

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN - WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: +49 (711) 89686-9020

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart 31.05.2022

nachrichtlich
Staatsministerium
Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus

Antrag des Abgeordneten Friedrich Haag u. a. FDP/DVP

- **Förderung der Elektromobilität in Baden-Württemberg**
- **Drucksache 17/2485**

Ihr Schreiben vom 5. Mai 2022

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr nimmt zu dem Antrag im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen*

zu berichten,

1. *welche Förderprogramme sie seit dem Jahr 2017 mit Bezug zur Elektromobilität aufgelegt hat;*

Die Landesregierung hat seit 2017 die folgenden Förderprogramme angeboten:

- Elektro-, Brennstoffzellen-, Plug-In-Hybrid- und Hybridbus (E-Bus)
- BW-e-Bus-Gutschein
- E-Bus Beratungsgutschein
- E-LKW
- E-Taxi
- BW-e-Gutschein für Pkw in gewerblichen Flotten
- BW-e-Solar-Gutschein
- E-Lastenrad
- Abwrackprämie für Roller und Krafträder
- Pedelecs in öffentlichen Verleihsystemen
- E-Roller-Sharing
- Unterstützungsangebote für Kommunen zur Bevorrechtigung von E-Fahrzeugen
- Schnellladeinfrastruktur für Taxis
- Charge@BW für öffentliche und nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur
- E-Quartiershubs
- Elektromobile Logistik in Klein- und Mittelstädten
- Kooperative Mobilitätskonzepte im Ländlichen Raum
- Beratungsgutschein Transformation Automobilwirtschaft

Nicht alle der genannten Förderprogramme sind aktuell noch aktiv.

Darüber hinaus gab es seit 2017 vereinzelte Förderaufrufe, wie bspw. für ein flächendeckendes Sicherheitsladenetz für Elektrofahrzeuge in BW oder ad-hoc Förderungen, die nicht aufgelistet wurden.

2. *welches Fördermittelvolumen die Programme jeweils hatten, welche Investitionen sie ausgelöst haben mit der Angabe der jeweiligen Anzahl von beispielsweise Fahrzeugen oder Ladeinfrastrukturen im privaten und öffentlichen Bereich;*

Programm	Fördermittelvolumen	Ausgelöste Investitionen	Anzahl Fahrzeuge/LIS
E-Bus	4.129.598,52 €	48.006.688,14 €	148
BW-e-Bus-Gutschein	300.000 €	(nicht erhoben)	2

E-Bus-Beratungsgutschein	50.000 €	(nicht erhoben)	-
E-LKW	588.874,45 €	2.348.597,54 €	12
E-Taxi	792.000 €	(nicht erhoben)	101
BW-e-Gutschein	38.006.220,25 €	539.919.330,24 €	14.594
BW-e-Solar-Gutschein	1.346.500,05 €	45.049.389,64 €	1.119
E-Lastenräder	5.100.754,82	17.038.906,28 €	3.568
Abwrackprämie für Roller und Krafträder	139.696,47 €	304.115,69 €	77
Pedelecs in öffentlichen Verleihsystemen	444.909,24 €	1.115.854,42 €	443
E-Roller-Sharing	1.447.188,96 €	206.295,99 €	138
Unterstützungsangebote Kommunen	0	0	0
Schnellladeinfrastruktur Taxi	0	0	0
Charge@BW	29.843.368,77 €	87.922.102,17 €	17.056
E-Quartiershubs	3.268.380,00 €	18.408.406,00 €	3 Hubs
Elektromobile Logistik in Klein- und Mittelstädten	677.060 €	1.275.154 €	Individuelle Konzepte
Kooperative Mobilitätskonzepte im Ländlichen Raum	1.462.016 €	2.150.987 €	Aufbau von Geschäftsmodellen und Infrastruktur
Beratungsgutschein Transformation	4.850.000 €	(nicht erhoben)	133 Unternehmen*

Stand: 2017 – 09.05.2022

*Stand: bis 31.12.2021

3. *in welchen Bereichen die Landesförderung eine solche des Bundes ergänzt hat, es also zu Zuwendungen mehrere Stellen kommen konnte;*

Zu Ergänzungen kam/kommt es bei folgenden Programmen:

- BW-e-Bus-Gutschein
- BW-e-Gutschein
- BW-e-Solar-Gutschein

4. *welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, in welchem Umfang seit dem Jahr 2017 Förderungen des Bundes oder der Europäischen Union mit Bezug zur Elektromobilität nach Baden-Württemberg geflossen sind;*

Hierzu liegen dem Ministerium für Verkehr nur vereinzelte Informationen vor.

Weder der Bund noch die Europäische Union veröffentlichen umfassende Daten.

Im Bereich der Ladeinfrastruktur sind in etwa 200 Millionen Euro von Bundesseite nach Baden-Württemberg geflossen.

Der Umweltbonus des Bundes hat seit 2017 die Anschaffung von mehr als 100.000 Elektroautos in Baden-Württemberg bezuschusst. Durch gestiegene Fördersummen über die Jahre ist der genaue Wert schwer zu beziffern. Es ist von einer Fördersumme von mehr als 500 Millionen Euro auszugehen. Für die Plug-In-Hybride ist von einer zusätzlichen Förderung von 200 Millionen Euro auszugehen.

