

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/649 –**

Sachstand und weitere Förderung der Elektromobilität und der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge gilt weiterhin als ein zentrales Hemmnis für den Durchbruch der Elektromobilität (vgl. www.sueddeutsche.de/wirtschaft/elektromobilitaet-deutschland-hat-zu-wenig-lade-stationen-fuer-e-autos-1.3705566). Um die flächendeckende Errichtung von Lademöglichkeiten gezielt koordinieren und fördern zu können, ist die Kenntnis über die bestehenden Ladepunkte unabdingbar. Dies gilt nicht zuletzt für die Ladeinfrastruktur, die die Autobahn Tank & Rast GmbH sowie weitere Betreiber von Raststätten entlang der Bundesautobahnen errichten (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/089-dobrindt-tankstellenprogramm.html).

Die Bundesregierung fördert den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur derzeit mit der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur, dessen zweiter Aufruf zur Antragseinreichung am 30. Oktober 2017 endete (vgl. www.bav.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderung_Ladeinfrastruktur/Zweiter_Aufruf_zur_Antragseinreichung.pdf?__blob=publicationFile&v=6). Die vorläufigen Ergebnisse des ersten Aufrufs haben nach Ansicht der Fragesteller unter anderem gezeigt, dass der Ausbau des Ladenetzes lückenhaft erfolgt. Unklar ist, ob diese Mängel durch die geänderten Förderbedingungen im zweiten Aufruf behoben wurden und wie viele Ladepunkte, die bezuschusst wurden, bereits zur Verfügung stehen.

Fördermittel erhalten auch Kommunen für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und die Errichtung der für die Fahrzeuge notwendigen Ladeinfrastruktur (vgl. www.now-gmbh.de/content/4-bundesfoerderung-elektromobilitaet-vorort/1-foerderrichtlinie/frl_elektromobilitaet_bmvi.pdf). Insbesondere ist offen, wie viele Zuschüsse bisher bewilligt und insbesondere während des aktuellen Aufrufs im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017–2020“ beantragt wurden.

Der Kauf elektrischer Pkw durch Privatpersonen wird durch eine Kaufprämie (Umweltbonus) bezuschusst, jedoch bleibt die Nachfrage nach Ansicht der Fragesteller auch aufgrund einer unzureichenden Gestaltung des Förderprogramms hinter den Erwartungen zurück. Zwischen Mai 2016 und Dezember 2017 wurden insgesamt lediglich ca. 47 000 Anträge gestellt (vgl. www.bafa.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/Energie/Elektromobilitaet/2017_12_zwischenbilanz.html).

Status quo der Ladeinfrastruktur

1. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Betrieb, und wie verteilen sich die Standorte der Normal- und Schnellladepunkte jeweils auf die Bundesländer (bitte für jedes Bundesland nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Bei der Bundesnetzagentur sind insgesamt 9 377 Ladepunkte (8 103 Normalladepunkte; 1 274 Schnellladepunkte) für Elektrofahrzeuge an 4 666 öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen angezeigt worden (Stand: 7. Februar 2018).

Auflistung der Ladepunkte nach Bundesländern:

	gesamt	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
Baden-Württemberg	1130	867	263
Bayern	2093	1837	256
Berlin	550	523	27
Brandenburg	111	98	13
Bremen	69	67	2
Hamburg	658	618	40
Hessen	667	575	92
Mecklenburg-Vorpommern	107	88	19
Niedersachsen	810	669	141
Nordrhein-Westfalen	1696	1584	112
Rheinland-Pfalz	320	215	105
Sachsen	375	332	43
Sachsen-Anhalt	149	103	46
Schleswig-Holstein	351	285	66
Thüringen	275	232	43
Saarland	16	10	6

2. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte sind derzeit auf bundeseigenen Liegenschaften in Betrieb (bitte nach Liegenschaft, Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Abgesehen von öffentlich zugänglichen Ladepunkten auf Bundesautobahnen sind Ladepunkte auf dienstlich genutzten Liegenschaften des Bundes in der Regel nicht öffentlich zugänglich. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass in Einzelfällen ein solcher Ladepunkt auch öffentlich zugänglich ist.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 18/11295 verwiesen.

