



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Rinderspacher SPD**  
vom 22.09.2017

### Förderung von E-Taxis in Bayern

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Wie viele E-Taxis sind bereits in Bayern zugelassen und im Einsatz (bitte auflisten, wie viele davon Hybridfahrzeuge, Brennstoffzellentaxis und reine Elektrofahrzeuge sind, und nach Standorten)?
- 1.2 Wie hoch ist der Anteil an reinen Elektrotaxis, Hybridfahrzeugen und Brennstoffzellentaxis im Verhältnis zu Taxis mit Verbrennungsmotor, davon Diesel, Benzin und Erdgasfahrzeuge (bitte in absoluten Zahlen und prozentual)?
- 1.3 Wie viele Taxilizenzen für E-Taxis gibt es bayernweit (bitte auch nach Standorten auflisten)?
- 2.1 Ist der Staatsregierung bekannt, wie die bayerischen Städte und Gemeinden im Konkreten die Einführung von E-Taxis in ihrem Zuständigkeitsbereich fördern?
- 2.2 Ist der Staatsregierung bekannt, wie der Bund im Konkreten die Einführung von E-Taxis fördert?
- 2.3 Ist der Staatsregierung bekannt, wie die Förderung von E-Taxis im Konkreten in anderen Bundesländern aussieht?
- 3.1 Ist der Staatsregierung bekannt, wie die Förderung von E-Taxis in anderen europäischen Ländern aussieht?
- 3.2 Wie bewertet die Staatsregierung die Förderung von E-Taxis im Schweizer Kanton Basel mit bis zu 10.000 Franken?
- 4.1 Welche Steuervorteile für Betreiber von E-Taxis gibt es?
- 4.2 Inwieweit können Fahrgäste, etwa durch technische Möglichkeiten wie eine Taxi-App, bei ihrer Taxi-Order in Bayern bevorzugt E-Taxis in Anspruch nehmen?
- 5.1 Was unternimmt die Staatsregierung, um den Anteil an E-Taxis in den bayerischen Städten und Gemeinden zu erhöhen?
- 5.2 Durch welche Maßnahmen kann die Bereitschaft der Taxiunternehmen, vom Verbrennungsmotor auf Taxis mit Elektroantrieb oder Hybridtechnologie umzusteigen, erhöht werden?
- 5.3 Fördert die Staatsregierung den Aufbau eines Ladesäulennetzes mit Schnellladestellen an Taxiständen speziell für E-Taxis, und, wenn nein, warum nicht?
- 6.1 Welche gesetzlichen Hürden existieren nach Kenntnis der Staatsregierung bei der Inbetriebnahme von E-Taxis bspw. in der Mess- und Eichverordnung?

- 6.2 Welche Studien zur Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit von E-Taxis sind der Staatsregierung bekannt?
- 7.1 Ist der Staatsregierung bekannt, wie viele E-Taxis in Deutschland zugelassen und im Einsatz sind (bitte nach Bundesländern auflisten)?
- 7.2 Ist der Staatsregierung bekannt, wie viele Taxilizenzen für E-Taxis es in Deutschland gibt (bitte nach Bundesländern auflisten)?
- 7.3 Wie bewertet die Staatsregierung die Förderung von E-Taxis durch das Bundesland Niedersachsen, wo nicht nur die Anschaffung, sondern auch der Betrieb gefördert wird?

## Antwort

**des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat und dem Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie**  
vom 27.11.2017

- 1.1 **Wie viele E-Taxis sind bereits in Bayern zugelassen und im Einsatz (bitte auflisten, wie viele davon Hybridfahrzeuge, Brennstoffzellentaxis und reine Elektrofahrzeuge sind, und nach Standorten)?**
- 1.2 **Wie hoch ist der Anteil an reinen Elektrotaxis, Hybridfahrzeugen und Brennstoffzellentaxis im Verhältnis zu Taxis mit Verbrennungsmotor, davon Diesel, Benzin und Erdgasfahrzeuge (bitte in absoluten Zahlen und prozentual)?**
- 1.3 **Wie viele Taxilizenzen für E-Taxis gibt es bayernweit (bitte auch nach Standorten auflisten)?**

Entsprechende Zulassungsdaten liegen weder beim Kraftfahrtbundesamt noch auf Landesebene vor.

Bayernweit sind 8.195 Taxis konzessioniert, davon 10 Elektrotaxis (0,12 Prozent) und 515 Hybridfahrzeuge (6,3 Prozent). Aktuell sind keine Brennstoffzellentaxis konzessioniert. Nach der Art der Verbrennungsmotoren wird nicht unterschieden.

