

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/10593 –**

Förderprogramm des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr „Nicht-öffentliche Schnellladeinfrastruktur für gewerbliche Unternehmen“

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat im vergangenen Jahr ein neues Förderprogramm für Unternehmen zum Aufbau von Schnellladeinfrastruktur für Pkws und Lkws aufgelegt. Vom 18. September 2023 bis zum 30. November 2023 konnten Unternehmen am Förderprogramm „Nicht-öffentliche Schnellladeinfrastruktur für gewerbliche Unternehmen“ des BMDV teilnehmen (vgl. <https://lis.ptj.de/antragseinreichung>).

Ziel des Programms war der Aufbau von Schnellladeinfrastruktur für Pkws und Lkws. Das Fördervolumen belief sich auf 400 Mio. Euro. Antragsberechtigt waren Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sowie Unternehmen mit öffentlicher Beteiligung. Förderfähig waren Aufwendungen für die Schnellladeinfrastruktur (mindestens 50 Kilowatt) und die technische Ausrüstung (z. B. elektrische Stromspeicher) sowie Ausgaben für Netzanschluss und Installation elektrischer Leitungen und Anschlüsse inklusive des Tiefbaus (vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/092-wissing-bmdv-foerdert-aufbau-von-schnellladeinfrastruktur.html>).

Im Fokus des Förderprogramms standen vor allem Handwerks- und Gewerbebetriebe sowie Flottenanwender (wie beispielsweise Transport- und Logistikunternehmen, Paketdienste, Mietwagen- und Carsharing-Anbieter sowie Pflegedienste; vgl. <https://www.e-mobilbw.de/service/meldungen-detail/foerderung-schnellladeinfrastruktur-in-unternehmen>).

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung nach dem Auslaufen des Förderprogramms für den Aufbau von Schnellladeinfrastruktur für Pkws und Lkws von Unternehmen insgesamt und bezüglich der
 - a) abgerufenen Mittel,
 - b) Anzahl geförderter Projekte,
 - c) erreichten Flächenabdeckung und
 - d) Auswirkungen auf die Nutzung von Elektrofahrzeugen im gewerblichen Bereich?

Das Förderprogramm wurde von Unternehmen verschiedener Branchen nachgefragt. Durch die nutzerfreundliche Konzeption des Förderprogramms werden diverse Anwendungsfälle wie z. B. Schnellladen am Depot, Betriebshof oder Firmenflottenparkplatz abgedeckt. Insbesondere können kleine und mittlere Unternehmen (KMU) von der Förderung profitieren.

Zum jetzigen Zeitpunkt können noch keine Schlüsse hinsichtlich der abgerufenen Mittel und der geförderten Projekte gezogen werden, da die Auszahlung erst nach Aufbau der Ladeinfrastruktur erfolgt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage 15 verwiesen.

2. Ist das Förderprogramm für den Aufbau von Schnellladeinfrastruktur für Pkws und Lkws von Unternehmen ein Erfolg, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Gewerblich genutzte Fahrzeuge haben im Vergleich zu Privatfahrzeugen eine deutlich höhere Laufleistung. Damit spielen sie für die Elektrifizierung des Verkehrs eine große Rolle und sind gleichzeitig ein wichtiger Hebel, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Hierzu kann das Förderprogramm einen wichtigen Beitrag leisten.

Auf das Förderangebot konnten sich sowohl Unternehmen mit einer Pkw-Flotte als auch solche mit einer Lkw- bzw. Nutzfahrzeugflotte bewerben. Dabei war eine Antragsstellung im Lkw-Bereich erstmalig losgelöst von der Fahrzeugbeschaffung möglich, was die große Nachfrage seitens der Nutzfahrzeugflottenbesitzer erklärt.

3. Wie viele Förderanträge sind bis zum 30. November 2023 eingegangen?

Insgesamt sind 1 055 Anträge eingegangen.

4. Wie viele der von der Bundesregierung bereitgestellten Fördermittel (400 Mio. Euro) wurden seit Veröffentlichung des Förderprogramms bewilligt und bereits ausgezahlt?