3. An wie viel Prozent der Normalladepunkte einerseits und Schnellladepunkte andererseits lassen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die unterschiedlichen Anschlusstypen (z. B. Schuko, CEE, Typ 1, Typ 2, CCS, CHAdeMO, Tesla Supercharger) jeweils nutzen (bitte für Normal- und Schnellladepunkte jeweils nach Anschlusstypen aufschlüsseln)?

	gesamt	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
AC Typ 2 Steckdose	79,2%	91,27%	2,43%
AC Typ 2 Kupplung	7,88%	3,08%	38,38%
DC Kupplung Combo (CCS)	7,73%	6,59%	50,24%
AC Schuko	22,25%	25,67%	0,31%
DC CHAdeMO	6,75%	1,17%	42,23%
CEE (3 & 5-polig)	0,34%	0,30%	0,55%

4. Wie viel Prozent der öffentlich zugänglichen Ladesäulen mit einer Ladeleistung von über 3,7 Kilowatt entsprechen nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit den Anforderungen der am 1. Juni 2017 geänderten Ladesäulenverordnung und somit insbesondere den Anforderungen nach § 4 (Punktueller Aufladen) der Verordnung (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Die geänderte Ladesäulenverordnung (LSV) ist seit 1. Juni 2017 in Kraft getreten. § 8 LSV regelt, dass Ladepunkte, die vor dem 14. Dezember 2017 in Betrieb genommen wurden, von den Anforderungen des § 4 LSV („Punktueller Aufladen“) ausgenommen sind. Bis dahin aufgebaute Ladepunkte konnten auf freiwilliger Basis Nutzern bereits „punktueller Aufladen“ ermöglichen, beispielsweise durch EC-/Kreditkartenzahlung, ohne dass die Nutzer eine Kundenkarte besitzen müssen. Eine Statistik darüber, welche Ladepunkte entweder auf freiwilliger Basis oder durch die Anforderungen aus § 4 LSV „punktueller Aufladen“ ermöglichen, liegt der Bundesregierung nicht vor.

Ladesäulen an Standorten von Raststätten auf Bundesautobahnen

5. Wurde das Ziel des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erreicht, bis Ende 2017 alle rund 400 Standorte der Autobahn Tank & Rast GmbH mit Schnellladesäulen und Parkplätzen für Elektrofahrzeuge auszustatten (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/089-dobrindt-tankstellenprogramm.html), und wenn nein, warum nicht?

Bis Ende 2017 wurden rund 300 Standorte der Autobahn Tank & Rast Gruppe mit Schnellladestationen sowie den entsprechenden Parkplätzen ausgestattet.

Die Bundesregierung hält an dem Ziel fest, die Autobahnraststätten mit E-Ladesäulen auszustatten. Es wurden bereits 75 Prozent der Standorte ausgestattet. Zeitliche Verzögerungen ergeben sich aus baulichen oder standortspezifischen Unwägbarkeiten, die dem Umfang der Maßnahmen geschuldet sind.

6. An wie viel Prozent der Standorte der Autobahn Tank & Rast GmbH stehen nach Kenntnis der Bundesregierung Schnellladesäulen und Parkplätze bereits zur Verfügung?
7. An wie viel Prozent dieser Standorte stehen derzeit mehr als zwei Schnellladepunkte zur Verfügung?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aktuell sind rund 75 Prozent der Standorte der Autobahn Tank & Rast Gruppe mit Schnellladestationen ausgestattet. Von diesen sind rund 12 Prozent bereits mit mehr als einer Schnellladesäule ausgestattet.

8. An welchen Standorten der Autobahn Tank & Rast GmbH wurden noch keine Schnellladesäulen und Parkplätze errichtet, und wann soll die Errichtung nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils fertiggestellt sein?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

9. An welchen weiteren Standorten von Raststätten auf Bundesautobahnen stehen Schnellladesäulen zur Verfügung, und an welchen Standorten ist dies nach Kenntnis der Bundesregierung nicht der Fall (bitte nach Standorten und Anzahl der Ladepunkte aufschlüsseln)?

Die Ausstattung bestehender Nebenbetriebe mit Schnellladessäulen erfolgt in der Verantwortung der Konzessionsnehmer. Der Bundesregierung sind daher keine weiteren Standorte bekannt.

10. Mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung sicherstellen, dass die weiteren Standorte ohne Lademöglichkeiten ebenfalls mit Schnellladesäulen ausgestattet werden, und welche Maßnahmen hat die Bundesregierung dafür bereits ergriffen?

Bei der Vergabe neuer Nebenbetriebskonzessionen ist die Ausstattung mit Schnellladesäulen Bestandteil der Vergabeunterlagen, so dass alle neuen Rastanlagen zukünftig mit Schnellladesäulen ausgestattet werden. Die Bundesregierung beteiligt sich an den Kosten für die erstmalige Herstellung mit 40 Prozent. Darüber hinaus trägt der Bund die Kosten für die Ertüchtigung vorhandener Stellplätze.

Förderprogramm Ladeinfrastruktur – Erster Aufruf

11. Wurden die Anträge des ersten Aufrufs des Förderprogramms Ladeinfrastruktur bereits vollständig abgearbeitet?

Wenn nein, warum nicht, und über wie viel Prozent der Anträge wurde noch nicht entschieden?

