertatbestände fließen.

3.4. Sonstige Anpassungen

Umbenennung des Förderprogramms

Mit der Novellierung der Förderrichtlinie umfasst das Förderprogramm neben Elektrofahrzeugen auch weitere Fahrzeuge die lokal emissionsfrei oder klimaneutral sind. Daher soll auch der Name des Förderprogramms zu „Förderprogramm klimaneutrale Antriebe“ geändert werden.

Neues Antragsverfahren – vorzeitiger Maßnahmenbeginn

Mit der neuen Förderrichtlinie soll das Förderprogramm in Zukunft auch über die Fördermittelsoftware FÖMIS umgesetzt werden. Dadurch ergeben sich sowohl in der Sachbearbeitung als auch für die Antragsteller*innen viele Vorteile. Anträge können durch die Antragsteller*innen im Förderportal online gestellt werden und der Bearbeitungsstand im Förderportal verfolgt werden. Durch die digitale Antragstellung ergibt sich in der Sachbearbeitung ein verringerter Prüfaufwand sowie eine Reduzierung der verwaltungstechnischen Arbeit.

Jedoch ist die Umsetzung dieser Fördersoftware, aufgrund der begrenzten personellen Ressourcen der beauftragten Firma deborate GmbH, erst ab September 2022 möglich. Die Softwareumstellung soll durch unverbrauchte Mittel für den zeitweisen Einsatz von Zeitarbeitskräften zur Beschleunigung der Antragsbearbeitung finanziert werden. (vergleiche Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01535 vom 16.12.2020, Antragspunkt 1.4)

Für den Programmierzeitraum werden aktuell drei Monate angesetzt. Darauf folgt eine Testphase über drei Monate in der auftretenden Fehler zurückgemeldet und behoben werden. Zuletzt wird ein Monat für die Implementierung in der städtischen Struktur benötigt. Dadurch kann eine Antragstellung erst ab dem 1. April 2023 ermöglicht werden.

Aufgrund dieses langen Zeitraums soll ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn ermöglicht

werden. Wie in der Förderrichtlinie (Anlage 1) beschrieben, können die Antragsteller*innen ab dem 1. Juli 2022 durch eine formlose Nachricht den Maßnahmenbeginn anzeigen. Nach dem Erhalt einer kurzen Bestätigung durch das Referat für Klima- und Umweltschutz über den Eingang der Anzeige, kann die Maßnahme begonnen werden. Ein Antrag kann dann ab dem 1. April 2023 rückwirkend gestellt werden. Auf diese Weise können bereits zeitnah, nach dem Beschluss der Förderrichtlinie, wieder Käufe und Anschaffung getätigt werden ohne einen Förderanspruch zu verlieren. Die Förderrichtlinie und die Förderbedingungen werden unmittelbar nach dem Beschluss des Stadtrats auf der Internetseite dargestellt und sind damit für alle potentiellen Antragsteller*innen einsehbar.

4. Stadtratsantrag No Waste – Förderung für gebrauchte E-Lastenräder in München etablieren – Antrag 20-26 / A 02118 der Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI vom 12.11.2021

Mit oben bezeichnetem Antrag (vergleiche Anlage 3) fordert die Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI die Erarbeitung eines alternativen Förderprogramms für den Kauf von gebrauchten Elektro-Lastenrädern. Als Möglichkeit soll hier neben finanziellen Zuschüssen auch konkret die Vergabe von Gutscheinen für Reparaturen und regelmäßige Check-Ups geprüft werden.

Im Rahmen der Novellierung der bestehenden Förderrichtlinie, in der bereits der Neukauf von Lastenpedelecs förderfähig war, und auch bleiben soll, ist wie unter Punkt 3.2 beschrieben in Zukunft auch die Förderung gebrauchter Fahrzeuge und damit auch gebrauchter Lastenpedelecs förderfähig. Insoweit kann dem Antrag entsprochen werden.

Bei der Vergabe von Gutscheinen für Reparaturen und regelmäßige Check-Ups muss allerdings beachtet werden, dass sich die Sachbearbeitung durch die Vergabe der Gutscheine und die damit verbundene Abrechnung mit den Fahrradhändler*innen äußerst komplex gestaltet. Dieser verwaltungstechnische personelle Mehraufwand steht daher in keinem Verhältnis zum Nutzen dieser Maßnahme. Da im Rahmen der Richtlinie nur Gebrauchtfahrzeuge förderfähig sind, die von Händler*innen bezogen werden wird sicher gestellt, dass die Fahrzeuge verkehrssicher sind und eine Einweisung und Informationen zu Wartungsintervallen stattfindet. Daher kann diesem Teil des Antrags nicht entsprochen werden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Mobilitätsreferat abgestimmt. Die Stellungnahme ist als Anlage 4 beigefügt.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft abgestimmt. Die Stellungnahme ist als Anlage 5 beigefügt.

Die Beschlussvorlage ist mit der Stadtkämmerei abgestimmt. Die Stellungnahme ist als Anlage 6 beigefügt.

Anhörung des Bezirksausschusses

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

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

II. Antrag der Referentin

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zur überarbeiteten Förderrichtlinie Klimaneutrale Antriebe zur Kenntnis und stimmt den Änderungen, wie unter Punkt 3 des Vortrags der Referentin dargestellt, zu. Die in Anlage 1 beigelegte Förderrichtlinie Klimaneutrale Antriebe tritt zum 1. April 2023 in Kraft.
2. Der Stadtrat beauftragt das Referat für Klima- und Umweltschutz mit den weiteren Vorbereitungen zur Umsetzung der neuen Förderrichtlinie Klimaneutrale Antriebe, sodass diese zum 1. April 2023 in Kraft treten kann.
3. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die benötigten zusätzlichen Mittel für den zeitweisen Einsatz von Zeitarbeitskräften im Förderprogramm, in Höhe von 150.000 € brutto, für die Umsetzung und Anpassung der neuen Förderrichtlinie in der Fördersoftware FÖMIS im Rahmen der Nachtragshaushaltsplanaufstellung 2022 bei der Stadtkämmerei, durch die Umwidmung der bereits beschlossenen Mitteln, anzumelden. Die Finanzmittel befinden sich auf der Finanzposition 1162.7550.
4. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02118 von der Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI vom 12.11.2021 – No Waste – Förderung für gebrauchte E-Lastenräder in München etablieren ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
5. 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).