

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ewald Aukes und Michael Kruse (FDP) vom 02.07.19

und Antwort des Senats

Betr.: Förderung von Elektrotaxis: Was ist der aktuelle Stand?

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist zunehmend wichtig für die Entwicklung der modernen Mobilitätsgesellschaft, wobei Ziele des Umwelt- und Klimaschutzes eine tragende Rolle spielen. Neben den vielen Bus- und Bahnverbindungen bleibt das Taxi aufgrund seiner Flexibilität und Verlässlichkeit ein beliebtes Transportmittel im Rahmen des ÖPNV. Umso wichtiger ist es, das Taxigewerbe im Hinblick auf das Pariser Klimaabkommen und der damit verbundenen Reduzierung von Emissionen umzustrukturieren. Neue Mobilitätsanbieter, zum Beispiel MOIA, machen es vor: Sie bieten den umweltfreundlichen Transport mit Elektrofahrzeugen an (siehe Drs. 21/17494). Ähnlich wie bei diesen ergänzenden Anbietern wurde im Jahr 2013 auch für das herkömmliche Taxigewerbe eine aufwertende Maßnahme erteilt, wofür das Unternehmen prima clima mobil GmbH Elektrotaxis in Betrieb genommen hat.¹ Aus verschiedenen Gründen wurden diese jedoch wieder eingestellt² und somit fehlt es zurzeit an ausreichender Elektromobilität im Taxigewerbe.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Grundsätzlich stellen Taxis mit elektrischem Antrieb aufgrund der Laufleistung effektive Ansatzpunkte zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung dar und können durch die hohe Zahl von Kundenkontakten eine schnellere Verbreitung sowie höhere Akzeptanz von Elektromobilität unterstützen.

Die Bemühungen, den E-Anteil in den lokalen Taxifloten spürbar zu erhöhen, leiden im Wesentlichen jedoch an einer mangelnden Verfügbarkeit an von der Automobilindustrie angebotenen und für den spezifischen Einsatzzweck als Taxi geeigneten Fahrzeugmodellen.

Dies vorausgeschickt beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der hySOLUTIONS GmbH wie folgt:

1. *Was ist der Sachstand bezüglich der Elektrotaxis in Hamburg im Jahr 2019?*

Der Einsatz von Elektrofahrzeugen im Taxibetrieb hat angesichts der hierdurch emissionsfrei substituierten hohen taxispezifischen Fahrleistungen (in Hamburg durchschnittlich 62 000 Jahreskilometer) in Hinblick auf Klima- und Umweltschutz nach wie vor einen hohen Stellenwert. Allerdings ist die praktische Umsetzung des Umstiegs

¹ Siehe: <https://www.abendblatt.de/hamburg/article115620280/Die-ersten-Elektrotaxis-fahren-durch-Hamburg.html>.

² Siehe: https://www.allgemeine-zeitung.de/wirtschaft/wirtschaft-regional/e-taxi-experiment-in-hamburg-gescheitert_18399091.

auf alternative Antriebstechnologien im Hamburger Taxigewerbe bislang weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Hauptgrund hierfür ist die weiterhin mangelnde Angebotsvielfalt an für den Taxibetrieb geeigneten batterieelektrischen Fahrzeugen, Plug-In-Hybriden oder wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenfahrzeugen.

Darüber hinaus sind einige Modelle (wie zum Beispiel das sogenannte London Taxi) von den für die Gewährung von Bundesfördermitteln zuständigen Stellen derzeit noch nicht als förderfähig gelistet, während gleichzeitig die im Taxigewerbe dominierenden Fahrzeughersteller durch preisliche Attraktivierung ihrer Dieselflotten gegenläufige Signale in den Markt geben.

- a. *Wie viele von Elektromotoren angetriebene Taxis wurden seit 2013 im Vergleich zu anderen Antriebsarten zugelassen? (Bitte Zahl der Taxis nach Antriebsarten: Diesel, Benzin, Gas, Elektro, Wasserstoff und Hybrid pro Jahr tabellarisch angeben.)*

Die Erfassung der Antriebsarten von Taxis durch die personenbeförderungsrechtlichen Aufsichts- und Genehmigungsverfahren ist mangels einer entsprechenden rechtlichen Vorgabe nicht vorgesehen. Die Verkehrsgewerbeaufsicht der zuständigen Behörde erfasst diese Daten eigeninitiativ seit Anfang des Jahres 2018 und füllt den Datenbestand bei den Fahrzeugkonzessionierungen sukzessive auf. Auswertungen sind nur tagesaktuell möglich.