Aufgrund der Vielzahl der Anträge, der Komplexität des Bewilligungsverfahrens und der erforderlichen Mitwirkung der Antragsteller konnten ca. 5 Prozent der gestellten Anträge noch nicht abschließend bearbeitet werden.

12. Für wie viele Schnellladepunkte einerseits und Normalladepunkte andererseits wurden im Rahmen des ersten Aufrufs Zuwendungen bewilligt (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Bundesland	Anzahl N-LP	Anzahl S-LP
Baden-Württemberg	897	242
Bayern	1.043	306
Berlin	22	21
Brandenburg	121	38
Bremen	68	32
Hamburg	550	66
Hessen	252	66
Mecklenburg-Vorpommern	47	14
Niedersachsen	859	124
Nordrhein-Westfalen	2.722	152
Rheinland-Pfalz	429	131
Saarland	9	8
Sachsen	143	47
Sachsen-Anhalt	18	35
Schleswig-Holstein	236	27
Thüringen	159	44
Gesamt	7.575	1.353

Im Übrigen wird auf die Gesamtliste der Bescheidempänger zur Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland auf der Internetseite des BMVI verwiesen.

13. Auf welche zehn Antragsteller entfallen die meisten Ladepunkte, für die im Rahmen des ersten Aufrufs Zuwendungen bewilligt wurden, wenn alle Anträge des jeweiligen Antragstellers zusammengezählt werden (bitte nach Antragstellern und Anzahl der Ladepunkte, für die Zuwendungen bewilligt wurden aufschlüsseln)?

Antragsteller	Anzahl LP
innogy SE	2.490
Freie und Hansestadt Hamburg	601
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT	210
EWE VERTRIEB GmbH	195
EnBW Energie Baden-Württemberg AG	160
Westfalen Weser Netz GmbH	144
Lechwerke AG	134
Fastned B.V.	130
ENSO NETZ GmbH	96
Regionalentwicklung Mittleres Oberschwaben e. V.	92
Gesamt	4.252

Im Übrigen wird auf die Darstellung der Zwischenbilanz zur Förderrichtlinie La-
deinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland auf der Internetseite des
BMVI verwiesen.

14. Auf welche zehn Antragsteller entfallen die höchsten Summen bewilligter
Zuwendungen im Rahmen des ersten Aufrufs, wenn alle Anträge des jewei-
ligen Antragstellers zusammengezählt werden (bitte nach Antragstellern und
Höhe der bewilligten Zuwendungen aufschlüsseln)?

Zuwendungsempfänger	Zuwendung
EnBW Energie Baden-Württemberg AG	5.000.000,00
Fastned B.V.	4.120.579,58
innogy SE	3.123.815,97
Freie und Hansestadt Hamburg	2.810.781,40
EMOVUM GmbH	1.394.749,52
Sortimo International GmbH	1.185.160,00
Lechwerke AG	721.116,55
PFALZWERKE AKTIENGESELLSCHAFT	640.651,60
EWE VERTRIEB GmbH	605.250,40
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT	425.728,62
Gesamt	20.027.833,64

15. Wie hoch ist die Gesamtsumme der im Rahmen des ersten Aufrufs bewilligten Zuwendungen, und wie verteilt sich die Summe auf die einzelnen Bundesländer (bitte nach Bundesländern der Antragsteller aufschlüsseln)?

Bundesland/Antragsteller	Zuwendung
Baden-Württemberg	10.544.611,18
Bayern	6.340.626,37
Berlin	65.330,64
Brandenburg	372.555,32
Bremen	302.960,78
Hamburg	4.216.276,42
Hessen	900.394,62
Mecklenburg-Vorpommern	183.582,92
Niedersachsen	2.504.390,86
Nordrhein-Westfalen	5.514.586,23
Rheinland-Pfalz	1.684.001,01
Saarland	16.925,39
Sachsen	686.103,16
Sachsen-Anhalt	96.064,75
Schleswig-Holstein	750.033,49
Thüringen	957.924,44
Gesamt	35.136.367,58

Es wird darauf hingewiesen, dass die Anschriften der Antragsteller nicht immer identisch mit den Standorten der beantragten Ladeinfrastruktur sind. Hinzu kommen Antragsteller aus den Niederlanden und der Schweiz.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

16. Wie hoch ist die Gesamtsumme der im Rahmen des ersten Aufrufs bewilligten Zuwendungen, und wie verteilt sich die Summe auf die einzelnen Bundesländer (bitte nach Bundesländern der Standorte aufschlüsseln)?

