

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Klaus Ernst, Jörg Cezanne,
Fabio De Masi, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/16691 –**

Abruf der Fördermittel Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Vorbemerkung der Fragesteller

Zur Verbesserung der Ladeinfrastruktur stellt der Bund bis 2020 Fördermittel von 300 Mio. Euro zur Verfügung: 200 Mio. Euro für die Schnelllade-Infrastruktur und 100 Mio. Euro für die Normallade-Infrastruktur. Insgesamt sollen mindestens 15.000 Ladestationen bis 2020 aufgebaut werden. Der vierte Förderaufruf des „Bundesprogramms Ladeinfrastruktur“, startete am 19. August 2019 und endete am 30. Oktober 2019 (alle Informationen von www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Ladeinfrastruktur/Ladeinfrastruktur.html).

1. Wie hoch war jeweils das geplante Fördervolumen für den ersten, zweiten, dritten und vierten Förderaufruf der „Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur?

Die Steuerung der Förderaufrufe erfolgt über die Vorgabe von Kontingenten (pro Bundesland bzw. pro Kachel) bezüglich der Anzahl der zu fördernden Ladeinfrastruktur und nicht über die Vorgabe von Fördermitteln.

2. Wie hoch war jeweils die Bewilligungsquote (Verhältnis von gestellten zu bewilligten Anträgen) für den ersten, zweiten, dritten und vierten Förderaufruf?

1. Förderaufruf: 67 Prozent
2. Förderaufruf: 54 Prozent
3. Förderaufruf: 55 Prozent (11 Anträge noch in Bearbeitung)
4. Förderaufruf: noch keine Angaben möglich

3. Aus welchen Gründen wurden Anträge abgelehnt (bitte nach Förderaufruf, Anzahl der abgelehnten Anträge, Antragsvolumen, Unternehmensgröße, Rechtsform des Unternehmens, Branche, Bundesland aufschlüsseln)?
4. Wie bewertet die Bundesregierung die nach Ansicht der Fragesteller hohe Zahl der Ablehnungsbescheide, insbesondere da das Fördervolumen nicht ausgeschöpft wurde?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hauptgrund ist, dass das durch die Bundesregierung vorgegebene Kontingent an Normal- und Schnellladepunkten (vgl. Antwort zu Frage 1) ausgeschöpft ist bzw. es zu viele Förderanträge gab.

Der größte Teil der abgelehnten Anträge wurde aufgrund von Überschreitung des Kontingents abgelehnt.

5. Wie viele Normal- und wie viele Schnellladestationen wurden bereits mit den Fördergeldern aus den ersten drei Förderaufrufen errichtet?

Bei wie vielen steht der Aufbau noch aus?

Es wurden rund 7.400 Ladepunkte errichtet. Bei etwa 12.600 bewilligten Ladepunkten steht der Aufbau noch aus (Stand Dezember 2019). Die häufigsten Gründe für eine verzögerte Errichtung der Ladeinfrastruktur sind

- Engpässe bei der Lieferung der Ladeinfrastruktur
- Lange Wartezeiten bei der Errichtung des Netzanschlusses
- Je nach Standort umfangreichere Genehmigungsverfahren bei den zuständigen Behörden vor Ort

6. Wie oft musste das BAV bisher Fördergelder zurückfordern, in welcher Höhe jeweils, und welche Gründe waren ausschlaggebend (bitte nach Antragsvolumen, Unternehmensgröße, Rechtsform des Unternehmens, Branche, Bundesland aufschlüsseln)?

Das BAV musste bisher neun Mal Fördergelder zurückfordern:

1. 4.085,34 Euro – GmbH – Stadtwerke – Baden-Württemberg – Verzicht auf Fördermittel
2. 836,16 Euro – GmbH – Energiesektor – Niedersachsen – Nichtbeachtung v. Auflagen
3. 1.014,65 Euro – AG – Energiesektor – Hessen – Nichtbeachtung von Auflagen
4. 2.455,27 Euro – GmbH – Stadtwerke – Nordrhein-Westfalen – Nichtbeachtung v. Auflagen
5. 673,92 Euro – Privatperson – / – Bayern – Nichtbeachtung von Auflagen

7. Wie oft konnten geförderte Projekte nicht realisiert werden, und welche Gründe waren ausschlaggebend (bitte nach Antragsvolumen, Unternehmensgröße, Rechtsform des Unternehmens, Branche, Bundesland aufschlüsseln)?

Fördermittel werden erst ausgezahlt, wenn das Projekt realisiert wurde.

8. Hat die Bundesregierung die Fördervoraussetzungen aufgrund der Erfahrungen der vorherigen Förderperioden angepasst?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat die Fördervoraussetzungen auf Grund der Erfahrungen der vorherigen Förderperioden regelmäßig angepasst. Ab dem zweiten Förderaufruf bestand an die geförderte Ladeinfrastruktur die Anforderung der geringsten Kosten pro Kilowatt. In den darauf folgenden Förderaufrufen fand zusätzlich die Regionalisierungskomponente Anwendung: Die regionale Verteilung der Ladepunkte und damit der Fördermittel wurde mittels des Standort TOOLS ermittelt. Durch die unterschiedlichen Fördersätze in unterschiedlichen Bedarfsgebieten wird zudem im 3. und 4. Förderaufruf ein stärkerer Steuerungseffekt erzielt.

