

Fortschreibung der Förderlandschaft Klimaneutrale Antriebe

Produkt 45561200 Förderung von Einrichtungen und Projekten im Umweltbereich

Beschluss über die Finanzierung für die Jahre 2025 – 2029

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15974

Beschluss des Ausschusses für Klima- und Umweltschutz vom 24.06.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Vorschlag für die Fortschreibung der Förderlandschaft klimaneutrale Antriebe
Inhalt	Das Förderprogramm Elektromobilität München (FEM) war von 2016 bis 2021 in Kraft. Alle hierdurch geförderten Maßnahmen wurden zwischenzeitlich abgeschlossen und Förderanträge konnten abschließend bearbeitet werden. Die noch laufenden Förderrichtlinien „Klimaneutrale Antriebe“ und die Förderrichtlinie „Elektrotaxi“ enden zum 31.12.2025. Aufgrund der knappen Haushaltsmittel sollen die vorhandenen Restmittel aus dem FEM und dem FKA umverteilt werden, um noch zielgenauer fördern zu können.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	Bereitstellung von ca. 9.250.000 € (investiv) aus Restmitteln von FEM und FKA, (haushaltsneutrale Mittelumschichtung). Die Finanzierung erfolgt durch Einsparungen in gleicher Höhe. <u>Wichtiger Hinweis:</u> Der in der Vorlage angegebene Zeitplan und die detaillierte Budgetaufteilung werden nach der Beschlussfassung angepasst.
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv Die Förderlandschaft im Bereich „Klimaneutrale Antriebe“ trägt durch die Förderung von Elektrofahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Beratungsleistungen zur Erreichung der Münchner Klimaziele im Verkehrssektor bei.

Entscheidungsvorschlag	Das Referat für Klima- und Umweltschutz schlägt vor, die notwendige Bereitstellung von unverbrauchten Restmitteln für die Fortführung der inhaltlich angepassten Förderprogramme im Bereich der klimaneutralen Antriebe zu beschließen (haushaltsneutrale Mittelumschichtung).
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Förderprogramm „Klimaneutrale Antriebe“, Elektromobilität, klimaneutrale Mobilität, Förderprogramm „E-Taxi“
Ortsangabe	-/-

Fortschreibung der Förderlandschaft Klimaneutrale Antriebe

Produkt 45561200 Förderung von Einrichtungen und Projekten im Umweltbereich

Beschluss über die Finanzierung für die Jahre 2025 – 2029

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15974

9 Anlagen

Beschluss des Ausschusses für Klima- und Umweltschutz vom 24.06.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I.	Vortrag der Referentin	3
1.	Überblick über die bisherige Förderlandschaft im Bereich Klimaneutrale Antriebe ...	3
1.1	Überblick über das Förderprogramm Elektromobilität München (FEM)	3
1.2	Überblick über das Förderprogramm „Klimaneutrale Antriebe“ (FKA).....	4
1.3	Überblick über das Förderprogramm „Elektrotaxi“ (FET)	5
2.	Evaluation der Förderung „Klimaneutrale Antriebe“	6
2.1	Rahmenbedingungen	6
2.2	Nutzen und Wirkung der Förderung	7
2.3	Förderung als Kaufanreiz	8
2.4	Beurteilung des Förderprogramms	9
3.	Neue Förderlandschaft im Bereich Klimaneutrale Antriebe	10
3.1	Förderprogramm „Ladeinfrastruktur für München“ (FLM)	11
3.1.1	Inhalt.....	11
3.1.2	Fachlicher Hintergrund	12
3.1.3	Erwartete Antragszahlen und Budget	13
3.2	Förderprogramm „Sharingfahrzeuge in Quartieren“ (FSQ)	13
3.2.1	Inhalt.....	13
3.2.2	Fachlicher Hintergrund	14
3.2.3	Erwartete Antragszahlen und Budget	15
3.3	Förderprogramm „E-Taxi“ – Fortsetzung (FET)	15
3.3.1	Inhalt.....	16

3.3.2 Fachlicher Hintergrund	16
3.3.3 Erwartete Antragszahlen und Budget	17
3.4 Förderprogramm „Pflegedienste“ (FEP)	17
3.4.1 Inhalt	18
3.4.2 Fachlicher Hintergrund	18
3.4.3 Erwartete Antragszahlen und Budget	19
3.5 Zusammenfassung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen	20
3.6 Übersicht des Budgets und Zeitplan über alle Förderprogramme	21
3.6.1 Überblick Restbudget	21
3.6.2 Zeitplan der Förderrichtlinien	22
3.6.3 Budgetverteilung auf die neuen Förderprogramme	22
4. Fördersoftware und verwaltungstechnische Abwicklung der Förderprogramme	23
5. Darstellung der Aufwendungen und der Finanzierung	23
5.1 Investitionstätigkeit	24
5.2 Finanzierung und Umsetzung im Haushalt	24
5.3 Anpassungen im Mehrjahresinvestitionsprogramm	25
6. Produktbezug	27
6.1 Produktbeschreibung	27
7. Klimaprüfung	27
8. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten	27
II. Antrag der Referentin	29
III. Beschluss	32

I. Vortrag der Referentin

Seit 2016 bietet die Landeshauptstadt München (LHM) Förderprogramme im Bereich „Klimaneutrale Antriebe“ an. Seit dieser Zeit wurde neben dem Aufbau von fachlichem Wissen im Bereich Förderungen und klimaneutrale Antriebe auch eine große Expertise über die verwaltungstechnische Abwicklung von Förderprogrammen erarbeitet. Durch die Veränderung von gesetzlichen Regelungen und technischem Fortschritt ändern sich die Rahmenbedingungen für Förderungen im Bereich „Klimaneutrale Antriebe“ fortlaufend. Auch die aktuell angespannte Situation des städtischen Haushalts hat Einfluss auf die Fortschreibung und Weiterentwicklung der Förderprogramme.

Mit der aktuellen Fortschreibung sollen die vorhandenen Förderprogramme stärker spezifiziert werden und erfolgreiche Fördermaßnahmen ausgeweitet werden, wodurch bei gleichbleibenden Finanzmitteln ein effektiverer Einsatz der verwendeten Haushaltsmittel erzielt werden soll.

Wichtiger Hinweis:

Die vorliegende Beschlussvorlage war bereits zur Einbringung in den Ausschuss für Klima- und Umweltschutz (AfKU) im April 2025 vorgesehen. Der weiter unten dargestellte Zeitplan sowie die detaillierte Budgetaufteilung spiegeln daher den Stand zum 28.02.2025 wider. Aufgrund eines erhöhten Abstimmungsbedarfs kann die Vorlage jedoch erst jetzt in den AfKU eingebracht werden.

Der neue Vorschlag zur Weiterentwicklung der Förderlandschaft für klimaneutrale Antriebe soll aus Restmitteln des heutigen Förderprogramms finanziert werden. Voraussetzung für die Umschichtung der Mittel ist, das aktuelle Förderprogramm schnell zu beenden.

Um weitere Verzögerungen zu vermeiden, ist die Vorlage mit Blick auf Zeitplan und Budgetplanung nicht mehr redaktionell überarbeitet worden.

1. Überblick über die bisherige Förderlandschaft im Bereich Klimaneutrale Antriebe

Zunächst wird ein kurzer Abriss über die vorhandenen und abgeschlossenen Förderprogramme gegeben. Dies bildet die Ausgangslage für die anschließende Vorstellung der Fortschreibung der Förderprogramme.

1.1 Überblick über das Förderprogramm Elektromobilität München (FEM)

Das Förderprogramm Elektromobilität (FEM) war das erste Förderprogramm der Landeshauptstadt München im Bereich der Elektromobilität. Mit dem Beschluss des größten Förderprogramms Deutschlands auf kommunaler Ebene im Jahr 2015, begann eine langjährige Erfolgsgeschichte. Mit jährlichen Anpassungen wurden die Inhalte des FEM laufend an die sich schnell ändernden Rahmenbedingungen angepasst. Insbesondere in der Anfangszeit der Elektromobilität waren die Veränderungen durch wechselnde Förderprogramme als auch durch den technischen Fortschritt groß. Mit den verschiedenen Fassungen der Förderrichtlinie des FEM konnte die Landeshauptstadt München als Fördergeberin immer eine passende Antwort auf die neuen Rahmenbedingungen geben. Eine Antragstellung in diesem Programm war vom 01.04.2016 bis zum 31.12.2021 möglich, wodurch das Förderprogramm in den unruhigen Anfangsjahren der Elektromobilität eine langjährige, beständige und verlässliche Konstante für die Münchner Bürger*innen darstellte. Mittlerweile sind alle Förderanträge in diesem Programm abgeschlossen und alle Förderungen ausbezahlt.

Vom **Gesamtbudget** des Förderprogramms FEM in Höhe von **18,67 Millionen Euro** waren mit Ablauf der Frist zum 31.12.2021 alle Fördermittel gebunden. Es befanden sich zu diesem Zeitpunkt noch etliche Förderanträge in der Umsetzung, deren Umsetzung insbesondere im Bereich der Ladeinfrastruktur mehrere Jahre angedauert haben.

Nachdem alle Förderanträge des damaligen Förderprogramms FEM abgeschlossen sind, ergibt sich nachstehendes Ergebnis:

Über die Laufzeit von **2016 bis 2021** wurden insgesamt rund **18.500 Anträge** gestellt und bearbeitet. Die finale Prüfung der Anträge hat ergeben, dass bei rund 13.500 Anträgen Fördermittel ausbezahlt werden konnten und etwa 5.000 Anträge letztlich abgelehnt werden mussten, wodurch keine Fördermittel ausbezahlt werden konnten und somit bereits gebundene Fördermittel wieder zur Verfügung standen. Der häufigste Grund für nicht ausbezahlte Förderungen lag in dem Umstand, dass Anträge durch die Antragstellenden zurückgezogen wurden, da die beantragte Fördermaßnahme doch nicht umgesetzt wurde.

Mittels der **13.500** Anträge, die erfolgreich abgeschlossen wurden, konnten folgende Förderobjekte gefördert werden:

Förderobjekte im FEM	Anzahl
Pedelec (Von 2016 bis 2019 für Gewerbe)	2.100
Lastenpedelec	7.350
Leichtfahrzeuge (L1e bis L7e)	3.100
E-Pkw (April bis Juli 2016 für Gewerbe)	120
Normalladepunkt (bis 50kW Ladeleistung)	2.300
Schnellladepunkt (mehr als 50kW Ladeleistung)	25
Beratungsleitungen	115

Durch zurückgezogene Anträge, nicht umgesetzte Maßnahmen sowie nicht vollständig abgerufene Mittelbindungen wurden Fördermittel in Höhe von 4,5 Millionen Euro wieder frei und entfielen aus der Mittelbindung.

1.2 Überblick über das Förderprogramm „Klimaneutrale Antriebe“ (FKA)

Mit dem FKA fördert das Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) seit Juli 2022 Fahrradanhänger, Lastenräder und Lastenpedelecs, Elektroleichtfahrzeuge, Ladeinfrastruktur und Beratungsleistungen. Zunächst startete das FKA mit einem vorzeitigen Maßnahmenbeginn am 01.07.2022 unmittelbar nach dem Stadtratsbeschluss, die Antragstellung begann nach Umsetzung der Fördersoftware am 01.06.2023.

Damit werden die zentralen Inhalte des FEM fortgesetzt. Das FKA wurde allerdings auch um Fahrzeuge erweitert, die nicht elektrisch angetrieben sind, aber dennoch lokal emissionsfrei fahren, wie beispielsweise Lastenräder.

Zu Beginn am 01.07.2022 war das **Budget** mit **15 Millionen Euro** festgelegt und mit 3 Mio. Euro pro Jahr bis einschließlich 2025 festgelegt. Aufgrund des schnellen Mittelabflusses wurde das Budget im Juli 2024 durch eine Mittelumschichtung um weitere **9 Millionen Euro** erhöht.

Mit **Stand 28.02.2025** wurden seit dem Beginn der Antragstellung im FKA im Juni 2023 bereits **15.701** Anträge gestellt.