Bundesland / Standort	Zuwendung
Baden-Württemberg	5.350.115,64
Bayern	8.828.336,73
Berlin	377.293,20
Brandenburg	1.101.738,42
Bremen	534.647,11
Hamburg	3.000.290,40
Hessen	2.077.304,66
Mecklenburg-Vorpommern	505.852,54
Niedersachsen	3.992.523,21
Nordrhein-Westfalen	6.550.446,53
Rheinland-Pfalz	3.502.693,36
Saarland	224.925,39
Sachsen	825.317,65
Sachsen-Anhalt	732.266,44
Schleswig-Holstein	936.944,60
Thüringen	882.277,41
Gesamt	39.422.973,29

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

17. Wie hoch ist der Anteil von Kommunen, kommunalen Betrieben und Einrichtungen, die in kommunaler Trägerschaft stehen, an der Gesamtsumme der im Rahmen des ersten Aufrufs bewilligten Zuwendungen (bitte unter Nennung des Gesamtanteils und einer Aufschlüsselung nach Bundesländern der Antragsteller angeben)?

Bundesland	Zuwendung an Kommunen, kommunale Betriebe und Einrichtungen in kommunaler Trägerschaft
Baden-Württemberg	1.653.974,67
Bayern	1.512.408,95
Berlin	0,00
Brandenburg	283.900,66
Bremen	0,00
Hamburg	2.810.781,40
Hessen	28.324,70
Mecklenburg-Vorpommern	86.534,82
Niedersachsen	187.246,40
Nordrhein-Westfalen	39.086,70
Rheinland-Pfalz	67.364,65
Saarland	0,00
Sachsen	14.091,60
Sachsen-Anhalt	25.726,77
Schleswig-Holstein	187.206,75
Thüringen	0,00
Gesamt	6.896.648,07

18. Wie hoch ist der Anteil von Automobilherstellern an der Gesamtsumme der im Rahmen des ersten Aufrufs bewilligten Zuwendungen (bitte unter Nennung des Gesamtanteils und einer Aufschlüsselung nach Bundesländern der Antragsteller angeben)?

Ein Zuwendungsempfänger in Niedersachsen ist mit 1,08 Prozent an der Gesamtsumme der bisherigen Bewilligungen vertreten.

19. Welches Antragsdatum und welche Uhrzeit trägt der letzte noch im Rahmen des ersten Aufrufs bewilligte Antrag auf Zuwendungen für Schnellladepunkte einerseits und Normalladepunkte andererseits, bevor aus Gründen des „Windhundverfahrens“ kein weiterer Antrag bewilligt werden konnte?

Im Bereich der Normalladeinfrastruktur konnte der Antrag mit dem Datum 31. März 2017 und der Uhrzeit 23:59 Uhr zuletzt bewilligt werden. Im Bereich der Schnellladeinfrastruktur könnten alle bis zum Ablauf der Antragsfrist am 28. April 2017 um 12:00 Uhr gestellten Anträge bewilligt werden.

Förderprogramm Ladeinfrastruktur – Zweiter Aufruf

20. Für wie viele Schnellladepunkte einerseits und Normalladepunkte andererseits wurden im Rahmen des zweiten Aufrufs Zuwendungen beantragt (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Bundesland	Anzahl N-P	Anzahl S-LP
Baden-Württemberg	1.920	448
Bayern	1.197	610
Berlin	104	38
Brandenburg	360	113
Bremen	13	18
Hamburg	50	61
Hessen	604	301
Mecklenburg-Vorpommern	146	39
Niedersachsen	891	234
Nordrhein-Westfalen	1.537	473
Rheinland-Pfalz	345	163
Saarland	142	26
Sachsen	498	147
Sachsen-Anhalt	191	98
Schleswig-Holstein	522	123
Thüringen	124	114
Gesamt	8.644	3.006

21. Wurden die Anträge des zweiten Aufrufs des Förderprogramms Ladeinfrastruktur bereits vollständig abgearbeitet?
Wenn nein, warum nicht, und über wie viel Prozent der Anträge wurde noch nicht entschieden?
22. Für wie viele Schnellladepunkte einerseits und Normalladepunkte andererseits wurden im Rahmen des zweiten Aufrufs Zuwendungen bewilligt (bitte nach Bundesländern der Standorte aufschlüsseln)?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anträge des zweiten Aufrufs der Förderprogramme Ladeinfrastruktur sind noch nicht abgearbeitet, da die Bearbeitung der Anträge des ersten Förderaufrufs noch läuft (siehe Antwort zu Frage 11). Ferner sind für die Bildung des im zweiten Förderaufruf erforderlichen Rankings umfangreiche Vorarbeiten notwendig, so dass über diese Anträge noch nicht entschieden worden ist.