Reine E-Taxis gibt es in:

Stadt Aschaffenburg	1
Landeshauptstadt München	5
Stadt Regensburg	1
Landkreis Fürstenfeldbruck	1
Landkreis Landsberg am Lech	1
Landkreis München	1

Hybridfahrzeuge gibt es in:	
Stadt Augsburg	3
Stadt Bamberg	1
Stadt Fürth	2
Stadt Ingolstadt	1
Stadt Kaufbeuren	5
Stadt Kempten/Allgäu	5
Landeshauptstadt München	444
Stadt Nürnberg	22
Stadt Passau	4
Stadt Regensburg	3
Stadt Schweinfurt	1
Stadt Würzburg	2
Landkreis Berchtesgadener Land	1
Landkreis Erlangen-Höchststadt	2
Landkreis Garmisch-Partenkirchen	2
Landkreis Mühldorf am Inn	2
Landkreis München	3
Landkreis Neumarkt i. d. OPf.	1
Landkreis Ostallgäu	1
Landkreis Rosenheim	2
Landkreis Roth	2
Landkreis Schwandorf	2
Landkreis Starnberg	3
Landkreis Weilheim-Schongau	1

### 2.1 Ist der Staatsregierung bekannt, wie die bayerischen Städte und Gemeinden im Konkreten die Einführung von E-Taxis in ihrem Zuständigkeitsbereich fördern?

In der Landeshauptstadt München gibt es ein Förderprogramm zur Förderung von E-Taxen:

[https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Klimaschutz\\_und\\_Energie/Elektromobilitaet/Foerderprogramm\\_eTaxi.html](https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Klimaschutz_und_Energie/Elektromobilitaet/Foerderprogramm_eTaxi.html).

In Regensburg kann die Anschaffung von zur gewerblichen Personenbeförderung genutzten Elektrofahrzeugen im Programm Regensburg effizient – Programmteil E-Mobilität bezuschusst werden:

<http://www.regensburg-effizient.de/foerderprogramme/erweiterte-elektromobilitaets-foerderung/>.

### 2.2 Ist der Staatsregierung bekannt, wie der Bund im Konkreten die Einführung von E-Taxis fördert?

Gegenwärtig sind noch zu wenige Elektrofahrzeuge, die sich für den Taxieinsatz eignen, auf dem Markt verfügbar. Hier ist auch die Automobilindustrie gefordert, je Hersteller mindestens ein für den Taxieinsatz geeignetes Fahrzeugmodell als Elektrovariante oder Plug-in-Hybrid auf den deutschen Markt zu bringen. Daneben prüft der Bund im Rahmen des Nationalen Forums Diesel, wie man die Einführung von E-Taxen durch geeignete Fördermaßnahmen unterstützen kann. Die konkreten Details stehen noch nicht fest.

### 2.3 Ist der Staatsregierung bekannt, wie die Förderung von E-Taxis im Konkreten in anderen Bundesländern aussieht?

Hessen hat Möglichkeiten zur Fahrzeugförderung im Landes-GVFG sehr offen formuliert, theoretisch ist dort auch eine Förderung von E-Taxen möglich. Thüringen hat ein Förderprogramm für gewerbliche Elektrofahrzeuge aufgelegt, das auch Taxifahrzeuge umfasst. Berlin hat ein Förderprogramm des Landes zur Umrüstung der Taxiflotte auf umweltfreundliche Fahrzeuge angekündigt. Über die

Förderung von E-Taxen in weiteren Ländern ist hier nichts bekannt.

### 3.1 Ist der Staatsregierung bekannt, wie die Förderung von E-Taxis in anderen europäischen Ländern aussieht?

Nein, die rechtlichen Rahmenbedingungen und tatsächlichen Strukturen sind auch nicht vergleichbar.

### 3.2 Wie bewertet die Staatsregierung die Förderung von E-Taxis im Schweizer Kanton Basel mit bis zu 10.000 Franken?

Neben einer Bezuschussung der Anschaffungskosten, wie im Schweizer Kanton Basel praktiziert, muss auch ein Ausgleich der betriebsbedingten Mehrkosten (mangelnde Verfügbarkeit wegen Ladezeiten) geprüft werden. Grundvoraussetzung ist die Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge.