Im Rahmen des FKA wurden bisher die folgenden Förderobjekte positiv verbeschrieben:

Förderobjekte im FKA Stand 28.02.2025	Bewilligt (In Umsetzung)	Abgeschlossen	Gesamt
Fahrradanhänger	1797	1.539	3.336
Lastenräder	211	435	646
Lastenpedelecs	2.534	2.3449	4.878
Leichtfahrzeuge	373	432	805
Elektrische Vorrüstungen für Ladeinfrastruktur (Stellplatzanzahl)	6378	765	7.143
Normalladepunkt	4.318	1.266	5.584
Schnellladepunkt	56	3	59
Beratungsleistungen	101	52	153

1.3 Überblick über das Förderprogramm „Elektrotaxi“ (FET)

Am 26.07.2017 wurde durch die Vollversammlung des Stadtrates erstmalig eine Förderrichtlinie zur Förderung von E-Taxis beschlossen und zum 01.09.2017 am damaligen Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) gestartet.¹ Ein wesentliches Merkmal dieser Förderung ist die quartalsweise Auszahlung eines fahrleistungsabhängigen Zuschusses in Höhe von 20 Cent pro gefahrenem Besetzkilometer. Die Taxiunternehmer*innen werden entsprechend aufgefordert, ihre mit dem Fiskaltaxameter fälschungssicher aufgezeichneten Fahrdaten über eine sichere Datenaustauschplattform an das Referat für Klima- und Umweltschutz zu übermitteln. Die Fahrdaten werden anschließend ausgewertet, die Zulassung des Fahrzeugs als Taxi geprüft und der Förderbescheid erstellt. Die maximale Fördersumme liegt bei 40 Prozent der Nettoanschaffungskosten. Die Förderung endet mit dem Erreichen der maximalen Fördersumme oder nach Erreichen des vierjährigen Förderzeitraums.

Im ersten Quartal 2023 wurden die zur Verfügung stehenden Fördermittel in Höhe von 1,6 Millionen Euro vollständig gebunden.

Durch den vierjährigen Förderzeitraum, der mit der Zulassung des Elektrotaxis beginnt, wird die Abwicklung des Förderprogramms bis ins Jahr 2028 reichen.

Seit Beginn dieses Förderprogramms wurden **43 Anträge** gestellt, mit denen ca. 70 E-Taxis beantragt wurden. Davon sind bereits 15 Anträge abgeschlossen, das heißt der vierjährige Förderzeitraum ist beendet. Bei 22 Anträgen sind die E-Taxis bereits zugelassen und die Anträge werden kontinuierlich abgerechnet. Mit **Stand 31.12.2024** (Ende des letzten Abrechnungszeitraums) wurden mit diesen Fahrzeugen im jeweiligen Förderzeitraum mehr als **408.000 Fahrten** elektrisch zurückgelegt, die sich auf eine Gesamtfahrstrecke von **7,6 Millionen Kilometer** summierten, davon knapp **3,5 Millionen Kilometer** mit einem oder mehreren Fahrgästen an Bord.

Nachdem die vollständige Bindung der Fördermittel Ende 2022 bereits absehbar war, wurde das Förderprogramm evaluiert, um ein Stimmungsbild der Taxiunternehmen in Bezug auf die Notwendigkeit der Förderung darzustellen. Ebenso wurde ein „Runder Tisch E-Taxi“ unter der Leitung der damaligen zweiten Bürgermeisterin Frau Habenschaden, ein

¹ Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860 vom 26.06.2017 („Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2018)“)

Austauschformat der IHK München und Oberbayern sowie weitere verwaltungsinterne Arbeitskreise gegründet, um ein Maßnahmenpaket für einen schnellen Umstieg für die Münchner Taxiunternehmer*innen zu entwickeln.

Ein Resultat der Abstimmung zwischen Politik, Verwaltung und Gewerbe war die am 01.01.2024 in Kraft getretene neue Förderrichtlinie „E-Taxi“. Mit vier Millionen Euro aus dem Klimabudget sollen über eine zweijährige Laufzeit hinweg 400 E-Taxis gefördert werden. Es handelt sich dabei um eine Förderung der Mehrinvestitionskosten für die Anschaffung eines E-Fahrzeugs. Im Gegensatz zur vorherigen Förderung wird der Förderbetrag als einmaliger Zuschuss ausbezahlt.

Im Rahmen dieses Förderprogramms wurden mit **Stand zum 28.02.2025 120 Anträge mit ca. 218 beantragten Fahrzeugen** eingereicht, wovon 85 Fahrzeuge bereits umgesetzt und als E-Taxi zugelassen wurden.

Die Fördersumme beträgt ein Drittel der Nettoanschaffungskosten, maximal jedoch 10.000 Euro. Zusätzlich wurde ein Klimageschwindigkeitsbonus für die ersten 100 beantragten und bestellten Fahrzeuge gewährt. Dieser war bereits im ersten Quartal 2024 ausgeschöpft.

Begleitend zur Förderung wurde ein quartalsweiser E-Taxiaustausch zwischen dem RKU und interessierten Taxiunternehmer*innen gestartet. Während dieser Austauschrunden wurde ersichtlich, dass die E-Taxiförderung für die Taxiunternehmer*innen ausschlaggebend für den Umstieg auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge war.

Im ersten Quartal 2025 wird das am 01.01.2024 in Kraft getretene Förderprogramm „E-Taxi“ evaluiert werden. Die Ergebnisse werden dem Stadtrat bekanntgegeben.

Von den 1,6 Millionen Euro, die für die gesamte Laufzeit der Besetzkilometerförderung zur Verfügung standen, wurden bereits 693.000 Euro ausbezahlt. 350.000 Euro wurden durch das Herausfallen von Fahrzeugen nach der vierjährigen Förderdauer bereits wieder frei. Diese Mittel wurden bereits für die Umsetzung der Förderprogramme über ein Förderportal umgewidmet. Die Finanzierung der Fördersoftware ist unter Punkt 4 dargestellt.

2. Evaluation der Förderung „Klimaneutrale Antriebe“

2.1 Rahmenbedingungen

Wie zufrieden sind die Antragsteller*innen mit ihrem Förderobjekt? Und welche Erfahrungen haben sie mit der Förderung gemacht? Diese Eindrücke aus der Praxis sind essenziell, um bestehende Förderprogramme stetig verbessern und zielgenaue Maßnahmen für ein klimaneutrales München entwickeln zu können. Um herauszufinden, welche Wirksamkeit das Förderprogramm „Klimaneutrale Antriebe“ auf das Mobilitätsverhalten der Münchner*innen hat und wo die Stärken und Handlungsbedarfe der Förderung aus Sicht der Antragsteller*innen liegen, wurde im Herbst 2024 eine anonyme, standardisierte Onlinebefragung durchgeführt. In einer Vollerhebung erhielten alle Antragsteller*innen, deren Förderantrag am Stichtag, dem 10.09.2024, bereits vollständig abgerechnet war, Zugang zu einem digitalen Fragebogen mit folgenden Themenblöcken:

- Fahrzeugnutzung & Mobilitätsverhalten
- Nutzung der Beratungsleistung & Ladeinfrastruktur
- Bewertung des Förderverfahrens
- Angaben zum Haushalt, Unternehmen, etc.

Die Online-Befragung wurde im Erhebungszeitraum vom 23.09.2024 bis 20.10.2024 über das Statistische Amt der Landeshauptstadt München abgewickelt. Die Auswertung der erhobenen Daten erfolgte ausschließlich entsprechend den aktuell geltenden Datenschutz-

bestimmungen. Der Evaluationsbericht ist als Anlage 5 diesem Beschluss angehängt.

Während des gesamten Förderzeitraums bis einschließlich 28.02.2025 wurden 15.701 Anträge für das Förderprogramm „Klimaneutrale Antriebe“ gestellt. Dabei wurden 9.665 Fahrzeuge, 5.584 Normal- und 59 Schnellladepunkte, 7.143 elektrische Vorrüstungen sowie 153 Beratungsleistungen beantragt.

Zum Stichtag der Evaluation am 10.09.2024 waren 3.675 gestellte Anträge von 3.628 Antragsteller*innen vollständig eingereicht und abgerechnet, die an der Befragung teilnehmen konnten. Mit Hilfe des Förderprogramms konnten zu diesem Zeitpunkt 3.378 klimaneutrale Fahrzeuge angeschafft und 607 Normalladepunkte sowie 245 elektrische Vorrüstungen installiert werden. Ferner wurden 16 Beratungsleistungen gefördert. Die Antragsteller*innen der Grundgesamtheit waren dabei mit 95,6 Prozent überwiegend private Haushalte. In Summe wurden zu diesem Zeitpunkt 2,23 Mio. Euro Fördermittel ausbezahlt.

An der Umfrage beteiligten sich 1.588 Antragsteller*innen, was einer **Rücklaufquote von 44 Prozent** entspricht. Die Teilnehmer*innen konnten insgesamt 1.652 Förderobjekte durch den monetären Zuschuss des Programms „Klimaneutrale Antriebe“ anschaffen. Dabei handelt es sich mit 81,2 Prozent überwiegend um Fahrzeuge. Durch fast jedes fünfte Förderobjekt (18,0 Prozent) konnte hingegen Ladeinfrastruktur aufgebaut, d.h. ein Ladepunkt oder eine elektrische Vorrüstung installiert werden. Die Fördernehmer*innen der Stichprobe sind mit 92,8 Prozent analog zur Grundgesamtheit überwiegend private Haushalte, wobei der Anteil der Unternehmen / freiberuflich Tätigen im Vergleich mit 3,6 Prozent etwas höher ist (Vereine / Institutionen: 0,5 Prozent, Wohnungseigentümergeinschaften: 0,2 Prozent). Diese verteilen sich relativ homogen über das gesamte Stadtgebiet, d.h. es konnte eine sozialgerechte Gleichverteilung der Fördergelder erreicht werden.

2.2 Nutzen und Wirkung der Förderung

Fahrzeuge

Die Auswertung der Stichprobe zeigt auf, dass die Förderung von klimaneutralen Fahrzeugen zu **Abschaffungen von Verbrennerfahrzeugen** geführt hat. 12,6 Prozent der teilnehmenden Antragsteller*innen haben aufgrund der Förderung ein im Haushalt oder Unternehmen vorhandenes Benzin- oder Dieselfahrzeug abgeschafft. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass zum Zeitpunkt der Antragsstellung **mehr als ein Viertel** (26,2 Prozent) der Proband*innen bereits **kein Benzin- oder Dieselfahrzeug mehr** besessen haben. Dies zeigt, dass in den vergangenen Jahren ein **starkes Umdenken** der Münchner*innen stattgefunden hat.

Zudem wird deutlich, dass eine Vielzahl der durchgeführten Fahrten im Stadtgebiet nun mit dem Förderobjekt getätigt werden, auch wenn sich noch ein Verbrenner im Haushalt oder Unternehmen befindet. Hier stechen insbesondere die Fahrten, die im Rahmen von Freizeitaktivitäten bzw. zum Einkaufen oder Personentransport (z. B. von Kindern) durchgeführt werden, heraus: der **Anteil der Nutzung** von Fahrzeugen **mit Benzin- oder Dieselantrieb** konnte durch die Anschaffung des Förderobjektes hier jeweils **um ca. 40 Prozent reduziert** werden.

Zudem **planen mehr als ein Drittel** der Befragten, noch vorhandene Verbrennerfahrzeuge mittelfristig, also **binnen der nächsten fünf Jahre**, abzuschaffen und durch eine CO₂-neutrale Variante zu ersetzen. Hierbei ist auffällig, dass die befragten Unternehmen eine deutlich schnellere Abschaffung als Privatpersonen planen. Während 31,6 Prozent der Gewerbebetriebe eine Abschaffung von Diesel- oder Benzinfahrzeugen in den nächsten zwei Jahren plant, beläuft sich der Anteil bei den privaten Haushalten hier lediglich auf 11,7 Prozent.

Bemerkenswert ist die Änderung des Mobilitätsverhaltens der Befragten, die mit der Anschaffung der Förderobjekte einher ging. **69 Prozent gaben an, dass sich ihr Mobilitätsverhalten sehr stark oder stark verändert hat.** Die restlichen 31 Prozent waren oftmals bereits vor der Anschaffung des Förderobjektes klimaneutral unterwegs. Die Verhaltensänderungen sind v.a. durch die Praktikabilität, die das geförderte Fahrzeug mit Kindern, Rollstühlen und Hunden mit sich bringt, bedingt. Die Nutzung der Förderobjekte ermöglicht den Münchner*innen eine spontane Mobilität in der Stadt, ohne ein Auto nutzen zu müssen. Auch die öffentlichen Verkehrsmittel wurden durch die Anschaffung der Förderobjekte deutlich weniger genutzt und somit entlastet. Die Flexibilität und Entspannung im Stadtverkehr und der einhergehende größere persönliche Bewegungsradius ist ein großes Plus für die Befragten. Die Vorteile der geförderten Fahrzeuge überwiegen bei den Befragten ganz deutlich, so dass sich mit 99 Prozent praktisch jede*r erneut für eine klimaneutrale Variante entscheiden würde. Es bleibt also festzuhalten, dass mit der Förderung von alternativen Antriebsformen aktiv auf eine Änderung des persönlichen Mobilitätsverhaltens der Bürger*innen sowie gewerblicher Nutzer*innen hingewirkt werden konnte.