23. Wie hoch fallen die geringsten beantragten Fördermittel pro Kilowatt Gesamtladeleistung in den einzelnen Bundesländern jeweils aus (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

geringste Fördermittel je Kilowatt Gesamtladeleistung		
Bundesland	N-LP	S-LP
Baden-Württemberg	8,25	18,67
Bayern	20,36	50,00
Berlin	20,06	99,17
Brandenburg	39,73	66,66
Bremen	20,00	99,17
Hamburg	29,13	99,17
Hessen	20,52	3,33
Mecklenburg-Vorpommern	29,13	99,17
Niedersachsen	20,06	70,00
Nordrhein-Westfalen	17,15	53,33
Rheinland-Pfalz	27,27	24,67
Saarland	28,41	99,17
Sachsen	20,00	70,00
Sachsen-Anhalt	20,91	70,00
Schleswig-Holstein	20,91	70,00
Thüringen	45,37	37,62

24. Wie hoch fallen die höchsten beantragten Fördermittel pro Kilowatt Gesamtladeleistung in den einzelnen Bundesländern jeweils aus (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

höchste Fördermittel je Kilowatt Gesamtladeleistung		
Bundesland	N-LP	S-LP
Baden-Württemberg	227,27	213,33
Bayern	227,27	200,00
Berlin	110,87	200,00
Brandenburg	125,00	200,00
Bremen	81,82	200,00
Hamburg	113,64	200,00
Hessen	321,50	200,00
Mecklenburg-Vorpommern	151,52	200,00
Niedersachsen	227,27	200,00
Nordrhein-Westfalen	223,64	200,00
Rheinland-Pfalz	113,64	200,00
Saarland	113,64	200,00
Sachsen	480,77	200,00
Sachsen-Anhalt	227,27	200,00
Schleswig-Holstein	163,71	200,00
Thüringen	217,39	200,00

25. Wie hoch fallen die höchsten beantragten Fördermittel pro Kilowatt Gesamtladeleistung, die noch bewilligt wurden, in den einzelnen Bundesländern jeweils aus (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?
26. Auf welche zehn Antragsteller entfallen die meisten Ladepunkte, für die im Rahmen des zweiten Aufrufs Zuwendungen bewilligt wurden, wenn alle Anträge des jeweiligen Antragstellers zusammengezählt werden (bitte nach Antragsteller und Anzahl der Ladepunkte, für die Zuwendungen bewilligt wurden aufschlüsseln)?
27. Auf welche zehn Antragsteller entfallen die höchsten Summen bewilligter Zuwendungen im Rahmen des zweiten Aufrufs, wenn alle Anträge des jeweiligen Antragstellers zusammengezählt werden (bitte nach Antragsteller und Höhe der bewilligten Zuwendungen aufschlüsseln)?
28. Wie hoch ist die Gesamtsumme der im Rahmen des zweiten Aufrufs bewilligten Zuwendungen, und wie verteilt sich die Summe auf die einzelnen Bundesländer (bitte nach Bundesländern der Antragsteller aufschlüsseln)?
29. Wie hoch ist die Gesamtsumme der im Rahmen des zweiten Aufrufs bewilligten Zuwendungen, und wie verteilt sich die Summe auf die einzelnen Bundesländer (bitte nach Bundesländern der Standorte aufschlüsseln)?

30. Wie hoch ist der Anteil von Kommunen, kommunalen Betrieben und Einrichtungen, die in kommunaler Trägerschaft stehen, an der Gesamtsumme der im Rahmen des zweiten Aufrufs bewilligten Zuwendungen (bitte unter Nennung des Gesamtanteils und einer Aufschlüsselung nach Bundesländern der Antragsteller angeben)?
31. Wie hoch ist der Anteil von Automobilherstellern an der Gesamtsumme der im Rahmen des zweiten Aufrufs bewilligten Zuwendungen (bitte unter Nennung des Gesamtanteils und einer Aufschlüsselung nach Bundesländern der Antragsteller angeben)?

Die Fragen 25 bis 31 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 20 und 21 verwiesen.

Errichtung und Nutzung von Ladepunkten im Rahmen des Förderprogramms Ladeinfrastruktur

32. Wie viele der Ladepunkte, für die im Rahmen der beiden Aufrufe Zuwendungen bewilligt wurden, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits in Betrieb genommen (bitte für jedes Bundesland die Gesamtzahl der sich in Betrieb befindlichen Ladepunkte und ihren prozentualen Anteil an allen im Bundesland bewilligten Ladepunkten nennen)?

Im ersten Förderaufruf sind für 66 Ladepunkte Verwendungsnachweise geprüft.

Da die Zuwendungsempfänger die Verwendungsnachweise uneinheitlich einreichen, ist davon auszugehen, dass bereits mehr Ladepunkte eingerichtet wurden.

33. Wie lang ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Dauer eines Ladevorgangs an den Ladepunkten, die bereits in Betrieb genommen wurden (bitte nach Bundesländern sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?
34. Wie lang werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Ladepunkte, die bereits in Betrieb genommen wurden, durchschnittlich pro Tag genutzt (bitte nach Bundesländern sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?
35. Wie oft werden die Ladepunkte, die bereits in Betrieb genommen wurden, nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich pro Tag genutzt (bitte nach Bundesländern sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Die Fragen 33 bis 35 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die am 1. Februar 2018 eingegangenen Berichte werden derzeit geprüft. Da von den derzeit ca. 9 000 bewilligten Ladepunkten für 66 Ladepunkte Verwendungsnachweise vorliegen, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage über Anzahl der Ladevorgänge sowie Dauer treffen.