Es wurden rund 12,3 Mio. Euro bewilligt. Eine Auszahlung von Fördermitteln ist bisher nicht erfolgt, da das Programm nachschüssig finanziert wird, d. h. die Auszahlung erfolgt erst, wenn nach Abschluss der Projekte der Zahlungsantrag durch den Antragsteller eingereicht wird.

5. Wie viele Förderanträge konnten aufgrund von nicht fristgerechter bzw. vollständiger Einreichung, fehlender Förderfähigkeit und/oder Verzögerungen im Prüfprozess nicht bewilligt werden (bitte je nach Kategorie aufschlüsseln)?

55 Anträge konnten aufgrund von nicht fristgerechter oder unvollständiger Einreichung nicht berücksichtigt werden. Ein Antrag war nicht förderfähig.

6. Wie viele Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft haben einen Antrag für das Förderprogramm gestellt?

1 055 Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft haben Anträge gestellt.

7. Wie viele Unternehmen mit öffentlicher Beteiligung haben einen Antrag für das Förderprogramm gestellt?

11. Wie viele Anträge von Unternehmen mit öffentlicher Beteiligung wurden bewilligt?

Die Fragen 7 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Eine Angabe ist nicht möglich, da öffentliche Beteiligungen bei der Beantragung und für eine Bewilligung unerheblich waren und nicht abgefragt bzw. erfasst wurden.

8. Welchen Unternehmen wurden Förderbescheide erteilt (bitte nach Unternehmensgrößen aufschlüsseln)?

Bisher wurden 65 Förderbescheide für Großunternehmen erteilt (mindestens 250 Beschäftigte und ein Jahresumsatz von über 50 Mio. Euro) und 71 Förderbescheide für KMU (maximal 249 Beschäftigte und ein maximaler Jahresumsatz von 50 Mio. Euro).

9. Auf welche Branchen verteilen sich die bereits bewilligten und ausbezahlten Förderanträge?

Die bereits bewilligten Förderanträge wurden aus den folgenden Branchen (gemäß Handelsregister) gestellt:

- Architektur- und Ingenieurbüros,
- Beherbergung,
- Einzelhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen),
- Energieversorgung,
- Erbringung von Finanzdienstleistungen,
- Erbringung von sonstigen überwiegend persönlichen Dienstleistungen,
- Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen für Unternehmen und Privatpersonen,
- Großhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen),
- Handel mit Kraftfahrzeugen; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen,
- Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kraftzeugen,

- Herstellung von elektrischen Ausrüstungen,
- Herstellung von Metallerzeugnissen,
- Hochbau,
- Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr,
- Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen,
- Metallerzeugung und -bearbeitung,
- Reparatur von Datenverarbeitungsgeräten und Gebrauchsgütern,
- Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen,
- Sozialwesen (ohne Heime),
- Vermietung von beweglichen Sachen,
- Vorbereitende Baustellenarbeiten, Bauinstallation und sonstiges Ausbaugewerbe.

10. Wie viele Anträge von Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft wurden bewilligt?

Es wurden 136 Anträge von Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft bewilligt.

12. Auf welche Anzahl geförderter Projekte verteilen sich die bewilligten und bereits ausgezahlten Fördermittel?

Die bewilligte Fördersumme von insgesamt rund 12,3 Mio. Euro verteilt sich auf 136 Förderanträge.

13. Liegen der Bundesregierung Informationen über aktuelle Verzögerungen oder Probleme bei der Bearbeitung der Förderanträge vor, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, welche?
23. Ist das Fördervolumen in Höhe von 400 Mio. Euro bereits verbraucht, und wenn nein, wie viel ist hiervon noch übrig?

Die Fragen 13 und 23 werden gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der erforderlichen Haushaltskonsolidierung und der erfolgten Schwerpunktsetzung auf prioritäre Investitionen wie z. B. den Aufbau des Deutschlandnetzes mit bundesweit 9 000 Lademöglichkeiten können nicht alle Förderprogramme des BMDV im geplanten Umfang umgesetzt werden. Das gilt auch für das Förderprogramm „Gewerbliches Schnellladen“. Weitere Bewilligungen bzw. neue Aufrufe sind von der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln abhängig.