Ladeinfrastruktur

Im Bereich der Ladeinfrastruktur konnten bei den Teilnehmer*innen der Evaluation im Rahmen der Förderung 264 Normalladepunkte in Münchner Wohnungen und Gewerbebetrieben installiert werden. Dabei wurde mit 95,1 Prozent fast ausschließlich lediglich ein Ladepunkt aufgebaut, nur in 4,9 Prozent der Fälle waren es zwei oder mehr Ladepunkte. Dies hängt damit zusammen, dass sich zum Stichtag der Evaluation noch viele großvolumige Vorhaben in der Umsetzung befanden und somit keinen Eingang in die Befragung gefunden haben. Zusätzlich wurden 34 elektrische Vorrüstungen an Stellplätzen ohne Ladepunkte für einen zukünftigen Aufbau von Ladeinfrastruktur verlegt. Der Hauptgrund für die Installation der Ladepunkte war dabei der **Bedarf im Bestand**, also das Vorhandensein oder die kurzfristig geplante Anschaffung eines E-Fahrzeugs, das geladen werden soll. Dies bedeutet, dass über das Förderprogramm „Klimaneutrale Antriebe“ bei den Befragten vorrangig Einzelstellplätze mit Wallboxen bei Münchner*innen ausgestattet wurden, die bereits elektrisch unterwegs sind oder dies fest eingeplant haben. Hiermit konnte v.a. das Laden an öffentlichen Ladesäulen entlastet und auf den Privatgrund verlagert werden.

Beratungsleistungen

Zum Stichtag der Evaluation wurden 16 Beratungsleistungen durch das Programm „Klimaneutrale Antriebe“ gefördert, wovon sich 13 Antragsteller*innen an der Umfrage beteiligt haben. Die Befragten ließen sich dabei mit jeweils 42,9 Prozent zu der Auswahl von Elektrofahrzeugen sowie der Installation von Ladeinfrastruktur beraten. Weitere 14,3 Prozent nahm eine Beratung zur Systemintegration von Elektromobilität in dezentrale Energieversorgungsstrukturen in Anspruch.

58,4 Prozent der Befragten haben die von den Elektromobilitätsberater*innen vorgeschlagenen Maßnahmen **wie empfohlen oder sogar noch umfangreicher** umgesetzt. Weitere 25 Prozent haben Maßnahmen im Bereich der Elektromobilität ergriffen, wenn auch weniger umfangreich als im Beratungsbericht empfohlen. Besonders erfreulich ist, dass alle die geförderte Beratung als gut oder sehr gut bewerten.

2.3 Förderung als Kaufanreiz

Fahrzeuge

Im Rahmen der Evaluation wurde ebenfalls erhoben, bei wie vielen Antragsteller*innen die Investition durch die Förderung ausgelöst wurde. Dabei gaben 46 Prozent der Befragten an, dass sie die Anschaffung des Fahrzeugs auch ohne Förderung getätigt hätten. 15 Prozent hätten sich ohne Förderung für ein günstigeres Modell entschieden. Für weite-

re 40 Prozent war die Bereitstellung der Förderung der entsprechende Anreiz für die Anschaffung eines klimaneutralen Fahrzeugs, ohne die keine Kaufentscheidung und somit keine Umstellung auf alternative CO₂-neutrale Antriebe zum jetzigen Zeitpunkt erfolgt wäre.

Ladeinfrastruktur

Mehr als die Hälfte aller Befragungsteilnehmer*innen (54,9 Prozent) hätte sich die installierte Ladeinfrastruktur beziehungsweise eine günstigere Variante aufgrund des akuten Bedarfs auch **ohne die Förderung angeschafft**. Für **die andere Hälfte** war die **Bereitstellung von Ladepunkten und / oder elektrischer Vorrüstungen** zu diesem Zeitpunkt oder in der installierten Anzahl **nur durch die Förderung möglich**.

Beratungsleistungen

Ein Viertel der Befragten hätte die Elektromobilitätsberatung auch **ohne Förderung in Anspruch genommen**, für **drei Viertel** war die Bereitstellung der Förderung jedoch **der entsprechende Anreiz**, ohne den zu diesem Zeitpunkt keine Beratungsleistung erfolgt wäre. Hier konnte das Förderprogramm maßgeblich zu einem qualifizierten und lösungsorientierten Aufbau von Ladeinfrastruktur bzw. der Anschaffung von E-Fahrzeugen beitragen.

Insgesamt lässt sich also konstatieren, dass das Förderprogramm „Klimaneutrale Antriebe“ die **richtigen Anreize** für die Münchner Bürger*innen und Gewerbebetriebe geschaffen hat, um klimaneutrale Fahrzeuge zu erwerben, Ladeinfrastruktur zu installieren und Beratungsleistungen rund um die Elektromobilität in Anspruch zu nehmen. Damit trägt die Förderung aktiv zum **Klimaschutz** und zur **CO₂-Reduktion** im Stadtgebiet bei.

Diese Ergebnisse zum Kaufanreiz müssen im Kontext des Zeitpunkts der Evaluation betrachtet werden. Zum verhältnismäßig frühen Zeitpunkt der Evaluation waren nur ein Teil der Förderobjekte umgesetzt.

Es ist davon auszugehen, dass die durch das FKA ausgelösten Investitionskosten der Antragsteller*innen nach Abschluss aller gestellten Anträge im Förderprogramm höher liegen, als die Evaluation zum jetzigen Zeitpunkt vermuten lässt. Der Grund hierfür liegt darin, dass insbesondere Projekte mit größeren Investitionssummen zum einen längere Umsetzungszeiträume haben und damit in der aktuellen Evaluation noch nicht erfasst sind und zum anderen solche Projekte ohne Förderung häufig nicht zu Stande kommen.

2.4 Beurteilung des Förderprogramms

Um herauszufinden, wo die Antragsteller*innen Stärken und Schwächen des Förderprogramms „Klimaneutrale Antriebe“ sehen, wurden die Teilnehmenden nach ihrer Einschätzung zu unterschiedlichen Aspekten bei der Beantragung der Fördermittel gefragt. Die Teilnehmer*innen gaben dabei ihre individuelle Bedeutung und Zufriedenheit für die einzelnen Kategorien an. Die Bewertungsskala ist am Schulnotensystem orientiert und reicht von 1 (sehr gut/sehr wichtig) bis 5 (sehr schlecht/völlig unwichtig).

Insgesamt wird das Förderprogramm mit der **Note 2,0** beurteilt, was für eine große Zufriedenheit mit dem Förderprogramm spricht. Besonders wichtig ist den Antragsteller*innen dabei die **Höhe der Fördersumme** sowie die **Art der geförderten Objekte**. Diese Aspekte sorgen bei den befragten Haushalten und Unternehmen auch gleichzeitig für die höchste Zufriedenheit und stellen somit die **Stärken** der Förderung dar. Weniger wichtig ist den Antragsteller*innen dagegen die Unterstützung durch die Mitarbeiter*innen der Verwaltung, die Abwicklung der Förderung über ein funktionierendes digitales Tool dagegen umso mehr. Die größte Unzufriedenheit herrscht bei der Beantragung der Fördermittel mit der **Bearbeitungsdauer**, die neben einem leicht verständlichen, intuitiv bedienbaren **digitalen Beantragungsverfahren** auch zu den größten **Handlungsfel-**

dern bei der Abwicklung der Förderung zählt.

Dies spiegelt sich auch in den Verbesserungsvorschlägen für die Neuauflage eines Förderprogramms wider: Die Teilnehmer*innen wünschen sich insbesondere einen Abbau der vorherrschenden Bürokratie, einhergehend mit einer verkürzten Bearbeitungsdauer der Anträge. Hier sollte aus Sicht der Befragten v.a. an einem klar strukturierten, leicht bedienbaren und verständlichen Online-Tool gearbeitet werden. Wichtig ist hier eine einfache Sprache, um die Informationssicherheit zu gewährleisten. Dies gilt ebenso für die Förderrichtlinie sowie die Informationsbereitstellung auf der Website der Landeshauptstadt München.

Zudem sollte das Online-Tool mobilefähig sein und einen automatischen Dokumentencheck enthalten, um so die Bearbeitungsdauer zu verkürzen. Die festzustellende Unzufriedenheit mit der Bearbeitungsdauer von der Antragsgenehmigung bis zur Auszahlung der Fördergelder hängt jedoch primär mit einem Mangel an Personalstellen zusammen. Während die Anzahl der Förderanträge durch einen steigenden Bekanntheitsgrad des Förderprogramms und eine wachsende Nachfrage in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen ist, sind seit 2016 keine entsprechenden Stellenzuschaltungen erfolgt. Während im Jahr 2017 1.700 Anträge von zwei Vollzeitäquivalenten (VZÄ) bearbeitet wurden, waren im Jahr 2024 drei VZÄ mit der Unterstützung von wechselnden Nachwuchskräften für 6.200 Anträge zuständig.

Insgesamt hat das Förderprogramm „Klimaneutrale Antriebe“ aber einen sehr positiven Eindruck bei den Evaluationsteilnehmer*innen hinterlassen, was sich in einer Wiederbearbeitungsquote von 97 Prozent spiegelt.

3. Neue Förderlandschaft im Bereich Klimaneutrale Antriebe

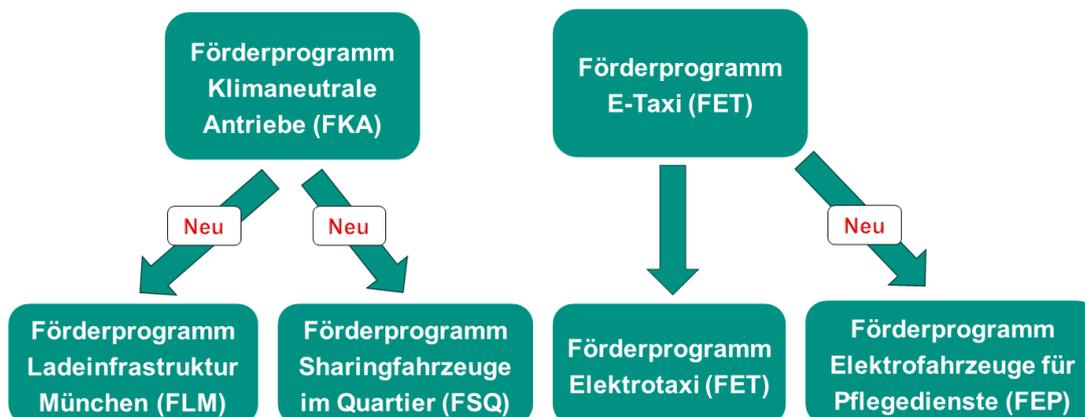
Mit der Fortschreibung des Förderprogramms „Klimaneutrale Antriebe“ und des Förderprogramms „Elektrotaxi“ wird das Ziel verfolgt, die Förderung weiter zu spezifizieren, damit die Fördermittel genau dort ankommen, wo Sie am nötigsten gebraucht werden und die größte Wirkung entfalten.

Insbesondere im Bereich der Fahrzeugförderung sowie der Ladeinfrastrukturvorhaben mit wenig Ladepunkten werden daher im Rahmen der Fortschreibung die größten Eingriffe durchgeführt. Der Teil der Beratungsleistungen wird zu großen Teilen unverändert übernommen, da die Ergebnisse der Evaluation die Notwendigkeit einer Förderung in diesem Bereich untermauerten.

Im engen Branchenaustausch im Zuge der Umsetzung des FET wurde immer wieder die Notwendigkeit einer Förderrichtlinie deutlich. Hier liegen aus dem Kreis der Antragsteller*innen allerdings kaum Verbesserungsvorschläge für die Fortschreibung der Förderung vor. Daher wird das FET nur in wenigen Punkten angepasst.

Um die Personenkreise, die mit der Förderung adressiert werden sollen, passgenauer erreichen zu können, werden die Förderungen fortan auf vier Förderrichtlinien aufgeteilt. Weiter dient die Aufteilung der Vereinfachung und Übersichtlichkeit der gesamten Förderlandschaft.

Überblick



21

3.1 Förderprogramm „Ladeinfrastruktur für München“ (FLM)

In der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für München“, die sich auf die Umsetzung größerer Ladeinfrastrukturvorhaben fokussiert, werden Teile aus dem aktuell laufenden FKA übernommen und inhaltlich angepasst. Die Förderrichtlinie ist unter Anlage 1 diesem Beschluss angehängt.

3.1.1 Inhalt

In der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für München“ sollen Ladeinfrastrukturvorhaben mit mindestens fünf Ladepunkten gefördert werden. Neben der Förderung von Ladepunkten ist ebenfalls eine Förderung der notwendigen elektrischen Installationen für Ladeinfrastruktur enthalten.