Förderrichtlinie Elektromobilität

36. Wie viele Fahrzeuge wurden bislang mit Zuschüssen der Förderrichtlinie Elektromobilität beschafft, und wie hoch fallen die gewährten Zuschüsse bislang insgesamt aus (bitte nach Bundesländern für jedes Jahr aufschlüsseln)?

Zugesagt wurden 2 339 PKW, 105 Busse, 8 LKW und 84 Sonstige Fahrzeuge.

157 Vorhaben der Förderrichtlinie Elektromobilität wurden bewilligt (davon 57 im Jahr 2017). Das Fördervolumen beläuft sich auf 31,5 Mio. Euro Bundesmittel (Gesamtmittel 74,1 Mio. Euro). Rund 2 Mio. Euro Zuschüsse für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur wurden bisher abgerufen (6,59 Prozent).

Übersicht Bewilligungen nach Bundesländern

Bundesland	Anzahl Bewilligungen	Summe Bundesmittel
Baden-Württemberg	23	1.962.276,00 €
2015	1	27.971,00 €
2016	13	1.460.545,00 €
2017	9	473.760,00 €
Bayern	30	9.354.824,50 €
2015	3	236.029,00 €
2016	12	2.996.243,50 €
2017	15	6.122.552,00 €
Brandenburg	1	345.000,00 €
2016	1	345.000,00 €
Bremen	1	81.803,00 €
2016	1	81.803,00 €
Hamburg	4	2.083.974,00 €
2016	2	1.791.794,00 €
2017	2	292.180,00 €
Hessen	8	4.632.402,00 €
2015	1	100.411,00 €
2016	6	386.141,00 €
2017	1	4.145.850,00 €
Mecklenburg-Vorpommern	4	300.230,00 €
2016	2	48.230,00 €
2017	2	252.000,00 €
Niedersachsen	15	2.442.032,78 €
2015	1	110.621,00 €
2016	12	2.249.561,00 €
2017	2	81.850,78 €

Bundesland	Anzahl Bewilligungen	Summe Bundesmittel
Nordrhein-Westfalen	41	6.824.559,40 €
2015	7	1.155.396,40 €
2016	18	1.174.872,00 €
2017	16	4.494.291,00 €
Rheinland-Pfalz	9	1.632.739,40 €
2015	1	407.316,00 €
2016	4	330.713,40 €
2017	4	894.710,00 €
Saarland	1	34.171,00 €
2017	1	34.171,00 €
Sachsen	7	601.674,73 €
2015	2	111.450,60 €
2016	1	148.302,00 €
2017	4	341.922,13 €
Sachsen-Anhalt	1	28.172,00 €
2016	1	28.172,00 €
Schleswig-Holstein	12	1.177.979,00 €
2015	3	197.205,00 €
2016	7	594.395,00 €
2017	2	386.379,00 €
Gesamtergebnis	157	31.501.837,81 €

37. Wie viele Anträge auf Zuschüsse für die Beschaffung von Fahrzeugen sind im Rahmen des aktuellen Aufrufs zur Antragseinreichung (Dezember 2017) bis zum 31. Januar 2018 eingegangen, für wie viele Fahrzeuge wurden Zuschüsse beantragt, und wie hoch fallen die beantragten Zuwendungen insgesamt aus (bitte jeweils nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Zum 31. Januar 2018 sind 430 Anträge eingegangen, diese Zahl beinhaltet förderfähige und nicht förderfähige Antragsteller. Eine Auswertung der tatsächlichen Anzahl zweckentsprechender Anträge, beantragten Fördermittel, Fahrzeuge sowie Ladeinfrastruktur etc. findet derzeit statt, so dass gegenwärtig keine aussagekräftigen Daten geliefert werden können.

38. Wie viele Ladepunkte wurden bislang mit Zuschüssen aus der Förderrichtlinie Elektromobilität errichtet, und wie hoch fallen die gewährten Zuschüsse bislang insgesamt aus (bitte nach Bundesländern für jedes Jahr aufschlüsseln)?

Zugesagt wurden 639 Stk. Ladeinfrastruktur (Typen: Wallbox AC, Ladesäule AC 2x22 und DC-Schnellladesäule).

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 36 verwiesen.