### 4.1 Welche Steuervorteile für Betreiber von E-Taxis gibt es?

Das geltende Steuerrecht sieht keine speziellen steuerlichen Vorteile für das Taxengewerbe vor. Die bestehenden steuerlichen Sondervorschriften gelten für alle Unternehmen und Bürger, die E-Pkw nutzen.

Folgende Sondervorschriften wurden zur Förderung der E-Mobilität eingeführt:

- Das Halten von Elektrofahrzeugen (Fahrzeuge mit Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern oder aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern gespeist werden) ist zeitlich befristet von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Bei erstmaliger Zulassung von Elektrofahrzeugen in der Zeit vom 18.05.2011 bis 31.12.2020 wird die Steuerbefreiung ab dem Tag der erstmaligen Zulassung für zehn Jahre gewährt.

Die Steuerbefreiung gilt entsprechend für technisch umgerüstete Fahrzeuge, die ursprünglich zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren angetrieben wurden. Voraussetzung ist u. a., dass die Fahrzeuge in der Zeit vom 18.05.2016 bis zum 31.12.2020 nachträglich zu Elektrofahrzeugen umgerüstet worden sind. Nach Ablauf der befristeten Steuerbefreiung werden Elektrofahrzeuge nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht besteuert. Die Steuer ermäßigt sich um 50 Prozent.

- Für die als Entnahme zu versteuernde private Nutzung eines betrieblichen Elektrofahrzeugs oder extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugs durch den Unternehmer wird ertragsteuerlich bei der pauschalen Ermittlung (sog. 1-Prozent-Regelung) der Listenpreis dieser Kraftfahrzeuge um die darin enthaltenen Kosten des Batteriesystems im Zeitpunkt der Erstzulassung mit gesetzlich festgelegten pauschalen Beträgen gemindert. Bei der sog. Fahrtenbuchmethode werden für die Berechnung des Entnahmewerts die Anschaffungskosten um diese pauschalen Beträge reduziert.

Entsprechendes gilt für die Berechnung des geldwerten Vorteils für vom Arbeitgeber an Arbeitnehmer überlassene Kraftfahrzeuge.

- Für vom Arbeitgeber gewährte geldwerte Vorteile für das elektrische Aufladen eines privaten oder auch zur privaten Nutzung überlassenen Elektro- oder Hybridelektrofahrzeugs im Betrieb des Arbeitgebers und für die zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrich-

tung besteht befristet für Lohnzahlungszeiträume vom 01.01.2017 bis 31.12.2020 eine Steuerbefreiung.

Bei unentgeltlicher oder verbilligter Übereignung von Ladevorrichtungen sowie der Gewährung von Zuschüssen durch den Arbeitgeber wurde die Möglichkeit einer pauschalen Versteuerung der Lohnsteuer mit 25 Prozent geschaffen.

#### **4.2 Inwieweit können Fahrgäste, etwa durch technische Möglichkeiten wie eine Taxi-App, bei ihrer Taxi-Order in Bayern bevorzugt E-Taxis in Anspruch nehmen?**

Aufgrund der noch niedrigen Anzahl von E-Taxis in Bayern wird dies gegenwärtig nach Kenntnis der Staatsregierung noch nicht in einer App angeboten. Kunden haben jedoch bei allen größeren Taxizentralen die Möglichkeit, telefonisch E-Taxis zu bestellen.

#### **5.1 Was unternimmt die Staatsregierung, um den Anteil an E-Taxis in den bayerischen Städten und Gemeinden zu erhöhen?**

#### **5.2 Durch welche Maßnahmen kann die Bereitschaft der Taxiunternehmen, vom Verbrennungsmotor auf Taxis mit Elektroantrieb oder Hybridtechnologie umzusteigen, erhöht werden?**

Die ersten Ergebnisse der unter 2.1 beschriebenen Förderprogramme sind abzuwarten. Nach Gesprächen mit dem Landesverband bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmen e. V. ist Grundvoraussetzung die ausreichende Marktverfügbarkeit geeigneter Fahrzeuge mit hoher Kilometerleistung pro Ladezyklus. Da noch zu wenige für den Taxieinsatz geeignete Elektrofahrzeuge auf dem Markt erhältlich sind, beobachtet die Staatsregierung gegenwärtig die weitere Marktentwicklung und die Entwicklung von Förderprogrammen auf Bundesebene. Bayern und die anderen Bundesländer haben den Bund per Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 09./10.11.2017 einstimmig aufgefordert, die Förderinstrumente und rechtlichen Rahmenbedingungen für die Förderung der Elektromobilität voranzutreiben und zu verstetigen. Hierbei sei insbesondere zu berücksichtigen, dass ein mehrjähriges Sonderprogramm für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Taxigewerbe umgesetzt werde, das sich in einem ersten Schritt auf die bei NOx-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Städte konzentriere und wirtschaftliche Nachteile z. B. bei Fahrzeugbeschaffung und Ladeinfrastruktur ausgleiche.

