

## PRESSEMITTEILUNG

22. Mai 2015

### **Kommentar zu dem in der Sitzung des Münchener Stadtrats am 20.05.2015 beschlossenen Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM)**

MÜNCHEN. Am 20.05.2015 hat der Münchner Stadtrat das "Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München" (IHFEM) endgültig verabschiedet. Das Handlungsprogramm und die darin enthaltenen Maßnahmen haben das Ziel, die Verbreitung der Elektromobilität in München zu steigern. Die Stadt München setzt mit Verabschiedung des Programms ein starkes Signal und unterstreicht damit ihre Überzeugung und ihren Willen, die Potentiale der E-Mobilität im urbanen Raum zu erschließen. Insgesamt wurden Förderungen mit einem Volumen von ca. 30 Millionen Euro bis 2017 beschlossen. Besonders bemerkenswert ist dabei die Tatsache, dass München, im Gegensatz zu Beschlüssen auf Bundesebene, dabei auch auf direkte Kaufsubventionen setzt. So stellt die Stadt bis 2017 mehr als 20 Millionen Euro Zuschüsse für die Anschaffung gewerblich genutzter Fahrzeuge bereit. Bis zu 4.000 Euro des Kaufpreises können beispielsweise beim Kauf eines elektrischen Taxis subventioniert werden. Die Förderung von privaten PKW ist hingegen nicht vorgesehen.

Die Entscheidung, gerade gewerblich genutzte PKW, Liefer- und Flottenfahrzeuge zu fördern, ist einleuchtend und sinnvoll. Diese Fahrzeuge weisen einerseits zumeist ein konstantes und gut vorhersehbares Fahrprofil auf und andererseits kommt der Wirtschaftlichkeit bei der Anschaffung eine entscheidende Rolle zu. Des Weiteren fällt aufgrund der Verrechnung der Mehrwertsteuer der höhere Anschaffungspreis elektrischer Fahrzeuge weniger ins Gewicht.

Die beschlossenen Investitionen und Förderungen der Ladeinfrastruktur sind ein weiterer lobenswerter, wenn auch noch ausbaufähiger, Ansatz. Für eine breitere Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen ist die umfassende Ladeinfrastruktur ein bedeutender Faktor, wirkt sie doch der Angst vor dem "Liegenbleiben" mit leerer Batterie wirksam entgegen.

München verfügt bisher über ein sehr geringes Angebot an Ladeinfrastruktur von zurzeit weniger als 100 (semi-)öffentlichen Ladepunkten auf, wovon die Stadtwerke München selbst 18 öffentliche Ladesäulen betreiben. Im nun beschlossenen Handlungsprogramm IHFEM stellt die Stadt München 3,8 Millionen Euro bereit, um weitere öffentliche Ladepunkte zu schaffen. Proklamiertes Ziel der Förderung sind mindestens weitere 200 Ladepunkte bis 2017. Die Investitionen in Ladeinfrastruktur sind richtig, gehen aber noch nicht weit genug. So empfiehlt die EU in der Richtlinie 2014/94, bis 2020 eine Quote von 1:10, also für je zehn Elektrofahrzeuge mindestens einen öffentlichen Ladepunkt zu schaffen. Nimmt man das im Handlungsprogramm erwähnte Ziel der Bundesregierung von 1 Million Elektrofahrzeugen in Deutschland im Jahr 2020 als Maßstab, wären dies, für das auf München abgeleitete Ziel von 17.500 Fahrzeugen, 1.750 Ladepunkte die im Stadtgebiet bis 2020 aufgebaut werden sollten - mit der anvisierten Ausbaquote bis 2017 also ein kaum zu erreichender Wert.