39. Wie viele Anträge auf Zuschüsse für die Errichtung von Ladeinfrastruktur sind im Rahmen des aktuellen Aufrufs zur Antragseinreichung (Dezember 2017) bis zum 31. Januar 2018 eingegangen, für wie viele Ladepunkte wurden Zuschüsse beantragt, und wie hoch fallen die beantragten Zuwendungen insgesamt aus (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Zum 31. Januar 2018 sind 430 Anträge eingegangen, diese Zahl beinhaltet förderfähige und nicht förderfähige Antragsteller.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 37 verwiesen.

Kaufprämie für Elektrofahrzeuge (Umweltbonus)

40. Wie viele Anträge auf Zuschüsse beim Kauf eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs (Umweltbonus) wurden seit Beginn des Förderprogramms monatlich gestellt (bitte monatlich und getrennt nach Anträgen bei reinen Batterieelektrofahrzeugen, Plug-In-Hybriden und Brennstoffzellenfahrzeugen aufschlüsseln)?

Monat	Summe Anträge	davon Elektrofahrzeug	davon Plug-In Hybrid	davon Brennstoffzellenfahrzeug
Juli 2016	1650	1097	553	0
August 2016	1377	875	502	0
September 2016	1426	678	748	0
Oktober 2016	1333	695	637	1
November 2016	1593	836	756	1
Dezember 2016	1665	957	708	0
Januar 2017	1799	983	816	0
Februar 2017	1809	988	820	1
März 2017	2697	1547	1150	0
April 2017	2632	1436	1196	0
Mai 2017	2647	1561	1086	0
Juni 2017	2397	1428	968	1
Juli 2017	3571	2504	1067	0
August 2017	3441	2022	1419	0
September 2017	3679	2008	1671	0
Oktober 2017	4033	2380	1653	0
November 2017	4506	2552	1954	0
Dezember 2017	4764	2731	2021	12
Januar 2018	3948	2185	1763	0
<i>Februar 2018*</i>	<i>657</i>	<i>378</i>	<i>279</i>	<i>0</i>
Summe	51624	29841	21767	16

* Stand: 7. Februar 2018

41. Wie viel Prozent dieser Anträge wurden nicht bewilligt, und welche sind die häufigsten Gründe (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Es wurden ca. 8,6 Prozent aller Anträge abgelehnt bzw. bereits bestehende Zuwendungsbescheide aufgehoben. Die Ablehnungs- und Aufhebungsgründe werden im Einzelnen nicht erfasst.

42. Wie lang ist die durchschnittliche Bearbeitungsdauer der Anträge?

Die Bearbeitungszeiten (Antragseingang /Auszahlung) werden aufgrund des zweistufigen Verfahrens nicht erfasst.

1. Stufe Antrag (mit Kauf- oder Leasingvertrag): Durchschnittliche Bearbeitungszeit liegt bei ca. vier Wochen. Nach positiver Prüfung des Antrages ergeht ein Zuwendungsbescheid.
2. Stufe Verwendungsnachweis (mit Zulassungsbescheinigung): Nach der Zulassung des Fahrzeuges reicht der Antragsteller einen Verwendungsnachweis ein, mit dem der Erwerb und die Zulassung des Fahrzeuges bestätigt werden. Nach positiver Prüfung des Verwendungsnachweises wird die Auszahlung angewiesen, hier liegt die durchschnittliche Bearbeitungszeit bei ca. zwei Wochen.

43. Wie viele elektrisch betriebene Fahrzeuge, die die Kriterien für die Förderung des Umweltbonus erfüllen, wurden seit Beginn des Förderprogramms insgesamt neu zugelassen (bitte monatlich und getrennt nach reinen Batterieelektrofahrzeugen, Plug-In-Hybriden und Brennstoffzellenfahrzeugen aufschlüsseln)?
44. Wie viele elektrisch betriebene Fahrzeuge, die die Kriterien des Elektromobilitätsgesetzes, aber nicht die Kriterien für die Förderung des Umweltbonus erfüllen, wurden seit Beginn des Förderprogramms neu zugelassen (bitte monatlich und getrennt nach reinen Batterieelektrofahrzeugen, Plug-In-Hybriden und Brennstoffzellenfahrzeugen aufschlüsseln)?

Die Fragen 43 und 44 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Monat	Summe Anträge	BEV Anträge	PHEV Anträge	Brennstoffzellenfz. Anträge	Summe Neuzulassungen	BEV Neuzulassungen	PHEV Neuzulassungen
Jul 16	1650	1097	553	0	1801	785	1016
Aug 16	1377	875	502	0	1731	895	836
Sep 16	1426	678	748	0	3061	1641	1420
Okt 16	1333	695	637	1	2616	1167	1449
Nov 16	1593	836	756	1	2649	1231	1418
Dez 16	1665	957	708	0	2815	1334	1481
Jan 17	1799	983	816	0	2856	1323	1533
Feb 17	1809	988	820	1	2989	1546	1443
Mrz 17	2697	1547	1150	0	4479	2191	2288
Apr 17	2632	1436	1196	0	3587	1413	2174
Mai 17	2647	1561	1086	0	3843	1520	2323
Jun 17	2397	1428	968	1	4699	2196	2503
Jul 17	3571	2504	1067	0	4237	1820	2417
Aug 17	3441	2022	1419	0	4794	2177	2617
Sep 17	3679	2008	1671	0	5365	2247	3118
Okt 17	4033	2381	1652	0	5065	2180	2885
Nov 17	4506	2552	1954	0	6290	3031	3259
Dez 17	4764	2731	2021	12	6288	3412	2876
Summe	50404	29129	21259	16	69165	32109	37056