#### **5.3 Fördert die Staatsregierung den Aufbau eines Ladesäulennetzes mit Schnellladestellen an Taxiständen speziell für E-Taxis, und, wenn nein, warum nicht?**

Im Rahmen des Förderprogramms „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern“ kann nur die Errichtung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur gefördert werden. Soweit Ladesäulen einem speziellen, klar bestimmbareren Nutzerkreis vorbehalten sind und diese damit nicht öffentlich zugänglich sind, ist eine Förderung derzeit ausgeschlossen. Des Weiteren konzentriert sich die bayerische Förderung auf Normalladeinfrastruktur, da zum einen die Bundesregierung ausreichend Mittel zum bedarfsgerechten Ausbau von Schnellladeinfrastruktur zur Verfügung stellt und zum anderen die deutschen Automobilhersteller in Europa ein Netz an Schnellladeinfrastruktur aufbauen wollen. Nach derzei-

tigem Stand besteht daher kein zusätzlicher Förderbedarf für Schnellladeinfrastruktur seitens des Freistaates.

#### **6.1 Welche gesetzlichen Hürden existieren nach Kenntnis der Staatsregierung bei der Inbetriebnahme von E-Taxis bspw. in der Mess- und Eichverordnung?**

Für Elektrofahrzeuge, die als Taxi betrieben werden sollen, stehen dieselben technischen Lösungen wie bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zur Verfügung und es gelten dieselben eichrechtlichen Anforderungen.

Mit dem Inkrafttreten des Mess- und Eichgesetzes am 01.01.2015 zur Neuordnung des gesetzlichen Messwesens in Deutschland wurde für das Inverkehrbringen von „neuen“ Messgeräten wie z. B. für Taxis ein privatrechtliches Konformitätsbewertungsverfahren eingeführt. Die Umsetzung des novellierten Eichrechts ermöglicht den Herstellern einen erleichterten Marktzugang. Hierzu müssen die Fahrzeughersteller die eichrechtlichen Anforderungen berücksichtigen und die Informationen und Unterlagen, die für einen korrekten und manipulationssicheren Einbau erforderlich sind, erstellen und diese entsprechend den Vorgaben der gewählten Konformitätsbewertungsstelle vorlegen. Die Eichung erfolgt im einjährigem Rhythmus nach Anlage 7 der Mess- und Eichverordnung.

#### **6.2 Welche Studien zur Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit von E-Taxis sind der Staatsregierung bekannt?**

Die Staatsregierung hat bisher keine Gutachten zur Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit von E-Taxis in Auftrag gegeben. Der Einsatz von Elektrotaxis ist ausweislich des Forschungsprojekts „GuEST“ (Gemeinschaftsprojekt Nutzungsuntersuchungen von Elektrotaxis in Stuttgart) noch unwirtschaftlich. Problematisch ist demnach einerseits, dass es noch zu wenig Ladeinfrastruktur für E-Taxis gibt und die Ladezeiten zu lang sind, sodass zwischen den Fahrten nicht schnell nachgeladen werden kann. Zum anderen ist die Mindestreichweite derzeit noch zu gering.

#### **7.1 Ist der Staatsregierung bekannt, wie viele E-Taxis in Deutschland zugelassen und im Einsatz sind (bitte nach Bundesländern auflisten)?**

Nein, diese Daten werden in den Zulassungsstatistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes bisher nicht erhoben.

#### **7.2 Ist der Staatsregierung bekannt, wie viele Taxilizenzen für E-Taxis es in Deutschland gibt (bitte nach Bundesländern auflisten)?**

Die in zweijährigem Turnus erhobene Statistik des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Sondererhebung zum Taxen- und Mietwagenverkehr, letzter Stand 31.12.2016) enthält hierzu keine Ausführungen.

#### **7.3 Wie bewertet die Staatsregierung die Förderung von E-Taxis durch das Bundesland Niedersachsen, wo nicht nur die Anschaffung, sondern auch der Betrieb gefördert wird?**

Diese Förderung existiert nach Auskunft des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr bis dato nicht.