Die Förderhöhe beträgt 40 Prozent der förderfähigen Kosten bis maximal 500 Euro pro errichtetem Ladepunkt und maximal 1.000 Euro pro vorgerüstetem Stellplatz. Der Fördersatz wird damit unverändert aus dem FKA übernommen, da sich die Förderhöhe als ausreichend erwiesen hat. Eine Überförderung ist aufgrund der anteiligen Förderung ausgeschlossen.

Zusätzlich müssen folgende Nebenbestimmungen erfüllt sein:

- Die Ladepunkte müssen im Stadtgebiet München errichtet werden.
- Die Ladepunkte müssen mit 100 Prozent Ökostrom versorgt werden.
- Gefördert werden sowohl öffentlich zugängliche als auch nicht öffentlich zugängliche Ladepunkte, die auf Privatgrund errichtet werden.
- Es werden maximal 50 Ladepunkte und 50 Vorrüstungen pro Antragsteller*in und pro Kalenderjahr gefördert.

Als flankierende Maßnahme wird die Förderung von Beratungsleistungen aus dem FKA übernommen. Hier werden umfangreiche Beratungen und Konzepterstellung zu den Themen Elektromobilität und klimaneutrale Antriebe gefördert.

Die Förderhöhe beträgt 80 Prozent der förderfähigen Kosten bis maximal 3.000 Euro pro Beratungsleistung.

Zusätzlich müssen folgende Nebenbestimmungen erfüllt sein:

- Das Vorhaben, zu dem die Beratungsleistung durchgeführt wird, muss im Stadtge-

biet München liegen.

- Die Beratungsleistung muss durch eine*n zertifizierte*n Berater*in für Elektromobilität erbracht werden.
- Die Beratungsleistung muss neben einer Potentialanalyse und einer technischen Präsentation ebenfalls eine Ökobilanz, eine Wirtschaftlichkeitsberechnung sowie eine Darstellung der Fördermöglichkeiten des Vorhabens enthalten.
- Erfüllt das Ladeinfrastrukturvorhaben lediglich die gesetzlichen Mindestanforderungen, die durch das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) bei größeren Renovierungen vorgeschrieben sind, ist das Vorhaben nicht förderfähig.

3.1.2 Fachlicher Hintergrund

Die Förderung der Ladeinfrastruktur wird gegenüber dem aktuell laufenden Förderprogramm lediglich geringfügig verändert.

Die größte Änderung stellt die Untergrenze von mindestens fünf Ladepunkten oder mindestens fünf elektrischen Vorrüstungen, die im Rahmen eines Vorhabens umgesetzt werden müssen, dar. Durch diese Einschränkung fokussiert sich die Förderung auf Vorhaben, bei denen insbesondere bei der ersten Errichtung einer Ladeinfrastruktur größere Eingriffe in die vorhandene Elektrik eines Gebäudes nötig sind. Damit entstehen größere finanzielle Belastungen, die durch die Förderung abgemildert werden sollen.

Zusätzlich soll durch die Einschränkung auf mittlere und große Ladeinfrastrukturvorhaben die Arbeitsbelastung in der Verwaltung reduziert werden. Dadurch können vermehrt individuelle Beratungen zur Antragstellung geführt werden, die dem beziehungsweise der Antragsteller*in die Fördermittelbeantragung erleichtern soll.

Darüberhinausgehend hat die Evaluation des FKA gezeigt, dass die Umsetzung von lediglich einem Ladepunkt in vielen Fällen von den Privathaushalten eigenständig finanziert und umgesetzt werden kann und eine öffentliche Förderung nicht mehr zwingend notwendig ist.

Aus den bisherigen Rückmeldungen von Antragsteller*innen stellt sich insbesondere bei Wohnungseigentümergeinschaften (WEG) immer häufiger die Frage, wie die Antragstellung bei förderfähigen Vorhaben mit getrennten Kostenträger*innen ablaufen soll. Häufig übernimmt die WEG direkt die Kosten für den Eingriff in die Hauselektrik, Kosten, die am jeweiligen Stellplatz entstehen, werden jedoch durch den/ die Eigentümer*in direkt getragen. Auch bei vermieteten Stellplätzen ergibt sich diese Konstellation durch die getrennte Kostenübernahme von Vermieter*innen und verschiedenen Mieter*innen. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurde im neuen Förderprogramm für Ladeinfrastruktur eine separate Antragstellung für jede*n Kostenträger*in ermöglicht, wodurch die Förderung für ein Vorhaben transparent an die jeweiligen Kostenträger*innen zugeteilt werden kann. Die neue Förderrichtlinie passt sich also deutlich besser an die Bedarfe von WEGs an.

Die Förderung der Beratungsleistungen wird gegenüber dem aktuell laufenden Förderprogramm lediglich in der maximalen Fördersumme angepasst.

Inhaltlich besteht hier kein Bedarf zur Anpassung. Die maximale Fördersumme wurde weiter reduziert, um die Preisbildung der Beratungsleistungen stärker dem Angebot und der Nachfrage zu überlassen. Außerdem entstehen mit zunehmender Erfahrung im Bereich Beratungsleistungen Synergieeffekte, wodurch Beratungen bei gleicher Qualität günstiger angeboten werden können.

3.1.3 Erwartete Antragszahlen und Budget

Die erwarteten prognostizierten Antragszahlen für das FLM leiten sich aus den Antragszahlen im aktuell laufenden Förderprogramm ab. In der nachstehenden Tabelle sind die Förderzahlen abgebildet, die pro Jahr erwartet werden. Daraus leitet sich ein Budget ab, das pro Jahr vorgehalten werden muss, um für die prognostizierten Förderanträge entsprechende Mittelbindungen vorzunehmen.

Förderobjekt	Fördersumme pro Förderobjekt	Erwartete Förderzahl pro Jahr	Geplantes Budget pro Jahr
Elektrische Vorrüstung	1.000 €	2.100	2,1 Mio. €
Ladepunkt	500 €	1.100	0,55 Mio. €
Beratungen	3.000 €	120	0,36 Mio. €

Daraus ergibt sich wiederum ein jährliches Gesamtbudget in Höhe von ca. 3 Millionen Euro. Das Gesamtbudget für die geplante Laufzeit ist unter Punkt 3.6 dargestellt.

3.2 Förderprogramm „Sharingfahrzeuge in Quartieren“ (FSQ)

In der Förderrichtlinie „Sharingfahrzeuge im Quartier“ wird die zukünftige Förderung von E-Fahrzeugen in der Landeshauptstadt München beschrieben. Die Förderrichtlinie ist als Anlage 2 diesem Beschluss angehängt.

3.2.1 Inhalt

Die Förderrichtlinie „Sharingfahrzeuge in Quartieren“ umfasst zum einen die Förderung von Sharingstationen und zum anderen die Förderung von Maßnahmen, die im Rahmen eines Quartierskonzepts der Landeshauptstadt München empfohlen werden. Damit sollen Organisationen und Gemeinschaften adressiert werden, die auf Privatgrund für Ihre Mieter*innen bzw. Eigentümer*innen ein Sharingangebot umsetzen möchten. Damit werden gezielt WEGs, Wohnungsbaugenossenschaften und auch private Eigentümer*innen von größeren Wohnanlagen angesprochen.

Das Förderobjekt „Sharingstation“ soll mindestens aus drei lokal emissionsfreie Fahrzeuge als Sharingfahrzeuge bestehen, die einem bestimmten Personenkreis nach allgemeinen Kriterien, die keine Personen ausschließen oder diskriminieren dürfen, zugänglich gemacht werden. Die Station muss im Stadtgebiet München auf Privatgrund errichtet werden. Eine Förderung ist nur bei Errichtung im Gebäudebestand möglich. Das Angebot soll 24 Stunden an sieben Tagen pro Woche zur Verfügung stehen und über eine Reservierungsfunktion bereits im Vorfeld der Nutzung gebucht werden können.

Der Personenkreis muss mindestens zehn Personen mit einem Mindestalter von 16 Jahren umfassen. Förderfähige Fahrzeuge in einer Sharingstation sind neben E-Pkw auch Leichtfahrzeuge sowie Lastenpedelecs und Lastenräder.

Die förderfähigen Kosten umfassen neben den Anschaffungskosten der Fahrzeuge auch die Anschaffungskosten der Infrastruktur, die für die Station benötigt wird, wie beispielsweise eine Ladestation, Fahrradständer oder gegebenenfalls eine Überdachung. Nicht förderfähig sind die späteren Betriebskosten der Station.

Die Förderhöhe beträgt 40 Prozent der förderfähigen Kosten und ist bei einem maximalen Betrag von 5.000 Euro pro förderfähigem Fahrzeug in der Sharingstation gedeckelt. Durch die anteilige Förderung, die bei einem maximalen Betrag gedeckelt ist, wird die Fördersumme den verschiedenen Anforderungen an eine Sharingstation und damit unterschiedlich hohe Kosten gerecht. Hier kann es beispielsweise je nach Aufstellungsort zu unterschiedlichen Anforderungen an Witterungsschutz oder Schutz vor Vandalismus kommen.

Durch die anteilige Förderung wird gleichzeitig eine Überförderung verhindert, da nicht mehr als ein Viertel der Investitionskosten gefördert wird.

Zum anderen zielt die Richtlinie auf die Förderung von Maßnahmen ab, die im Rahmen eines Quartierskonzept der Landeshauptstadt München empfohlen werden und in einem Kontext mit klimaneutralen Antrieben stehen. Quartierskonzepte werden in der Regel in Zusammenarbeit mit den dort lebenden und arbeitenden Bürger*innen erstellt und erfassen Vorschläge und Maßnahmen, die im Quartier umgesetzt werden können. Dabei werden sowohl die individuellen Rahmenbedingungen eines jeden Quartiers als auch die Wünsche und Sorgen der Bürger*innen berücksichtigt. Die Maßnahmen müssen im Stadtgebiet München auf Privatgrund umgesetzt werden.

Die förderfähigen Kosten sind sämtliche investive Kosten, die bei der Anschaffung von Gegenständen für die Umsetzung der Maßnahme entstehen. Es werden keine Betriebskosten gefördert.

Die Förderhöhe beträgt 40 Prozent der förderfähigen Kosten bis maximal 10.000 Euro pro förderfähiger Maßnahme.

3.2.2 Fachlicher Hintergrund

Mit der Förderrichtlinie FSQ sollen gezielt individuelle Angebote gefördert werden, die es Anwohner*innen ermöglichen, Fahrten emissionsfrei zu erledigen. Mit der Förderung sollen beispielsweise WEGs oder Einzeleigentümer*innen größerer Wohn- oder Bürogebäude dabei unterstützt werden, vor Ort Mobilitätsangebote für die Mitarbeiter*innen oder Anwohner*innen zu schaffen. Durch die geförderten Maßnahmen sollen für die privaten Nutzer*innen vor Ort niederschwellige Angebote entstehen, die den Einstieg in die emissionsfreie Mobilität erleichtern.

Das Förderobjekt „Sharingstation“ ist durch drei quantitativ und qualitativ umschriebene Bereiche definiert:

1. Förderfähige Fahrzeuge, die in der Sharingstation enthalten sein dürfen.
2. Personenkreis, dem die Sharingstation zugänglich gemacht werden muss.
3. Sonstige Anforderungen, zum Beispiel zum Standort.

Zu 1:

Die förderfähigen Fahrzeuge wurden mit E-Pkw, E-Leichtfahrzeugen und Lastenfahrrädern mit und ohne Elektrounterstützung möglichst weit gefasst. Dadurch können je nach erwartetem Nutzer*innenkreis, die dem Wegezweck am besten angepassten Fahrzeuge gewählt werden. Im Gegensatz zum FKA sollen im Rahmen des FSQ auch E-Pkw gefördert werden, da Sie in diesem Kontext einzig als Sharingfahrzeuge zum Einsatz kommen. So können Nutzer*innen zum einen Erfahrungen machen mit der Nutzung eines E-Pkws und gleichzeitig mit der Nutzung eines Sharingangebots. Durch dieses niederschwellige Angebot vor Ort entsteht ein Verlagerungspotential von den bisher getätigten Fahrten mit einem Verbrennungsfahrzeug hin zu Fahrten mit einem lokal emissionsfreien Fahrzeug. Die Nutzung des Sharingangebots kann so auch zu Abschaffungen von Verbrennerfahrzeugen führen oder Neuanschaffungen von privaten Pkws verhindern. So werden durch diese Maßnahme auch Menschen erreicht, die auf die Nutzung eines Pkws angewiesen sind.