5. *inwiefern sie Kenntnis von Fallgestaltungen hat, bei denen mit dem Leasing eines Elektrofahrzeugs im privaten und betriebswirtschaftlichen Sektor keine wesentlichen Aufwendungen verbunden waren bis hin zu dem Umstand, sogar ein wirtschaftliches Plus erzielen zu können;*

Trotz niedriger Leasingraten für Elektrofahrzeuge auf dem Markt ist die Beschaffung eines batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugs mit Mehrkosten verbunden. Mit den aktuellen Förderungen ist es nach Informationen des Ministeriums für Verkehr nicht möglich, ein wirtschaftliches Plus zu erzielen.

Vorhaben, die darauf abzielen, mithilfe von Fördergeldern Nettoerträge zu erzielen, sind bspw. von der Förderung über den BW-e-Solar-Gutschein ausgeschlossen.

6. *ob ihr Erkenntnisse darüber vorliegen, um welche Art der Nutzung es sich bei den geförderten Elektrofahrzeugen gehandelt hat im Sinne eines tatsächlichen Austauschs eines Erstfahrzeugs mit Verbrennungsmotor durch ein E-Mobil oder eher um die Anschaffung weiterer Fahrzeuge;*

Bei der E-Lastenradförderung haben 1.495 von 3.568 Fördernehmer*innen angegeben, das E-Lastenrad als Ersatz für ein Kraftfahrzeug zu beschaffen. Bei der Abwrackprämie für Zweiräder ersetzen alle Zweiräder ein anderes Fahrzeug. In den anderen Bereichen der Fahrzeugförderungen wurde diese Information nicht von der Landesregierung erfragt.

7. wie sich der Stromverbrauch der insgesamt in Baden-Württemberg vorhandenen Elektrofahrzeuge in den letzten fünf Jahren dargestellt hat einschließlich von Ladeverlusten und Energiebedarfen für die Vorklimatisierung;

Auf Basis von der e-mobil BW veröffentlichten Daten zur Entwicklung des Bestands an PKW in Baden-Württemberg und Deutschland sowie weiteren Durchschnittswerten wurde für die letzten fünf Jahre (2017-2021) eine überschlägige Berechnung des Energiebedarfs aller Elektrofahrzeuge (entspricht batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) sowie Plug-In Hybrid-Fahrzeugen (PHEV)) durchgeführt und das entsprechende Ergebnis ins Verhältnis zum jeweiligen Bruttostromverbrauch gesetzt. Genauere Daten zu den entsprechenden Fahrzeugen werden seitens des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft nicht erfasst. Folgende Annahmen wurden für die überschlägige Berechnung getroffen:

- Durchschnittliche Jahreslaufleistung: 15.000 km/a (bei Plug-In-Hybriden davon 20 Prozent elektrisch)
- Durchschnittlicher Verbrauch: 20 kWh/100 km

	Anzahl BEV	Anzahl PHEV	Stromver- brauch BEV [GWh]	Stromver- brauch PHEV [GWh]	Bruttostrom- verbrauch BW [GWh]	Anteil Stromverbr. Elektromobi- lität
2017	6.667	3.766	20,00	2,26	72.200	0,031 %
2018	10.568	8.493	31,70	5,10	71.400	0,052 %
2019	15.998	12.711	47,99	7,63	72.100	0,077 %
2020	24.863	19.074	74,59	11,44	69.200*	0,124 %
2021	54.250	51.870	162,75	31,12	Noch keine Daten verfügbar	--

* Bruttostromverbrauch in 2020 vorläufig

Zahlen zu auftretenden Ladeverlusten und Energiebedarfen für die Vorklimatisierung liegen dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft nicht vor. Der oben angegebene Verbrauchswert stellt einen Durchschnittswert einer großen Bandbreite an Verbrauchswerten von Elektrofahrzeugen dar und deckt dabei die unterschiedlichen Einflussfaktoren auf den Betrieb von Elektrofahrzeugen ab. Auftretende Ladeverluste bzw. Verluste im Betrieb der Fahrzeuge können nur in einer individuellen Betrachtung der Fahrzeuge analysiert werden. Sie eignen sich nicht für eine überschlägige Betrachtung.

8. *inwiefern Erkenntnisse darüber vorliegen, mit welchen Stromquellen der durch die Fördermaßnahmen ausgelöste zusätzliche Strombedarf gemäß dem Merit-Order-Effekt erzeugt wurde.*

Hierzu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor. Aufgrund der Beschaffenheit des Stromnetzes ist hierzu keine seriöse Abschätzung möglich. Sobald der Strom aus einer Quelle ins Netz eingespeist wurde, kann seine Herkunft physikalisch nicht mehr nachverfolgt werden. Eine Betrachtung nach dem Merit-Order-Effekt, die der Elektromobilität jeweils „die letzte erzeugte“ Kilowattstunde zurechnen würde, greift ebenso zu kurz, wie eine Betrachtung von der Annahme ausgehend, es werde für Elektromobilität ausschließlich grüner Strom eingesetzt, weil zumeist entsprechend zertifizierte Stromangebote genutzt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Hermann MdL
Minister für Verkehr