(BEV = Battery Electric Vehicle, PHEV = Plug-In Hybrid Electric Vehicle)

Zahlen über Fahrzeuge, die zwar den Anforderungen des Umweltbonus entsprechen, für die aber kein Umweltbonus beantragt wurden liegen nicht vor. Ebenfalls liegen keine Zahlen vor, wie viele zugelassene Elektrofahrzeuge nicht den Anforderungen des Umweltbonus genügen. Brennstoffzellenfahrzeuge sind in den Statistiken der Neuzulassungen nicht gesondert erfasst.

45. Wie oft wird die Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge aktualisiert, und wie begründet sich diese Häufigkeit?

Im Jahr 2018 wurde die Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge bisher einmal und im vierten Quartal 2017 dreimal aktualisiert. Diese erfolgt, sobald ein Hersteller auf Antrag und nach positiver Prüfung das Fahrzeug auf die Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge aufgenommen haben möchte.

46. Seit wann sind keine Fahrzeuge des Typs „Model S“ der Firma Tesla mehr förderfähig?

Das Elektrofahrzeug „Tesla Model S Base“ wurde am 30. November 2017 von der Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge gestrichen.

47. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage der Tesla GmbH, dass die Basisversion des „Model S“ ohne ein Komfortpaket bestellt werden könne, angesichts der Aussage des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, dass die weitere Förderung deshalb nicht erfolgen könne, da das Auto nur mit diesem zusätzlichen Komfortpaket zu kaufen sei und damit der Nettolistenpreis des Basismodells den Höchstbetrag von 60 000 Euro netto überschreite (vgl. www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/autoindustrie-elektroauto-praemie-fuer-tesla-gestrichen/20659748.html)?

48. Inwiefern prüft die Bundesregierung nun erneut, ob das „Model S“ auch ohne das Komfortpaket gekauft werden kann?

Die Fragen 47 und 48 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die von der Richtlinie geforderte Verfügbarkeit (Bestellbarkeit und tatsächliche Auslieferung an Kunden) wird derzeit vom BAFA geprüft.

Weitere Fragen zur Elektromobilität

49. Inwiefern hat die Bundesregierung mit entsprechenden Arbeiten begonnen, um „zu Beginn der nächsten Legislaturperiode Vorschläge zur Änderung des Miet- sowie Wohnungseigentumsrechts zur erleichterten Durchführung von baulichen Veränderungen zur Errichtung von Ladeinfrastrukturen unterbreiten“ (Antwort der Bundesregierung zu Frage 21 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/11377) zu können, und wie ist der aktuelle Stand dieser Arbeiten?

Es wird auf die Stellungnahme der Bundesregierung zum Gesetzentwurf des Bundesrates zur Änderung des Wohnungseigentumsgesetzes und des Bürgerlichen Gesetzbuchs zur Förderung der Barrierefreiheit und Elektromobilität verwiesen.

50. Wie haben sich der Anteil erneuerbarer Energiequellen im Verkehrssektor, der Anteil erneuerbarer Energiequellen im Straßenverkehrssektor und der Anteil erneuerbarer Energiequellen am Gesamtenergieverbrauch in Deutschland in den letzten zehn Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils entwickelt (bitte getrennt nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Anteile der erneuerbaren Energien (EE) haben sich seit dem Jahr 2006 wie folgt entwickelt:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Anteile EE	in %										
am Endenergieverbrauch Verkehr ¹⁾	6,5	7,5	6,0	5,4	5,8	5,7	6,0	5,5	5,6	5,3	5,2
am Straßenverkehr	6,6	7,6	6,0	5,3	5,7	5,5	5,8	5,2	5,3	4,9	4,8
am Bruttoendenergieverbrauch ²⁾	8,1	9,7	9,1	10,1	11,1	12,2	13,1	13,2	13,8	14,7	14,8
am Primärenergieverbrauch	6,3	7,9	8,0	8,9	9,9	10,8	10,3	10,8	11,5	12,4	12,6

¹⁾ ohne internationalen Flugverkehr

²⁾ nach Energiekonzept der Bundesregierung

Quellen: AGEB; AGEE-Stat (Stand: Dez. 2017)