Zu 2:

Die im Punkt 3.2.1 bereits vorgestellten Kriterien für die Definition des Personenkreises wurden auf Grundlage der Erfahrungen aus dem FKA erstellt. Im FKA wird aktuell ein sogenannter Sharingbonus ausbezahlt, sofern ein gefördertes Fahrzeug neben der eigenen Nutzung auch als Sharingfahrzeug zur Verfügung gestellt wird. Hier wurden Kriterien entwickelt, die festlegen, wann ein gefördertes Fahrzeug als Sharingfahrzeug gilt. Diese Kri-

terien, die im FKA noch als Option für die Gewährung eines Sharingbonus angeboten wurden, werden im FSQ die zentrale Fördervoraussetzung, ohne die keine Förderung der Fahrzeuge möglich ist.

Für die Fortschreibung wurde für die Definition des Personenkreises auf diese bewährten Vorgaben zurückgegriffen.

Zu 3:

Als sonstige Anforderungen sind neben dem Standort auf Privatgrund im Stadtgebiet München auch noch Vorgaben an die Funktionalität des Angebots verbunden. Beispielsweise die Verfügbarkeit sowie eine Reservierungsfunktion, über die die oder der Nutzer*in verfügbare Fahrzeuge einsehen und reservieren kann. Eine Förderung im Zusammenhang mit Neubauten wird in der Förderrichtlinie FSQ ausgeschlossen. Bei Neubauten werden sehr häufig bereits Mobilitätsstationen mit eingerichtet, da so die zu errichtende Anzahl an Stellplätzen für das Gebäude deutlich reduziert werden kann, was mit signifikanten finanziellen Einsparungen einhergeht. Um hier Mitnahmeeffekte zu reduzieren, soll die Förderung ausschließlich für Errichtungen im Gebäudebestand zur Verfügung stehen.

Die Förderung von Maßnahmen, die im Rahmen eines Quartierkonzepts, das durch die Landeshauptstadt München in Auftrag gegeben wurde, empfohlen werden, bezieht sich auf die Förderung mit einem Bezug zu emissionsfreien Fahrzeugen. Die Förderung ist bewusst sehr offen gestaltet und soll im Zuge der Erstellung solcher Konzepte aktiv beworben werden. Dadurch flankiert die Förderung die Quartierskonzepte der LHM, da die Antragsteller*innen später bei der Umsetzung der Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung erhalten können.

3.2.3 Erwartete Antragszahlen und Budget

Da beim FSQ keine Daten aus laufenden Förderprogrammen vorhanden sind, wurden die Zahlen mittels der Anzahl der beantragten oder gewährten Sharingboni (siehe 3.2.2) und Beratungsleistungen aus dem FKA abgeschätzt. Der dadurch ermittelte Fördertopf soll nach einem Jahr evaluiert und gegebenenfalls durch Umschichtungen aus einem der anderen Förderprogramme angepasst werden.

Förderobjekt	Fördersumme pro Förderobjekt	Erwartete Förderzahl pro Jahr	Geplantes Budget pro Jahr
Sharingfahrzeuge (in einer Sharingstation)	5.000 €	50	250.000 €
Maßnahme	10.000 €	10	100.000 €

Daraus ergibt sich ein jährliches Gesamtbudget in Höhe von ca. 0,35 Millionen Euro. Das Gesamtbudget für die geplante Laufzeit ist unter Punkt 3.6 dargestellt.

3.3 Förderprogramm „E-Taxi“ – Fortsetzung (FET)

In der Förderrichtlinie „E-Taxi“ wurde die bereits bestehende Förderrichtlinie inhaltlich angepasst und fortgeschrieben. Die Förderrichtlinie ist unter Anlage 3 diesem Beschluss angehängt.

Die E-Taxiförderung wird durch die Münchner Taxiunternehmer*innen sehr gut angenommen, regelmäßige Austauschtreffen mit den Unternehmer*innen bestätigen dies. Deutschlandweit gibt es kaum E-Taxiförderungen mit einem vergleichbaren Volumen und ohne rechtlichen Zwang zur Nutzung von E-Taxis.

3.3.1 Inhalt

In der Förderrichtlinie „E-Taxi“ soll die Anschaffung von E-Pkws (Klasse M1 und N1) sowie Ladeinfrastrukturvorhaben für Münchner Taxiunternehmer*innen gefördert werden.

Die Förderhöhe beträgt 25 Prozent der förderfähigen Kosten bis maximal 7.500 Euro pro E-Pkw.

Ladeinfrastrukturvorhaben sollen mit 40 Prozent der förderfähigen Kosten bis maximal 500 Euro pro errichtetem Ladepunkt und maximal 1.000 Euro pro vorgerüsteten Stellplatz gefördert werden.

Um die Förderung erhalten zu können, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Das E-Fahrzeug muss mit einer Genehmigungsurkunde zur Ausführung des Verkehrs mit Taxen gem. §47 PBefG in der LHM betrieben werden.
- Das E-Fahrzeug muss in der dreijährigen Haltefrist 30.000 Kilometer bei der Beförderung von Personen zurücklegen.
- Die Ladepunkte müssen auf Privatgrund im Stadtgebiet München errichtet werden.
- Die Ladepunkte müssen mit 100 Prozent Ökostrom versorgt werden.

3.3.2 Fachlicher Hintergrund

Aktuell sind in München ca. 3.150 Fahrzeuge als Taxi zugelassen. Nur ca. 150 davon sind Elektrotaxis (Stand 28.02.2025). Um das Ziel der Klimaneutralität 2035 erreichen zu können, müssen daher ca. 3.000 Taxen in 10 Jahren auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge umgestellt werden. Wie unter Punkt 1.3 beschrieben, ist dieser Umstieg ohne flankierende Fördermaßnahmen nicht möglich.

Da über die Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für München“ ausschließlich Ladeinfrastrukturvorhaben mit mindestens fünf Ladepunkten gefördert werden, wird die Förderrichtlinie „E-Taxi“ dahingehend ergänzt, um zu den E-Fahrzeugen auch die nötige Ladeinfrastruktur zu schaffen. Das Thema Ladeinfrastruktur ist aktuell noch eine der größten Herausforderungen für die Taxibranche, da sie aufgrund der geringen Standzeiten eine höhere Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur benötigt. Aufgrund der deutlichen Preisunterscheide zwischen öffentlichem Schnellladen und Laden an der eigenen privaten Ladesäule spielt hier auch die eigene Ladeinfrastruktur eine große Rolle. Um hier die Branche (zumindest auf Privatgrund) unterstützen zu können und den Umstieg zu beschleunigen, sollen über das Förderprogramm „E-Taxi“ auch Ladepunkte und die entsprechende Installation gefördert werden.

Die Förderung der E-Fahrzeuge wird gegenüber dem aktuell laufenden Förderprogramm lediglich in der maximalen Fördersumme angepasst.

Um die Klimaschutzziele der LHM zu erreichen, müssen, wie oben beschrieben, ca. 300 Taxis pro Jahr auf E-Fahrzeuge umgestellt werden. Damit sollen pro Jahr 50 Prozent mehr E-Fahrzeuge gefördert werden als noch in den beiden Vorjahren. Da das jährlich zur Verfügung stehende Budget nahezu unverändert bleibt, wird die maximale Fördersumme angepasst. Diese liegt ab dem Jahr 2026 bei 25 Prozent und maximal 7.500 Euro pro E-Taxi. Das zur Verfügung stehende Budget wird zudem nun auch für die Förderung der notwendigen Ladeinfrastruktur genutzt. Die Anpassung entspricht zum anderen dem degressiven Charakter der Förderung, die auch mit dem Klimageschwindigkeitsbonus beabsichtigt war. Über den Klimageschwindigkeitsbonus wurde für die 100 beantragten Fahrzeuge, die zudem innerhalb von zwei Monaten nach der Bewilligung des Förderantrags im Förderportal bestellt wurde, ein zusätzlicher Bonus von 10 Prozent der Förderhöhe gewährt.

Bei den taxitauglichen E-Fahrzeugen konnten die Nettoanschaffungskosten anhand der eingereichten Nachweise der Taxiunternehmen betrachtet werden, diese liegen bei ca. 40.000 Euro bis 45.000 Euro für die am häufigsten beantragten Modelle (Tesla Modell Y, Toyota BZ4X und NIO ET7).

Aus der Anfang 2023 durchgeführten Befragung des Referats für Klima- und Umweltschutz ging hervor, dass die Anschaffungskosten für herkömmlich betriebene Fahrzeuge zumeist bei 30.000 Euro bis 35.000 Euro liegen.

Durch die Förderung von künftig 25 Prozent der Nettokosten bis hin zu maximal 7.500 Euro wird ein Teil der Anschaffungsmehrkosten kompensiert. Hier kann der verbleibende Teil der Mehrkosten durch die geringeren Wartungs- und Reparaturkosten über die Haltedauer von drei Jahren wieder eingespart werden.

Neben den Anpassungen bei den Förderobjekten und der Höhe der Fördersumme werden die Regelungen zur Doppelförderung im Rahmen der neuen Förderrichtlinie angepasst. Unverändert weitergeführt werden die Regelung zur einmaligen Förderung der Antriebsart durch die LHM sowie die Kombination mit dem Förderprogramm „Inklusionstaxi“ des Sozialreferats (Förderung von bis zu 10.000€ für den rollstuhlgerechten Umbau von (E-) Taxis).

Neuaufgenommen wird die Ermöglichung der Kumulierung der städtischen Förderung mit Förderprogrammen des Bundes oder des Freistaats Bayerns sofern die Gesamtfördersumme 50 Prozent der Nettoanschaffungskosten nicht übersteigt. Die Anpassung erfolgt vor dem Hintergrund möglicher neuer Förderprogramme des Bundes oder des Freistaats über die Laufzeit des FET. Durch eine mögliche Maximierung der finanziellen Anreize können Taxiunternehmer*innen noch stärker unterstützt und die Flottenumstellung beschleunigt werden.

Die neue Förderrichtlinie „E-Taxi“ wird das bestehende Förderprogramm, das zum 31.12.2025 ausläuft, verlängern. Zu Neuansträgen, die bis 31.12.2025 für das 2024 in Kraft getretene FET eingehen, muss bis 31.03.2026 eine Bestellbestätigung vorgelegt werden.

Die oben dargestellten Änderungen treten damit zum 01.02.2026 in Kraft.

3.3.3 Erwartete Antragszahlen und Budget

Die erwarteten Antragszahlen für die angepasste E-Taxiförderung leiten sich aus den Antragszahlen im aktuell laufenden Förderprogramm sowie den Klimaschutzzielen der LHM ab. In der nachstehenden Tabelle sind die Förderzahlen abgebildet, die pro Jahr erwartet werden. Daraus leitet sich ein Budget ab, das pro Jahr eingeplant werden muss, um für die eingehenden Förderanträge entsprechende Mittelbindungen vorzunehmen.

Förderobjekt	Fördersumme pro Förderobjekt	Erwartete Förderzahl pro Jahr	Geplantes Budget pro Jahr
E-Taxi	7.500 €	300	2,25 Mio. €
Elektrische Vorrüstung	1.000 €	300	0,3 Mio. €
Ladepunkt	500 €	300	0,15 Mio. €

Daraus ergibt sich ein jährliches Gesamtbudget in Höhe von ca. 2,7 Millionen Euro. Das Gesamtbudget für die geplante Laufzeit ist unter Punkt 3.6 dargestellt.

3.4 Förderprogramm „Pflegedienste“ (FEP)

In der Förderrichtlinie „Elektrofahrzeuge für Pflegedienste“ wird die zukünftige Förderung

von E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur für ambulante Pflegedienste in der Landeshauptstadt München beschrieben. Die Förderrichtlinie ist als Anlage 4 diesem Beschluss angehängt.

3.4.1 Inhalt

In der Förderrichtlinie „Pflegedienste“ soll die Anschaffung von E-Pkws (Klasse M1 und N1), elektrischen Leichtfahrzeugen (Klasse L6e und L7e) sowie Ladeinfrastrukturvorhaben für ambulante Pflegedienste gefördert werden.

Die Förderhöhe beträgt 25 Prozent der förderfähigen Kosten bis maximal 5.000 Euro pro E-Pkw beziehungsweise Leichtfahrzeug. Ladeinfrastrukturvorhaben sollen mit 40 Prozent der förderfähigen Kosten bis maximal 500 Euro pro errichtetem Ladepunkt und maximal 1.000 Euro pro vorgerüstetem Stellplatz.

Um die Förderung für E-Fahrzeuge erhalten zu können, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Der ambulante Pflegedienst muss einen Sitz oder eine Niederlassung in der LHM sowie einen Versorgungsvertrag nach §72 SGB XI haben.
- Ein ambulanter Pflegedienst mit Sitz außerhalb Münchens und einem Versorgungsvertrag nach §72 SGB XI muss überwiegend Personen in München versorgen (mindestens 75 Prozent).