Zum Stichtag 3. Juli 2019 ist die Antriebsart von 2 223 der insgesamt 3 182 konzessionierten Taxis erfasst worden und verteilt sich wie folgt:

Als konzessionierte Taxis eingesetzte Fahrzeuge mit einem...	
... vollelektrischen Antrieb	1
... teilelektrischen Antrieb von außen aufladbar (Plug-In Hybride)	12
... teilelektrischen Antrieb (Hybrid als Selbstaflader)	228
... Erdgasantrieb	24
... kombinierten Benzin/Erdgasantrieb	24
... kombinierten Benzin/Flüssiggasantrieb	3
... Benzinantrieb	7
... Dieselantrieb	1 924
Fahrzeuge mit Brennstoffzellen-/Wasserstofftechnologie	0

- b. *Nach dem Luftreinhalteplan werden „zur Potenzialabschätzung in den Bereichen Taxifahrten und Car-Sharing (...) zusätzliche Quantifizierungen für das Jahr 2020 vorgenommen“ (Seite 122).³ Die Potenzialabschätzung rechnet dabei mit einem Elektro-Anteil in Höhe von 3 000 Taxen (Seite 122). Wie gedenkt der Senat, diese Gesamtanzahl von Elektrotaxen für das Jahr 2020 zu erreichen?*

Der Senat hat sich hiermit noch nicht abschließend befasst.

2. *Der Anschaffungspreis eines Elektrofahrzeugs ist höher im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen (siehe Drs. 21/10349). Wie viel kostet ein Elektrotaxi durchschnittlich im Vergleich zu einem herkömmlichen Taxi?*

Hierüber liegen dem Senat keine Informationen vor.

3. *Welche Fördermittel wurden für Elektrotaxis seit 2013 vorgesehen?*
a. *Wie hoch sind die Fördermittel aus dem Bundesprogramm?*

Seit dem Jahr 2013 wurde der Einsatz von Elektrofahrzeugen sowohl in wissenschaftlich begleiteten Projekten zur Forschung und Entwicklung (FuE) als auch in den auf eine Investitionsförderung gerichteten Beschaffungsprogrammen des Bundes gefördert. Die Höhe der Fördermittel bemisst sich jeweils nach den durch zuwendungsrechtliche Bestimmungen des Bundes sowie beihilferechtliche Bestimmungen der EU gesetzten Vorgaben. Das Fördervolumen beträgt bei FuE-Projekten in der Regel 50

³ Siehe: <https://www.hamburg.de/contentblob/9024022/7dde37bb04244521442fab91910fa39c/data/d-lrp-2017.pdf>.

Prozent der als zuwendungsfähig anerkannten Kosten, die Investitionsförderung (IF) in Beschaffungsprogrammen zumeist 40 Prozent der Differenzkosten zwischen Elektrofahrzeug und einem baugleichen verbrennungsmotorischen Referenzfahrzeug. Hier können kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) aus der Taxibranche jeweils Zuschläge in Höhe von zusätzlich 10 Prozent beziehungsweise 20 Prozent gewährt werden.

- b. *Wie hoch sind diese Fördermittel seit 2013? (Bitte Förderprogramme einzeln nach dem dafür vorgesehenen Zeitraum angeben.)*

„Hamburg - Wirtschaft am Strom“	01/13 - 09/17	FuE/50%
„ePowered Fleets Hamburg“	03/14 - 06/17	FuE/50%
„Efficiency Hamburg“	07/17 - 06/19	IF/40%
„EWi Hamburg“	01/17 - 12/18	IF/40%
Sofortprogramm Saubere Luft	04/18 - 06/20	IF/40%

In den hier genannten Projekten bestand beziehungsweise besteht die Möglichkeit, die Beschaffung von E-Taxen zu fördern. Da es sich jedoch nicht um eine exklusive Förderung nur für Taxiunternehmen handelt, gibt das jeweils verfügbare Gesamtvolumen dieser Projekte keinen konkreten Aufschluss auf den Umfang der Taxiförderung entfallenden Anteils, der dem Senat im Übrigen nicht bekannt ist. Zu den einzelnen Gesamtfördersummen dieser Projekte siehe Drs. 21/15739.

- c. *Werden weitere Fördermittel für Elektrotaxis vorgesehen und wenn ja, wie hoch sind diese?*

Hierüber haben die zuständigen Stellen beim Bund noch nicht entschieden. Der Senat wird insbesondere die weiteren Beratungen und Beschlüsse des sogenannten Klimakabinetts verfolgen und unter Berücksichtigung dieser weiteren Entwicklung zu gegebener Zeit über eigene Maßnahmen entscheiden.

- d. *Im Haushaltsplan 2017 steht: „Für die Erarbeitung und Umsetzung eines Handlungsansatzes zur Etablierung von Elektrofahrzeugen in Shuttle- oder Taxen-Verkehren plant der Senat in 2018 mit einem Mittelbedarf von einmalig 200 Tsd. Euro.“ (Siehe Drs. 21/10349.) Wie hoch war der Anteil aus diesem Mittelbedarf, der in die Elektromobilität im Taxigewerbe investiert wurde?*

Das Vorhaben wurde angesichts der geschilderten Rahmenbedingungen (siehe Antwort zu 1.) bislang noch nicht umgesetzt.