Die im IHFEM beschlossenen Kaufzuschüsse dürften helfen, ca. 6.000 Elektrofahrzeuge bis Ende 2017 auf Münchens Straßen zu bringen und würden nach EU-Empfehlung den Aufbau von 600 Ladepunkten

nahelegen. Ein Vergleich mit anderen europäischen Städten offenbart noch deutlicher, dass bei diesem Thema mehr getan werden kann. So hat Amsterdam – mit ca. 800.000 Einwohnern eine deutlich kleinere Stadt als München – bis heute bereits mehr als 1.200 Ladepunkte aufgebaut und plant, bis 2020 mehr als 4.000 Lademöglichkeiten in der Stadt bereitzustellen.

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur ist zwar nicht originär die Aufgabe einer Stadtverwaltung, jedoch sind genau hier die Veränderungen, die Elektromobilität bedeutet, anzupacken. Das Geschäftsmodell der Tankstelle wird im Kontext der Elektromobilität um neue Geschäftsmodelle erweitert. So zeigt zum Beispiel der Discounter Aldi mit der Ankündigung, Ladestellen an ihren Filialen aufzubauen, wie erfolgsversprechende Modelle in Zukunft aussehen können. Hier sollte die Stadt München ansetzen und die Co-Finanzierung von Ladeinfrastruktur stärker bezuschussen. Neben Supermärkten sind weitere Anbieter von Ladeinfrastruktur denkbar und sinnvoll: Restaurants, Kinos, Fitnessstudios, Sporteinrichtungen, oder gar die Kirche könnten ein Interesse daran haben, auf ihren Parkplätzen Ladepunkte aufzubauen. Hier könnte die Stadt den Aufbau – gegen die entsprechende Zusage, dass die Lademöglichkeit öffentlich zugänglich ist – subventionieren und somit durch diese Co-Finanzierung insgesamt eine größere Anzahl von Ladepunkten ermöglichen. Bisher werden im Handlungsprogramm dafür Zuschüsse von maximal 20% des Kaufpreises einer Ladesäule bei einem Gesamtvolumen von lediglich 1,2 Millionen Euro veranschlagt.

Sehr begrüßenswert ist die Förderung weiterer Ladepunkte in Verbindung mit Photovoltaikanlagen an bestehenden Park+Ride Anlagen sowie die Förderung von Pedelecs. Sowohl die Schaffung von Abstell- und Lademöglichkeiten als auch die Einbindung in das Mietradsystem "MVG Rad" sind zweckmäßig und verhältnismäßig kostengünstige Maßnahmen.

Ebenso sinnvoll und nachvollziehbar ist die ablehnende Haltung Münchens zur Freigabe von Busspuren für elektrifizierte Fahrzeuge, welche grundsätzlich vom neuen Elektromobilitätsgesetz der Bundesregierung ermöglicht wird. Die Mitbenutzung der in München nur in geringem Maße vorhandenen Busspuren hat für potenzielle Käufer von Elektrofahrzeugen nur eine sehr begrenzte Anreizwirkung und würde verkehrspolitisch eher schaden als nutzen.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die Stadt München das Thema Förderung der Elektromobilität in entschlossener Manier angeht und ein vielversprechendes Maßnahmenpaket verabschiedet hat. Ein Großteil der Fördermaßnahmen fließt in direkte Kaufzuschüsse für gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge, so dass hier in naher Zukunft mit steigenden Zulassungszahlen zu rechnen ist. Diese Subventionen zeichnen sich jedoch auch durch ihre kurzfristige und damit eingeschränkte Wirksamkeit und die Gefahr von Mitnahmeeffekten aus. Ein stärkerer Fokus auf Ladeinfrastrukturausbau wäre hier das zukunftsweisendere Signal gewesen – Investitionen in Ladeinfrastruktur können als deutlich nachhaltiger und obendrein sozial gerechter als direkte Kaufsubventionen angesehen werden.

Trotz der beschriebenen Schwächen ist die Münchner Entscheidung ein starkes und wichtiges Signal, das auch das Potential besitzt, überregional Wirkung zu entfalten, indem es in weiteren deutschen Städten der Elektromobilität einen An Schub verleiht. Zudem kann und wird sich München nun im Bundesstädtetag glaubwürdig für eine weitere bundesweite Förderung der E-Mobilität einsetzen.