Um die Förderung für Ladeinfrastruktur erhalten zu können, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Die Ladepunkte beziehungsweise die elektrischen Vorrüstungen müssen auf Privatgrund im Stadtgebiet München errichtet werden.
- Die Ladepunkte müssen mit 100 Prozent Ökostrom versorgt werden.

3.4.2 Fachlicher Hintergrund

Aktuell gibt es in München rund 300 ambulante Pflegedienste. Diese nutzen für ihre Fahrtwege, die zur Versorgung der zu pflegenden Münchner*innen notwendig sind, aktuell überwiegend Verbrennerfahrzeuge.

Ambulante Pflegedienste legen täglich planbare und vergleichsweise kurze innerstädtische Strecken zurück. Aufgrund der täglichen Nutzung ist die Jahresfahrleistung dennoch hoch. Da die Fahrzeuge nur tagsüber genutzt und damit nachts geladen werden können, kann dieses Fahrprofil sehr gut durch Elektrofahrzeuge abgebildet werden.

Bei diesen Fahrten werden zumeist Klein- und Kleinstwagen (beispielsweise VW Up, Anschaffungskosten ca. 10.000 Euro) genutzt, hier sind die prozentualen Mehrkosten pro E-Fahrzeug erheblich. Eine Rückfrage bei der VDI / VDE Innovation + Technik GmbH, dem Projektträger des Flottenaustauschprogramms „Sozial und Mobil“ des Bundesministeriums Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMU), ergab, dass die Anschaffungsmehrkosten von E-Fahrzeugen, wie sie im Bereich der Pflegedienste eingesetzt werden, ca. 8.000 Euro betragen. Durch die geringeren Wartungs- und Reparaturkosten von E-Fahrzeugen gegenüber Verbrennerfahrzeugen wird ein Teil der Mehrkosten der Anschaffung über die Haltedauer von drei Jahren wieder eingespart.

Die verbleibenden Mehrkosten in Höhe von 5.000 bis 6.000 Euro sind für die Pflegedienste eine finanzielle Mehrbelastung, die zur Entscheidung gegen die Umstellung auf Elektrofahrzeuge führt. Durch eine Förderung von bis zu 5.000 Euro pro Elektrofahrzeug soll den Pflegediensten die Möglichkeit gegeben werden bei Neuanschaffungen Verbrenner durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen.

Da Pflegedienste zumeist innerhalb eines bestimmten eng begrenzten Stadtbereichs im

Einsatz sind und Hilfsmittel transportieren müssen, ist die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln nur schwer und nicht zielführend möglich, da zumeist auch Materialien zur Versorgung der zu Pflegenden transportiert werden müssen.

Das sich wiederholende Fahrprofil von ambulanten Pflegediensten ermöglicht es, Ladeinfrastruktur an immer gleichen Standorten zu nutzen. Da aufgrund der geringen täglich zurückgelegten Fahrtstrecke zumeist kein Zwischenladen notwendig wird, können die Fahrzeuge nach Schichtende wieder aufgeladen werden. Daher ist eine Nutzung von öffentlicher Ladeinfrastruktur im Regelfall nicht nötig. Daher rückt auch aus Kostengründen eine Ladeinfrastruktur auf Privatgrund in den Fokus. Um hier ein vollumfängliches Anreizpaket für die Pflegebranche zu schaffen, wird analog zur E-Taxiförderung auch die Schaffung von Ladeinfrastruktur gefördert.

Ebenso wie bei der E-Taxiförderung wird die Kumulierung der städtischen Förderung mit Förderprogrammen des Bundes oder des Freistaats Bayerns, sofern die Gesamtförder-summe 50 Prozent der Nettoanschaffungskosten nicht übersteigt, ermöglicht. Eine Kombination der Förderung mit dem Investitionsförderprogramm des Sozialreferats ist möglich, da über das FEP die Mehrkosten für E-Fahrzeuge gefördert werden. Über das Investitionsförderprogramm des Sozialreferats hingegen werden betriebsnotwendige Investitionsaufwendungen, unter anderem Büroausstattung, Dienstfahrzeuge sowie Kosten für Miete und Pacht gefördert, es gibt hier jeweils förderfähige Höchstbeträge. Die maximal mögliche Förderung pro Pflegedienst richtet sich hier nach der Zahl der Vollzeitäquivalente. Das Referat für Klima- und Umweltschutz war bei der Entwicklung des FEP im ständigen Austausch mit dem Sozialreferat. So konnte eine bedarfsgerechte Förderung, die auf die Mehrkosten für E-Fahrzeuge abzielt, entwickelt werden.

Durch eine mögliche Maximierung der finanziellen Anreize können ambulante Pflegedienste noch stärker unterstützt und die Flottenumstellung beschleunigt werden.

Mit der Förderung der emissionsfreien Mobilität im Bereich der Pflegedienste geht die LHM, wie in den vergangenen Jahren bereits mit der E-Taxiförderung, richtungsweisend voran. Der Bereich der ambulanten Pflege wird in den kommenden Jahren durch die älter werdende Gesellschaft noch weiter an Wichtigkeit gewinnen. Im sozialen Bereich der Daseinsvorsorge sind Gewinnspannen so nicht vorgesehen, weshalb das Referat für Klima- und Umweltschutz hier die lokal emissionsfreie Mobilität mit der Förderung der Anschaffungsmehrkosten unterstützen möchte.

3.4.3 Erwartete Antragszahlen und Budget

Da die erwarteten Antragszahlen für das FEP nicht aus vorherigen Förderprogrammen abgeleitet werden können, wurde analog zum Taxiförderprogramm die benötigten Förderzahlen über die Gesamtzahl der in München aktuell in der ambulanten Pflege arbeitenden Personen ermittelt. Die Zahl der aktuell eingesetzten Pkws lässt sich auf Grundlage von Daten aus dem Sozialreferat ermitteln. Ca. 4.000 Vollzeitäquivalente arbeiteten 2023 bei den 200 im Sozialreferat antragstellenden ambulanten Pflegediensten (Investitionsförderprogramm). Eine Rückfrage bei der Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. ergab, dass im Schnitt ein Fahrzeug von zwei Mitarbeiter*innen genutzt wird. Da nicht alle Mitarbeiter*innen in Vollzeit arbeiten und um die Gesamtzahl der in diesem Bereich Tätigen abzudecken, wird von einer Gesamtzahl von 2.000 Fahrzeugen im Bereich der ambulanten Pflegedienste ausgegangen. Geht man auch hier von einer Umstellung aller Fahrzeuge auf emissionsfreie Antriebe bis zum Jahr 2035 aus, müssen pro Jahr ca. 200 Fahrzeuge umgestellt werden.

In der nachstehenden Tabelle sind die Förderzahlen abgebildet, die pro Jahr erwartet werden. Daraus leitet sich ein Budget ab, das pro Jahr vorgehalten werden muss, um für die eingehenden Förderanträge entsprechende Mittelbindungen vorzunehmen.

Förderobjekt	Fördersumme pro Förderobjekt	Erwartete Förderzahl pro Jahr	Geplantes Budget
E-Fahrzeuge	5.000 €	200	1,0 Mio. €
Elektrische Vorrüstung	1.000 €	200	0,2 Mio. €
Ladepunkt	500 €	200	0,1 Mio. €

Daraus ergibt sich ein jährliches Gesamtbudget in Höhe von ca. 1,3 Millionen Euro. Das Gesamtbudget für die geplante Laufzeit ist unter Punkt 3.6 dargestellt.

3.5 Zusammenfassung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen

Eine Wirtschaftlichkeit und Notwendigkeit der Förderung von E-Fahrzeugen für Taxiunternehmen und Pflegedienste ist unter Punkt 3.3.2 und 3.4.2 dargestellt.

Für das Laden an öffentlichen Ladesäulen fallen im Schnitt ca. 0,50 Euro für AC-Laden und ca. 0,70 Euro für DC-Laden an. (vgl. <https://www.swm.de/elektromobilitaet/oeffentliche-ladestationen#preise>). Die Anzahl der öffentlichen Ladesäulen ist aktuell nicht ausreichend.

Um den künftigen Ladebedarf zu decken, ist es, auch aus Sicht des dafür zuständigen Mobilitätsreferats, zwingend erforderlich, das Laden nicht schwerpunktmäßig auf den knappen, öffentlichen Raum zu verlagern, sondern für das Laden insbesondere auf Privatgrund auszuweichen (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728 „Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund“).

Zudem ist das private Laden preiswerter und erhöht damit die Akzeptanz für Elektromobilität. Dem gegenüber stehen jedoch die hohen Anschaffungskosten der Ladeinfrastruktur.

Mit der Förderung von Ladeinfrastruktur auf Privatgrund werden durch die angepassten Fördervoraussetzungen größere Vorhaben (mit mehr als fünf Ladepunkten bzw. elektrisch vorgerüsteten Stellplätzen) fokussiert. Gerade hier entstehen durch die notwendigen Eingriffe in die vorhandenen Gebäudeelektrik hohe Kosten, die es abzufedern gilt. Für das Laden an einer privaten Ladestation fallen pro kWh ca. 0,20 Euro bis 0,35 Euro (zzgl. Grundpreis) an. Die Anschaffung von Ladeinfrastruktur, gerade im Bestand und bei größeren Vorhaben, ist jedoch mit erheblichen Kosten verbunden. Die Nettoanschaffungskosten für Ladeinfrastrukturvorhaben liegen bei ca. 2.000 Euro bis 4.000 Euro pro Stellplatz. Um hier die Akzeptanz zu stärken, ist eine Förderung der Anschaffungskosten unbedingt erforderlich.

Ohne eine Förderung der Anschaffung von E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur entstehen Mehrkosten, die nicht durch die bestehenden oder zusätzlichen Einnahmen abgedeckt werden können.

Für Pflegedienste und Taxiunternehmen ist der Einsatz von E-Fahrzeugen daher nicht wirtschaftlich darstellbar, ohne dass es zu einer Teuerung ihrer Leistungen kommt, was weder im Pflege- noch im Taxigewerbe sozial verträglich ist. Die Förderung ist notwendig, um die Elektrifizierung dieser Flotten voranzutreiben und die Klimaschutzziele der LHM zu erreichen.

3.6 Übersicht des Budgets und Zeitplan über alle Förderprogramme

Im nachfolgenden Teil werden die Budgets sowie der Zeitplan für die vier oben beschriebenen Förderprogramme dargestellt. Die Verteilung des Budgets erfolgt auf der Grundlage der vorhandenen Mittel sowie der prognostizierten benötigten Mittel die unter 0, 3.2.3, 3.3.3 und 3.4.3 dargestellt wurden.

Die Verteilung der Budgets, die Höhe der verfügbaren Mittel sowie der Zeitplan der Förderprogramme gehen auf den Planungsstand vom 28.02.2025 zurück.

Es wurde bei der Verteilung ebenfalls eine möglichst gleich lange Laufzeit der Förderprogramme angestrebt. Da bei der Kalkulation der Antragszahlen, insbesondere bei neuen Fördertatbeständen, Unsicherheiten bestehen, sollen die vier Budgetteile deckungsgleich sein. Auf diese Weise können in regelmäßigen Abständen die verfügbaren Mittel geprüft und die Budgets gegebenenfalls angeglichen werden, um ein möglichst langes Förderangebot sicherzustellen.

Zusätzlich zu den freien Mitteln aus dem FEM und FKA werden mit dem Abschluss der aktuell noch offenen Anträge im FKA ein Teil der aktuell noch gebundenen Mittel wieder frei werden. Diese Finanzmittel sind nicht Bestandteil der aktuellen Kalkulation, sollen aber bedarfsorientiert auf die Budgetteile der vier neuen Förderprogramme verteilt werden.

3.6.1 Überblick Restbudget

Im FEM sind bereits alle Förderprojekte abgeschlossen. Hier stehen die freien Mittel in Höhe von 4,311 Millionen Euro fest.

Um möglichst viel des vorhandenen Restbudgets im FKA für die Neuausrichtung der Förderrichtlinien zu nutzen, soll die Antragstellung im FKA vorzeitig am 30.04.2025 enden. Es wird eine Mittelbindung im FKA in Höhe von ca. 19,1 Millionen Euro zum 30.04.2025 prognostiziert. Damit ist hier ein Budget von 4,9 Millionen Euro frei.

Förderprogramm	Budget
FEM	4.311.000 Euro
FKA	Ca. 4.939.000 Euro
Summe	Ca. 9.250.000 Euro

Das Restbudget des FET verbleibt im FET und sichert damit eine Finanzierung des Förderprogramms wie geplant bis Ende 2025.