14. Wie schätzt die Bundesregierung das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Förderprogramms ein?

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis beim Verwaltungsaufwand wird positiv eingeschätzt. Der Förderaufruf wurde im Rahmen der bereits bestehenden Förderrichtlinie Elektromobilität veröffentlicht, was den Verwaltungsaufwand reduzierte. Zudem erfolgen die Prüfung und Bewilligung in einem digitalen und nutzerfreundlichen Verfahren.

Hinsichtlich der Förderung ist ebenfalls eine positive Kosten-Nutzen-Bilanz zu ziehen, da mit einer Förderquote von 20 Prozent für Großunternehmen bzw. 40 Prozent für KMU sowie Höchstbeträgen für die zuwendungsfähigen Ausgaben pro Ladepunkt gefördert wurde. Dies schließt eine Überförderung einzelner Unternehmen aus und ermöglicht gleichzeitig eine Differenzierung nach Unternehmensgröße.

15. Wie gestaltet sich die durch das Förderprogramm erreichte Flächenabdeckung (bitte nach Ländern aufschlüsseln)?

Länder	Bewilligte Förderanträge
Baden-Württemberg	16
Bayern	18
Berlin	1
Brandenburg	2
Bremen	2
Hamburg	4
Hessen	7
Mecklenburg-Vorpommern	2
Niedersachsen	31
Nordrhein-Westfalen	26
Rheinland-Pfalz	5
Sachsen	5
Sachsen-Anhalt	4
Schleswig-Holstein	11
Thüringen	2

16. Wie viele nichtöffentliche Ladepunkte sind durch das Förderprogramm seit Beginn der Antragsfrist gefördert und errichtet worden?

Im Rahmen der bewilligten Anträge sollen insgesamt 924 Schnellladepunkte errichtet werden.

Die Errichtung erfolgt innerhalb von 18 Monaten nach Bewilligung. Bisher hat noch kein Antragsteller einen Auszahlungsantrag für bereits errichtete Ladepunkte gestellt.

17. Wie viele Schnellladepunkte sollen durch das Programm insgesamt errichtet werden?

Die Anzahl der insgesamt zu errichtenden Schnellladepunkte konnte im Vorfeld des Förderaufrufs nicht klar bestimmt werden, da diese von der Anzahl und dem Umfang der Förderanträge sowie den unterschiedlichen Förderquoten abhing.

18. Liegen der Bundesregierung eigene Erkenntnisse darüber vor, bis zu welchem Zeitpunkt die Errichtung der Ladepunkte abgeschlossen sein wird, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Die Beschaffung und Installation der Ladepunkte muss innerhalb von 18 Monaten nach Eingang des Bewilligungsbescheides erfolgen; die Vorhabenlaufzeit beginnt mit dem Datum des Bescheides. Eine Verlängerung ist lediglich in begründeten Ausnahmefällen möglich.

19. Wie viele der geförderten Schnellladepunkte sollen künftig für Lkws verwendet werden, und wie viele der geförderten Schnellladepunkte sollen künftig für Pkws verwendet werden?

Für Antragsteller mit Pkw-Flotten (Fahrzeugklasse M1) erfolgte die Bewilligung von 476 Ladepunkten, für Antragsteller mit Lkw-Flotten (Fahrzeugklassen N1, N2 und N3) von 401 Ladepunkten.

20. Wie viele Handwerks- und Gewerbebetriebe konnten gefördert werden, und wie viele Flottenanwender konnten gefördert werden?
21. Wie viele Mietwagen- und Carsharing-Anbieter konnten jeweils durch das Programm gefördert werden?

Die Fragen 20 und 21 werden gemeinsam beantwortet.

Handwerks- und Gewerbebetriebe sowie Mietwagen- und Carsharing-Anbieter sind keine offiziellen Branchenbezeichnungen gemäß Handelsregister, so dass hierzu keine Angabe gemacht werden kann. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

22. Plant die Bundesregierung, weitere Förderanträge entgegenzunehmen, wenn ja, wann, und wie viele, und wenn nein, warum nicht?