4. *Der Luftreinhalteplan sieht vor, dass die Ladeinfrastruktur von Privatnutzern, Gewerbetreibenden und Elektrotaxis genutzt werden soll (Seite 89).⁴ Wurden Ladepunkte an den festen Haltepunkten für Elektrotaxis gefördert?*
- a. *Wenn ja, seit wann und wie viele wurden aus dem entsprechenden Einzelplan Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg sowie dem „Bundesprogramm Ladeinfrastruktur“ gefördert (siehe Drs. 21/15739)?*
- b. *Wenn nein, warum?*

Der Errichtung von Ladeinfrastruktur auf Taxiständen steht die personenbeförderungsrechtliche Vorgabe entgegen, dass ein Taxi auf diesen Flächen jederzeit bereit sein muss, umgehend Fahrgäste aufzunehmen. Darüber hinaus gilt die Pflicht des Aufrückens auf dem Taxistand. Das Laden würde diese wesentlichen Funktionen beeinträchtigen und die Ordnung auf den Taxiständen stören. Darüber hinaus wünschen Taxiunternehmen eine Ladeinfrastruktur, die möglichst frei zugänglich ist und an Orten liegt, an denen die Fahrerinnen und Fahrer während des Ladevorgangs die Arbeitszeitpausen durchführen können.

⁴ Siehe: <https://www.hamburg.de/contentblob/9024022/7dde37bb04244521442fab91910fa39c/data/d-lrp-2017.pdf>.

5. *In wie vielen und welchen Taxiunternehmen sind Elektrotaxis zurzeit in Betrieb?*

Durch welche der angegebenen Förderprogramme im Bereich Elektromobilität werden diese Unternehmen unterstützt (siehe Drs. 21/15739)?

Derzeit sind 13 Taxis konzessioniert, die zum Führen eines E-Kennzeichens berechtigen. Es handelt sich um zwölf von außen aufladbare Hybridfahrzeuge und ein voll-elektrisches Taxi. Diese werden von insgesamt zwölf Taxiunternehmen betrieben. Der Senat sieht zum Schutze von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen von der Nennung weiterer Informationen ab. Im Übrigen ist auch im Einzelnen nicht bekannt, ob hierfür Förderung in Anspruch genommen wurde.

6. *Werden Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft bei der Nutzung von Elektrotaxis (in Zukunft) unterstützt?*

Wenn ja, durch welche spezifischen Projekte und/oder Maßnahmen?

Damit hat sich der Senat noch nicht befasst.

7. *Laut des Luftreinhalteplans ist die Vergabe des Umweltsiegels an Taxis ein wichtiger Bestandteil für die Luftgütepartnerschaft (Seite 77). Was bedeutet diese Maßnahme in Hinsicht auf die Förderung von Elektrotaxis?*

Das UmweltTaxi-Siegel können auf Antrag unter anderem elektrisch betriebene Taxis, die zu einem E-Kennzeichen berechtigt sind, und Taxis mit Hybridelektroantrieb erhalten. Als Botschafter für schadstoffarme Mobilität werden Halterinnen und Halter von UmweltTaxis Mitglied der Luftgütepartnerschaft. Die Mitgliedsunternehmen bekennen sich zur Verbesserung der Luftqualität in Hamburg. Sie können alle Vorteile der Luftgütepartnerschaft nutzen, zum Beispiel die kostenfreien Beratungsangebote und Informationsveranstaltungen.

8. *Der Luftreinhalteplan sieht außerdem vor, dass Elektrofahrzeuge im Taxigewerbe flächendeckend in Zukunft eingesetzt werden sollen (Seiten 86 – 87). Dafür gab es eine Initiative Hamburgs, woraufhin „das Bundesverkehrsministerium angekündigt hat, zeitnah eine Ergänzung des Personenbeförderungsgesetzes auf den Weg (zu) bringen“ (Seite 87).⁵ Wie soll durch die vorliegende Ergänzung des Personenbeförderungsgesetzes das Einsetzen von Elektrotaxis gefördert werden?*

Es wird angestrebt, im Personenbeförderungsgesetz eine Ermächtigungsgrundlage zu schaffen, die es Städten und Gemeinden ermöglicht, Emissionsvorgaben für den Taxi- und Mietwagenverkehr machen zu können.

9. *Inwieweit plant der Senat das Taxigewerbe durch die Förderung von Elektrofahrzeugen aufzuwerten?*

Der Senat hat die Überlegungen hierzu noch nicht abgeschlossen.

⁵ Siehe: <https://www.hamburg.de/contentblob/9024022/7dde37bb04244521442fab91910fa39c/data/d-lrp-2017.pdf>.