3.6.2 Zeitplan der Förderrichtlinien

Um die neuen Förderbedingungen unmittelbar nach dem Beschluss zur Verfügung zu stellen, sollen die drei neuen Förderrichtlinien für Ladeinfrastruktur, Sharingstationen und Pflegedienste zum 01.05.2025 in Kraft treten. Das Förderprogramm für E-Taxis mit den neuen Förderbedingungen soll erst zum 01.02.2026 in Kraft treten und damit die aktuelle Förderrichtlinie für Elektrotaxis, die am 31.12.2025 endet, ablösen.

Da die Antragstellung durch eine Fördersoftware abgewickelt werden soll, die im ersten Quartal 2026 zur Verfügung stehen wird, soll ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn gewährt werden, um die Förderpause zu überbrücken. Da für Taxiunternehmer*innen ein Förderprogramm bis Ende 2025 zur Verfügung steht, ist hier kein vorzeitiger Maßnahmenbeginn nötig.

Förderprogramm	Beschluss des Stadtrats	Start des Vorzeitigen Maßnahmenbeginns	Beginn der Antragstellung
FLM	30.04.2025	01.05.2025	01.02.2026
FSQ		01.05.2025	01.02.2026
FET		Nicht benötigt.	01.02.2026
FEP		01.05.2025	01.02.2026

3.6.3 Budgetverteilung auf die neuen Förderprogramme

Wie oben bereits dargestellt, war es das Ziel bei der Verteilung des Budgets eine möglichst gleich lange Laufzeit der Förderprogramme zu erreichen. Da im FET noch bis zum 31.12.2025 eine Finanzierung vorhanden ist, wurde zunächst das Budget für das Jahr 2025 für die übrigen drei Förderprogramme ermittelt. Ab dem 01.01.2026 wurde das verbleibende Restbudget auf alle vier Förderprogramme gleichmäßig verteilt. Die folgende Tabelle stellt die prognostizierte Mittelbindung für die jeweiligen Förderprogramme dar und dient der Kalkulation der benötigten Gesamtbudgets sowie der Laufzeit der Förderprogramme. Die Zahlungswirksamen Ausgaben sind im Finanzteil in den jeweiligen MIP Tabellen dargestellt.

Förderprogramm	2025	2026	Gesamtbudget
FLM	2.000.000 €	2.500.000 €	4.500.000 €
FSQ	235.000 €	295.000 €	530.000 €
FET	0 € (2 Mio. € Restbudget)	2.250.000 €	2.250.000 €
FEP	870.000 €	1.100.000 €	1.970.000 €
Summe	3.105.000 €	6.145.000 €	9.250.000 €

Es ergibt sich damit eine prognostizierte Laufzeit der vier Förderprogramme bis zum 25.10.2026. Da durch die Bearbeitung der vorhandenen Anträge im FKA erneut Mittel frei werden, ist zu erwarten, dass hier im Jahr 2026 weitere nicht abgerufene Fördermittel zur

Verfügung stehen. Damit kann gegebenenfalls eine Laufzeit der Förderprogramme bis zum Ende des Jahres 2026 gewährleistet werden.

4. Fördersoftware und verwaltungstechnische Abwicklung der Förderprogramme

Der Zeitablauf beruht auf dem Planungstand vom 28.02.2025.

Die vier Förderprogramme werden durch das RKU abgewickelt. Dabei kommt, wie bereits im FKA und im aktuell laufenden FET, die Fördersoftware FÖMIS zum Einsatz. Hier kann im RKU auf eine große Erfahrung mit dieser Fördersoftware zurückgegriffen werden. Neben dem Förderportal in FÖMIS, das spätestens ab dem ersten Quartal 2026 zur Verfügung stehen soll, wird auch eine IT gestützte Lösung für den ab 01.05.2025 anvisierten vorzeitigen Maßnahmenbeginn gemeinsam mit dem IT-Referat (RIT) gefunden werden. Dafür werden folgende Kosten veranschlagt:

	Erwartete Kosten
IT gestützter vorzeitiger Maßnahmenbeginn	50.000 €
Fördersoftware für FLM, FSQ, FET und FEP	275.000 €
Personelle Unterstützung für Testmanagement	125.000 €
Kosten für Updates (bis Ende 2028)	Ca. 150.000 €
Summe	600.000 €

Aufgrund knapper Ressourcen müssen für eine personelle Unterstützung bei der Umsetzung der Anpassungen in der Fördersoftware zusätzliche Mittel eingeplant werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Fördersoftware in möglichst kurzer Zeit entwickelt werden kann und so den Antragsteller*innen zeitnah zur Verfügung stehen.

Die Kosten für Updates entstehen durch Verbesserungen im Bearbeitungsprozess, die sich häufig erst nach gesammelter Erfahrung mit dem jeweiligen Förderprogramm ergeben oder auch durch geänderte Rahmenbedingungen, die das Erfassen zusätzlicher Daten erforderlich machen.

Bei der Kalkulation ist zu beachten, dass auch nach dem Ende der Antragstellung die Umsetzung und Bearbeitung der vorhandenen Anträge ca. zwei Jahre in Anspruch nimmt. Es sind daher für das FKA noch Updates bis Ende 2026 eingeplant und für die übrigen Förderprogramme bis Ende 2028.

Diese Kosten können teilweise aus Restmitteln des RKU finanziert werden. Es stehen bereits **350.000 Euro** umgewidmete Restmittel für die Verwendung in der Fördersoftware **zur Verfügung**. Um das kalkulierte Budget zu erreichen, sollen **weitere 250.000 Euro** aus den im Jahr 2026 zurückfließenden Restmitteln aus dem FKA für die Verwendung in der Fördersoftware **umgewidmet werden**.

5. Darstellung der Aufwendungen und der Finanzierung

Die nachfolgenden Tabellen beruhen auf dem Planungsstand vom 28.02.2025.

Die Finanzierung der Aufwendungen erfolgt aus Einsparungen (Restmittel) in gleicher Höhe. Die unter dem Entscheidungsvorschlag dargestellten Maßnahmen haben folgende finanziellen Auswirkungen:

5.1 Investitionstätigkeit

Einzahlungen	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe der Einzahlungen (Zeile S4)		9.250.000 in 2025	
davon:			
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen (Zeile 15)			
Einzahlungen aus Investitionsbeiträgen u.ä. Entgelten für Investitionstätigkeit (Zeile 16)			
Einzahlungen aus der Veräußerung von Sachvermögen (Zeile 17)			
Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzvermögen (Zeile 18)			
Einzahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 19) FiPo 1162.988.7550.5		4.311.000 in 2025	
Einzahlung für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 19) FiPo 1162.988.7640.4		4.939.000 In 2025	

Auszahlungen	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe der Auszahlungen (Zeile S5)			9.250.000 von 2025 bis 2028
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24) FiPo Neu			4.500.000 von 2025 bis 2028
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24) FiPo Neu			530.000 von 2025 bis 2028
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24) FiPo 1162.987.7680.2			2.250.000 von 2026 bis 2028
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24) FiPo Neu			1.970.000 von 2025 bis 2028

5.2 Finanzierung und Umsetzung im Haushalt

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen des vorhandenen Budgets aus Einsparungen (Restmitteln) bei Maßnahmen i. H. v. 9.250.000 Euro (investiv) durch Umschichtung aus Auszahlungen aus Investitionstätigkeit.

5.3 Anpassungen im Mehrjahresinvestitionsprogramm

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2025-2029 wird wie folgt angepasst:

alt:

Förderprogramm Elektromobilität (IHFEM), Maßnahmen-Nr. 1162.7550, MIP 2024-2028
VAR 650

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2023	Programmzeitraum 2024-2028 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2024-2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Finanz. 2030 ff.
987	3.008	2.186	822	0	0	0	822	0	0	0
988	13.143	10.663	2.480	0	0	0	2.480	0	0	0
Summe	16.151	12.849	3.302	0	0	0	3.302	0	0	0

Zusätzlich zu den 3.302.000 Euro sind auf der FIPO 1162.7550 vom Gesamtbudget weitere 1.187.000 Euro im Förderbudget frei. Diese Restmittel auf den Vorjahren wurden aufgrund des geplanten Auslaufens des Förderprogramms nicht mehr auf der FIPO angemeldet. Mit der Umschichtung müssen diese Mittel auf anderen Finanzpositionen wieder eingeplant werden siehe unten.

Förderprogramm Klimaneutrale Antriebe (FKA), Maßnahmen-Nr. 1162.7640, MIP 2024-2028
VAR 650

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2023	Programmzeitraum 2024-2028 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2024-2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Finanz. 2030 ff.
988	22.800	514	22.286	1.800	5.000	5.000	6.000	4.486	0	0
Summe	22.800	514	22.286	1.800	5.000	5.000	6.000	4.486	0	0

Förderprogramm E-Taxi GSB III Nr. 2, Maßnahmen-Nr. 1162.7680, MIP 2024-2028
VAR 650

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2023	Programmzeitraum 2024-2028 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2024-2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Finanz. 2030 ff.
987	4.000	0	4.000	2.000	2.000	0	0	0	0	0
Summe	4.000	0	4.000	2.000	2.000	0	0	0	0	0

neu:

Förderprogramm Elektromobilität (IHFEM), Maßnahmen-Nr. 1162.7550

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2024	Programmzeitraum 2025-2029 (Euro in 1.000)							nachrichtlich	
			Summe 2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Finanz. 2031 ff.	
987	2.186	2.186	0	0	0	0	0	0	0	0	
988	10.841	10.841	0	0	0	0	0	0	0	0	
Summe	13.027	13.027	0	0	0	0	0	0	0	0	

Förderprogramm Klimaneutrale Antriebe (FKA), Maßnahmen-Nr. 1162.7640

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2024	Programmzeitraum 2025-2029 (Euro in 1.000)							nachrichtlich	
			Summe 2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Finanz. 2031 ff.	
988	17.861	1.280	16.581	5.500	5.000	4.000	2.081	0	0	0	
Summe	17.861	1.280	16.581	5.500	5.000	4.000	2.081	0	0	0	

Förderprogramm E-Taxi GSB III Nr. 2 (FET), Maßnahmen-Nr. 1162.7680

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2024	Programmzeitraum 2025-2029 (Euro in 1.000)							nachrichtlich	
			Summe 2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Finanz. 2031 ff.	
987	6.250	408	5.842	2.530	2.130	1.182	0	0	0	0	
Summe	6.250	408	5.842	2.530	2.130	1.182	0	0	0	0	

Förderprogramm Ladeinfrastruktur für München (FLM), Maßnahmen-Nr. neu

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2024	Programmzeitraum 2025-2029 (Euro in 1.000)							nachrichtlich	
			Summe 2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Finanz. 2031 ff.	
988	4.500	0	4.500	1.500	2.200	800	0	0	0	0	
Summe	4.500	0	4.500	1.500	2.200	800	0	0	0	0	

Förderprogramm Sharingfahrzeuge im Quartier (FSQ), Maßnahmen-Nr. neu

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2024	Programmzeitraum 2025-2029 (Euro in 1.000)							nachrichtlich	
			Summe 2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Finanz. 2031 ff.	
988	530	0	530	150	200	180	0	0	0	0	
Summe	530	0	530	150	200	180	0	0	0	0	

Förderprogramm Elektrofahrzeuge für Pflegedienste (FEP), Maßnahmen-Nr. neu

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2024	Programmzeitraum 2025-2029 (Euro in 1.000)							nachrichtlich	
			Summe 2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Finanz. 2031 ff.	
988	1.970	0	1.970	500	800	670	0	0	0	0	
Summe	1.970	0	1.970	500	800	670	0	0	0	0	

Abkürzungen:

I (98x) = Investitionsförderungsmaßnahme bzw. Pauschalen für

Investitionsfördermaßnahmen (Hinweis: B beinhaltet auch E und I)

6. Produktbezug

Die Veränderungen betreffen die Produkte 45561200 Förderung von Einrichtungen und Projekten im Umweltbereich.

6.1 Produktbeschreibung

Eine Änderung der Produktbeschreibung ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

7. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Ja, positiv

Das Förderprogramm „Klimaneutrale Antriebe“ verfolgt verschiedene Ziele der Landeshauptstadt München, darunter die klimarelevanten Aspekte der Senkung der lokalen CO₂-Emissionen im Sinne des Klimaschutzes durch eine Minderung des Verbrauchs von fossilen Energieträgern und die Verringerung der Emissionen von Schadgasen (vor allem Stickoxide) und Feinstäuben im Stadtgebiet als Beitrag zum Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt München.

Eine Prüfung von möglichen Alternativen wurde im Rahmen der oben dargestellten Evaluierung der aktuellen und vorherigen Programme sowie der oben dargestellten Konzeption der Folgeprogramme durchgeführt. So wurde der hier eingereichte Vorschlag bezüglich der Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Rahmen der vorhandenen Mittel optimiert.