Über eine Fortführung des Förderprogramms kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

24. Wie viele der bewilligten Schnellladesäulen haben eine DC-Ladeleistung (DC = Gleichstrom), welche unter 149 Kilowatt liegt?

Es wurden 533 Schnellladepunkte mit Nennladeleistungen zwischen 50 und 149 kW bewilligt.

25. Wie viele der bewilligten Schnellladesäulen haben eine DC-Ladeleistung, welche über 149 Kilowatt liegt?

Es wurden 391 Schnellladepunkte mit Nennladeleistungen größer oder gleich 150 kW bewilligt.

26. Hält die Bundesregierung es für sinnvoll, unter Berücksichtigung des Umstands, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt moderne E-Kfzs und E-Lkws teils mit über 300 Kilowatt laden können, auch Schnellladesäulen mit einer Leistung von 50 Kilowatt zu fördern, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?

Der Bedarf nach unterschiedlichen Ladeleistungen hängt vom Nutzerverhalten ab. Beim Laden über Nacht sind geringere Ladeleistungen ausreichend, um Flottenfahrzeuge (auch Lkw) aufzuladen.

27. Wie kontrolliert die Bundesregierung die Fördervoraussetzung, dass der Betrieb der geförderten Ladeinfrastruktur mit 100 Prozent erneuerbaren Energien erfolgen muss?

Die Antragsteller müssen im Zuge der Antragstellung sowie nochmals beim Verwendungsnachweis bestätigen, dass der Betrieb der geförderten Schnellladeinfrastruktur mit Strom aus erneuerbaren Energien erfolgt. Ein Nachweis kann im Rahmen einer vertieften Prüfung stichprobenartig angefordert werden. Ein Nachweis kann z. B. durch den Stromvertrag, ein Grünstrom-Zertifikat oder den Nachweis der Stromerzeugung durch eine PV-Anlage erfolgen. Der Zuwendungsgeber behält sich vor, im Einzelfall die Maßnahme jederzeit vor Ort zu prüfen.

28. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie häufig ein Förderantrag nicht bewilligt werden konnte, weil die Fördervoraussetzung, dass der Betrieb der geförderten Ladeinfrastruktur mit 100 Prozent erneuerbaren Energien erfolgen muss, nicht gegeben war, wenn ja, bei wie vielen Förderanträgen war dies der Fall, und wenn nein, warum hat die Bundesregierung keine Kenntnis über diese zentrale Fördervoraussetzung?

Es gab keinen solchen Fall. Alle Zuwendungsempfänger haben im Antrag bestätigt, diese Voraussetzung zu erfüllen.

29. Über welche Kanäle wurde das Förderprogramm beworben?

Es wurden unter anderem folgende Kommunikationsmaßnahmen unternommen:

- Ankündigung des Förderprogramms im Rahmen der BMDV-Ladeinfrastrukturkonferenz am 29. Juni 2023 (Ministerrede und Pressemitteilung),
- Präsenz- und Digitalvorträge im Rahmen von Messeveranstaltungen, Konferenzen und Webinaren mit einschlägigen Branchenvertretern, Errichtern und Betreibern von Ladeinfrastruktur sowie etwaigen regionalen Multiplikatoren (z. B. Verbände, IHK usw.),
- Mailing mit Produktinfoblatt über verschiedene Verteiler,
- Webpräsenz auf den Internetseiten des BMDV, der NOW GmbH, des Projektträgers Jülich,
- Social Media,
- Pressemitteilung des BMDV zum Antragsstart am 18. September 2023,
- Online-Seminar zur Vorstellung des Programms zum Antragsstart.

30. Wurden Antragsfristen für das Förderprogramm in ausreichendem Maße veröffentlicht, und wenn nein, warum nicht?

Die Antragsfristen wurden in ausreichendem Maße veröffentlicht.

31. Liegen der Bundesregierung eigene Erkenntnisse dazu vor, ob einzelne Unternehmen von der Antragsfrist zu kurzfristig informiert wurden, wenn ja, welche, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.