

Stuttgart, 28.09.2021

Taxiaktionsplan: städtische E-Taxiförderung, laufende Kosten Schnellladeinfrastruktur

Mitteilungsvorlage zum Haushaltsplan 2022/2023

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik Verwaltungsausschuss	Kenntnisnahme Kenntnisnahme	öffentlich öffentlich	26.10.2021 27.10.2021

Bericht

Die knapp 770 Fahrzeuge des Taxigewerbes in der Landeshauptstadt Stuttgart bilden ein zahlenmäßig zwar kleines, aber überaus sichtbares und wichtiges Segment des öffentlichen Personenverkehrs. Um die Ziele der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes in diesem Bereich zu erreichen, hat die Landeshauptstadt Stuttgart bereits frühzeitig und vorausschauend begonnen, das Taxi-Gewerbe bei der Umstellung seiner Fahrzeuge auf alternative Antriebe zu unterstützen.

Dazu wurde vom Gemeinderat mit GRDrs. 1338/2017 ein Elektro-Taxi-Aktionsplan beschlossen. Dieser sieht im Wesentlichen die Errichtung von taxi-exklusiver Schnellladeinfrastruktur direkt an den Taxiaufstellflächen (Taxiständen) sowie die Förderung von voll-elektrischen Fahrzeugen im realen Taxibetrieb vor.

In einer Umsetzungsstudie des Konsortium ISME / BridgingIT wurden geeignete Taxiaufstellflächen identifiziert. Darin wurden als Gruppe 1 (am besten geeignet) die Taxiaufstellflächen am Marienplatz, am Pragsattel (Stresemannstraße) und am Ostendplatz identifiziert. Diese Standorte sind inzwischen mit einer taxi-exklusiven Schnellladeinfrastruktur ausgerüstet. Mit Planung, Errichtung und Betrieb der wurden die Energiedienste der Landeshauptstadt Stuttgart GmbH (EDS) beauftragt. Die städtischen Beteiligungsgesellschaften EDS und Stuttgart Netze konnten mit diesem Projekt wichtige Erfahrungen für die weitere Umsetzung der Elektromobilität allgemein sammeln können, die in Folgeprojekten zur Anwendung kommen.

Die technische Umsetzung erfolgte insgesamt reibungslos. Allerdings kam es aufgrund des hohen Innovationsgrades des Projektes zu zeitlichen Verzögerungen, insbesondere bei der Verfügbarkeit entsprechender Hardware und der Planung eines wirtschaftlich darstellbaren Netzanschlusses mit ausreichender Leistung. Im Dezember 2019 wurde der erste der drei Schnellladestandorte am Ostendplatz in Betrieb genommen. Bis Juni 2020 folgten die beiden weiteren.

Städtische Fördermittel für den Kauf vollelektrischer Taxen wurden bisher lediglich in einem Fall beantragt und abgerechnet. Von der Stadt können bis zu 7.200 Euro gewährt werden, dazu können kumulativ Fördermittel von Bund und Land kommen (vgl. GR-Drucks. 729/2019). In zahlreichen anderen Fällen fanden vielversprechende Beratungsgespräche statt, die am Ende jedoch nicht zur Einreichung von Antragsunterlagen geführt haben. Interesse an der Förderung und an einem Umstieg ist im Taxi-Gewerbe durchaus vorhanden. Bisher waren die großen Hindernisse, die einem Wechsel zu vollelektrischen Antriebsarten im Taxibetrieb im Wege stehen jedoch noch nicht ausreichend überwunden. Das herstellerabhängige Fahrzeugangebot wurde erst langsam umfangreicher (mit sehr positiver Tendenz), der Kostenvorteil von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wurde stetig geringer, und durch die bestehende taxi-exklusive Ladeinfrastruktur und ihren verlässlichen Betrieb wurden Umstiegsängste gemildert und Alternativen aufgezeigt. Auch der Austausch mit anderen Großstädten wie bspw. Hamburg und München und deren Plänen für das Taxigewerbe zeigen, dass der Wandel der Antriebsarten im Taxigewerbe unweigerlich kommt. Der Prozess vollzieht sich allerdings deutlich langsamer als erhofft.

Die größte zusätzliche Belastung in den zurückliegenden beiden Projektjahren dürfte dabei die Corona-Krise gewesen sein. Die Folge von Lockdowns und der Rückgang der Nachfrage nach Fahrten im Taxi-Gewerbe, aber auch in der Personenbeförderung allgemein hat zu deutlichen Einbrüchen der Umsätze im Taxi-Gewerbe geführt. Diese wiederum dürfte in einem ohnehin eher risikoaversen Marktsegment zu weiterer Zurückhaltung geführt haben. In Folge wurden viele Neuanschaffungen bei den Fahrzeugen bisher nicht getätigt oder die vermeintlich risikoärmere Variante eines mitunter sogar gebrauchten Diesel-Fahrzeugs gewählt.

In den kommenden Jahren ist zu erwarten, dass der Markt der Personenbeförderung wieder an Volumen gewinnt. Die Rahmenbedingungen stimmen optimistisch – vom sich besseren Fahrzeugangebot bis hin zum neu gestalteten PBefG, das formale Anreize für emissionsarme Fahrzeuge ermöglicht. Durch das bestehende städtische Förderprogramm und die vorhandenen taxi-exklusive Schnellladeinfrastruktur ist in Stuttgart der Grundstein bereits gelegt, diese Phase nun auch nutzen zu können und den Wandel in der Antriebstechnologie weiter voranzutreiben.

Daher schlägt die Fachverwaltung eine Fortführung der städtischen Förderung in den Jahren 2022 und 2023 mit entsprechender Mittelausstattung vor.

Finanzielle Auswirkungen

Ergebnishaushalt (zusätzliche Aufwendungen und Erträge):

Maßnahme/Kontengr.	2022 TEUR	2023 TEUR	2024 TEUR	2025 TEUR	2026 TEUR	2027 ff. TEUR
Fortführung Förderprogramm inkl. Verrechnung Strompreis	45	45				
Finanzbedarf	45	45				

(ohne Folgekosten aus Einzelmaßnahmen, Investitionen oder zusätzlichen Stellen – diese bitte gesondert darstellen)

Für diesen Zweck im Haushalt/Finanzplan bisher bereitgestellte Mittel:

Maßnahme/Kontengr.	2022 TEUR	2023 TEUR	2024 TEUR	2025 TEUR	2026 TEUR	2027 ff. TEUR
Laufende Kosten Schnellladeinfrastruktur	15	15				

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Die Referate AKR und WFB haben Kenntnis genommen. Haushalts- und stellenrelevante Beschlüsse können erst im Rahmen der Haushaltsplanberatungen erfolgen.

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Dr. Frank Nopper

Anlagen