Sind durch das Vorhaben auch soziale Auswirkungen zu erwarten?

Nein, es gibt keine sozialen Auswirkungen.

8. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Die Stellungnahmen entsprechen dem Planungsstand vom 28.02.2025.

Die Beschlussvorlage wurde mit der Stadtkämmerei abgestimmt. Die Stadtkämmerei stimmt der Beschlussvorlage nicht zu. Die Stellungnahmen sind in Anlage 6 und Anlage 9 dieser Beschlussvorlage angehängt.

Die Beschlussvorlage wurde mit dem Sozialreferat (SOZ) abgestimmt. Das SOZ erhebt keine Einwände gegen die Beschlussvorlage, bittet aber einige Punkte, die in Anlage 7 aufgeführt sind, zu beachten.

Das RKU nimmt zu diesen Punkten wie folgt Stellung:

Tag- und Nachtnutzung

Bei einer durchschnittlichen jährlichen Jahresfahrleistung von 7.000 km pro eingesetztes Fahrzeug, werden heruntergerechnet durchschnittlich 20 km pro Tag zurückgelegt. Die Reichweite von E-Kleinstfahrzeugen übersteigt diesen Wert deutlich. Es können somit auch mehrere Schichten mit einer Ladung gefahren werden. Ein grundsätzliches Nachtladen ist damit nicht erforderlich.

Förderrichtlinie Ziffer 1.1 – Kreis der Antragsteller*innen

Förderfähig im Rahmen der Förderrichtlinie sind ambulante Pflegedienste mit Sitz oder Niederlassung im Stadtgebiet München. Ebenso können ambulante Pflegedienste mit Sitz oder Niederlassung außerhalb Münchens gefördert werden, sofern diese überwiegend Personen (mind. 75 %) im Stadtgebiet München versorgen.

Im FKA werden deutlich kleinere Fördersummen als die im Rahmen des Investitionsförderprogramms des Sozialreferats gezahlten einmaligen Zuschüsse ausbezahlt. Die anteilige Berechnung der maximalen Fördersumme von 5.000 € pro Fahrzeug würde zu einem unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand führen. Um einen verhältnismäßigen Verwaltungsaufwand zu gewährleisten und die zu erbringenden Nachweise der Antragsteller*innen zu reduzieren, wurde eine pauschale Grenze (mind. 75 % betreute Personen im Stadtgebiet) im Antragsteller*innenkreis festgesetzt.

Förderrichtlinie Ziffer 3.3 – Sonstige Anforderungen

Über die Förderprogramme FEM und FKA wurden von Privatpersonen und Gewerbetreibenden (darunter auch Pflegedienste) bereits ca. 8.000 Ladepunkte beantragt. Die Förderung erfolgte hier von Beginn an unter der Voraussetzung, dass die Ladepunkte mit 100 % regenerativen Energien versorgt werden. Die Versorgung von Ladepunkten mit 100 % regenerativen Energien ist entscheidend, um die Umweltvorteile von Elektrofahrzeugen zu maximieren und die Klimaziele effektiv zu unterstützen. Die Anforderung an die Versorgung der Ladeinfrastruktur mit 100 % regenerativen Strom hat sich als verhältnismäßig für die freiwillige Leistung, die das Förderprogramm darstellt, erwiesen.

Förderrichtlinie Ziffer 5.4.- DAWI-De-minimis-Beihilfe

Die Abgabe der DAWI De-minimis-Erklärung erfolgt, wie die Antragstellung, über das Förderportal FÖMIS. Die Antragsteller*innen müssen hier keine Nachweise zu bereits erhaltenen (DAWI)-De-minimis-Beihilfen übermitteln, es reicht die bisher erhaltenen Förderungen in der erhaltenen Höhe anzugeben. Diese Form der Erklärung hat sich bereits im FKA bei mehr als 15.000 Anträgen bewährt.

Die Beschlussvorlage wurde mit dem Referat für Informationstechnologie (RIT) abgestimmt. Das RIT erhebt keine Einwände gegen die Beschlussvorlage.

Die Beschlussvorlage wurde mit der Gleichstellungsstelle für Frauen abgestimmt. Die Anmerkungen der Gleichstellungsstelle sind in Anlage 8 der Beschlussvorlage angehängt. Das RKU nimmt zu diesen Punkten wie folgt Stellung:

Stellplatzablösepflicht

Im Rahmen der Förderrichtlinie Sharingfahrzeuge (FSQ) im Quartier werden grundsätzlich nur Sharingstationen auf Privatgrund gefördert. Eine Umwidmung von PKW-Stellplätzen in Tiefgaragen ist daher grundsätzlich nicht erforderlich. Bei einer begrenzten Flächenverfügbarkeit kann es hier zu Konflikten kommen. Das RKU berücksichtigt diesen Punkt gerne in einer kommenden Evaluation des FSQ und gibt die Ergebnisse sowie eine entsprechende Empfehlung in Bezug auf den Umgang mit der Stellplatzablöse im Falle der Er-

richtung einer Sharingstation auf Parkflächen ab.

Anpassung der Präambel

Der in der Präambel angesprochene Absatz wurde entsprechend den Vorgaben der Fachstelle für Demokratie aus dem übergeordneten Förderziel der Landeshauptstadt München entnommen. Das RKU orientiert sich damit an den aktuell geltenden städtischen Formulierungsvorgaben und behält kommende Änderungen im Blick und setzt diese um.

Geschlechterspezifische Befragungen

In den kommenden Evaluationen kann gerne eine geschlechterdifferenzierte Befragung durchgeführt werden, um so ggf. zusätzliche Erkenntnisse zu gewinnen.

Anhörung des Bezirksausschusses

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

Der Korreferent des Referats für Klima- und Umweltschutz, Herr Stadtrat Sebastian Schall, die zuständige Verwaltungsbeirätin Frau Stadträtin Mona Fuchs, die Stadtkämmerei, das Referat für Informationstechnologie, das Sozialreferat sowie die Gleichstellungsstelle für Frauen haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zu den überarbeiteten Förderrichtlinien zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat beschließt das aktuell laufende Förderprogramm Klimaneutrale Antriebe (FKA) mit sofortiger Wirkung zu beenden und beauftragt das Referat für Klima- und Umweltschutz die Möglichkeit zur Antragstellung ab Beschluss der Vollversammlung (02.07.2025) einzustellen.
3. Der Stadtrat stimmt den Änderungen, wie unter Punkt 3 des Vortrags der Referentin dargestellt, zu. Die in Anlage 1 beigelegte Förderrichtlinie Förderprogramm Ladeinfrastruktur in München (FLM) tritt zum 01.10.2025 in Kraft.
4. Der Stadtrat stimmt den Änderungen, wie unter Punkt 3 des Vortrags der Referentin dargestellt, zu. Die in Anlage 2 beigelegte Förderrichtlinie Förderprogramm Sharingfahrzeuge im Quartier (FSQ) tritt zum 01.10.2025 in Kraft.
5. Der Stadtrat stimmt den Änderungen, wie unter Punkt 3 des Vortrags der Referentin dargestellt, zu. Die in Anlage 4 beigelegte Förderrichtlinie Förderprogramm Elektrofahrzeuge für Pflegedienste (FEP) tritt zum 01.10.2025 in Kraft.
6. Der Stadtrat beschließt das aktuell laufende Förderprogramm Elektrotaxi München bis Ende der aktuellen Laufzeit (31.12.2025) weiter in Kraft zu belassen.
7. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die unverbrauchten Restmittel der Förderprogramme Elektromobilität München sowie des Förderprogramms Klimaneutrale Antriebe, bereitzustellen.
8. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, 250.000 Euro. aus den freiwerdenden Mitteln des FKA für die Anpassung und laufende Aktualisierung der eingesetzten Fördersoftware zu verwenden.

9. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die übrigen freiwerdenden Mittel des FKA auf die Fördertöpfe der vier neuen Förderprogramme (FLM, FSQ, FET und FEP) zu verteilen.

10. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2025 – 2029 ist daher wie folgt zu ändern:

MIP neu:

Förderprogramm Elektromobilität (FEM) (IHFEM), Maßnahmen-Nr. 1162.7550 (in TEuro)

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2024	Programmzeitraum 2025-2030 (Euro in 1.000)							nachrichtlich	
			Summe 2025-2030	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Finanz. 2031 ff.	
987	2.186	2.186	0	0	0	0	0	0	0	0	
988	10.841	10.841	0	0	0	0	0	0	0	0	
Summe	13.027	13.027	0	0	0	0	0	0	0	0	

11. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel auf der Finanzposition 1162.988.7550.5 zum jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren termingerecht anzumelden.

12. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2025 – 2029 ist daher wie folgt zu ändern:

MIP neu:

Förderprogramm Klimaneutrale Antriebe (FKA) Klimaneutrales München 2035 GSB II Nr. 7, Maßnahmen-Nr. 1162.7640 (in TEuro)

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2024	Programmzeitraum 2025-2030 (Euro in 1.000)							nachrichtlich	
			Summe 2025-2030	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Finanz. 2031 ff.	
988	19.061	2.480	16.581	5.500	5.000	4.000	2.081	0	0	0	
Summe	19.061	2.480	16.581	5.500	5.000	4.000	2.081	0	0	0	

13. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel auf der Finanzposition 1162.988.7640.4 zum jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren termingerecht anzumelden.

14. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2025 – 2029 ist daher wie folgt zu ändern:

MIP neu:

Förderprogramm E-Taxi GSB III Nr. 2, Maßnahmen-Nr. 1162.7680 (in TEuro)

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2024	Programmzeitraum 2025-2030 (Euro in 1.000)							nachrichtlich	
			Summe 2025-2030	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Finanz. 2031 ff.	
987	6.250	408	5.842	2.530	2.130	1.182	0	0	0	0	
Summe	6.250	408	5.842	2.530	2.130	1.182	0	0	0	0	

15. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel auf der Finanzposition 1162.987.7680.2 zum jeweiligen Haushaltsplanauf-

stellungsverfahren termingerecht anzumelden.

16. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2025 – 2029 ist daher wie folgt zu ändern:

MIP neu:

Förderprogramm Ladeinfrastruktur für München (FLM), Maßnahmen-Nr. Neu (in TEuro)

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2024	Programmzeitraum 2025-2030 (Euro in 1.000)							nachrichtlich	
			Summe 2025-2030	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Finanz. 2031 ff.	
988	4.500	0	4.500	1.500	2.200	800	0	0	0	0	
Summe	4.500	0	4.500	1.500	2.200	800	0	0	0	0	

17. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel auf der Finanzposition Neu zum jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren termingerecht anzumelden.

18. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2025 – 2029 ist daher wie folgt zu ändern:

MIP neu:

Förderprogramm Sharingfahrzeuge im Quartier (FSQ), Maßnahmen-Nr. Neu (in TEuro)

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2024	Programmzeitraum 2025-2030 (Euro in 1.000)							nachrichtlich	
			Summe 2025-2030	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Finanz. 2031 ff.	
988	530	0	530	150	200	180	0	0	0	0	
Summe	530	0	530	150	200	180	0	0	0	0	

19. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel auf der Finanzposition Neu zum jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren termingerecht anzumelden.

20. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2025 – 2030 ist daher wie folgt zu ändern:

MIP neu:

Förderprogramm Elektrofahrzeuge für Pflegedienste (FEP), Maßnahmen-Nr. Neu (in TEuro)

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2024	Programmzeitraum 2025-2030 (Euro in 1.000)							nachrichtlich	
			Summe 2025-2030	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Finanz. 2031 ff.	
988	1.970	0	1.970	500	800	670	0	0	0	0	
Summe	1.970	0	1.970	500	800	670	0	0	0	0	

21. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel auf der Finanzposition Neu zum jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren termingerecht anzumelden.

22. Die Finanzpositionen des FLM, FSQ, FET und FEP sind deckungsfähig.
23. Der Stadtrat stimmt der Ausweitung der Fördermittelausreichung für die genannten Förderprogramme bis zu einem Betrag von 225.000 Euro pro Förderbescheid zu.
24. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die Förderrichtlinien an geänderte Rahmenbedingungen durch Gesetze, EU-Verordnungen, Anpassungen in der Fördersoftware oder ähnliches anzupassen.
25. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. **Beschluss**

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Dominik Krause
Bürgermeister

Christine Kugler
Berufsmäßige Stadträtin

IV. **Abdruck von I. mit III.**

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

an das Referat für Klima- und Umweltschutz, Beschlusswesen (RKU-GL4)

z. K.

V. **Wv. Referat für Klima- und Umweltschutz**

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. Zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail)
z. K.

Am.....