



Aktenzeichen: Pet 1-20-12-7762-022901

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 27.06.2024 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition werden verschiedene Änderungen des KfW-Förderprogramms „Solarstrom für Elektroautos“ (KfW 442) gefordert.

Zu dieser Thematik liegen dem Petitionsausschuss eine auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichte Petition mit 14 Mitzeichnungen und 23 Diskussionsbeiträgen sowie weitere Eingaben mit verwandter Zielsetzung vor, die wegen des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Behandlung zugeführt werden. Der Petitionsausschuss bittet um Verständnis, dass nicht auf jeden einzelnen Gesichtspunkt eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass eine Aufnahme von Dienstwagen in die KfW-Förderung 442 erfolgen solle.

Ein weiterer Petent setzt sich für einen Ausschluss einer Mehrfachförderung im Förderprogramm „Solarstrom für Elektroautos“ (KfW 442) ein. Die Förderung solle ausgeschlossen werden, soweit für die Solaranlage bzw. das Elektroauto der Umweltbonus, das Dienstwagenprivileg oder eine Förderung nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) in Anspruch genommen werde.

Des Weiteren wird gefordert, bei der Förderung für Ladestationen, Photovoltaik (PV)-Anlagen und Speichern die Besitzer von Elektrofahrzeugen mit L7e-Zulassung nicht mehr zu benachteiligen. Auf diese Weise würde Technologieoffenheit zwischen L7e-Autos und größeren Elektroautos erreicht.

Gleichberechtigt werden sollen auch Besitzer von Elektroautos mit Eigentumswohnungen und Reihenhäusern nach dem Wohnungseigentumsgesetz (WEG),



die eine von ihrer Dachfläche mit Strom versorgte Ladestation nutzen, und bei Anlagen mit Solarmodulen auf dem Dach eines gemieteten Wohnhauses, auf einem Garagendach in Wohnungsnähe oder einem Dach bei einem Stellplatz am Arbeitsplatz. Wem das Dach oder die Wohnung gehöre, sollte nicht ausschlaggebend sein.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss weist zunächst darauf hin, dass gemäß der geltenden Förderrichtlinie „Solarstrom für Elektroautos“ (KfW 442) nur das Gesamtsystem aus Ladestation, PV-Anlage und Solarstromspeicher förderfähig ist. Das Vorhandensein bzw. die verbindliche Bestellung eines Elektroautos ist kein Fördergegenstand, sondern Fördervoraussetzung, um einen Antrag stellen zu können. Eine Mehrfachförderung durch den Umweltbonus ist demzufolge von vornherein ausgeschlossen.

Weiterhin liegt keine Doppelförderung nach § 80a EEG (Kumulierungsverbot) vor.

Dieser wurde im Rahmen einer unabhängigen vorgelagerten

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung geprüft sowie in der Ausgestaltung der Förderrichtlinie und der maximalen Förderbeträge berücksichtigt. Ein Verstoß ist nicht zu erkennen.

Da ein Firmenauto bzw. Dienstwagen nicht den Fördervoraussetzungen entspricht, liegt folglich auch in Hinsicht auf das Dienstwagenprivileg keine Mehrfachförderung vor.

Ferner stellt der Ausschuss fest, dass bei der Konzeption des Förderprogramms

Fahrzeuge der Klasse L7e nicht eingeschlossen wurden, da sich die

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die daraus abgeleiteten Förderpauschalen für das zu fördernde Gesamtsystem auf das Aufladen einer Traktionsbatterie von

Fahrzeugklassen M1 und N1 beziehen. Diese Fahrzeugklassen haben üblicherweise eine Batteriekapazität von mindestens 35 kWh; ein Fahrzeug der Klasse L7e dagegen nur 5

bis 10 kWh. Darüber hinaus haben L7e-Fahrzeuge i.d.R. eine Ladeleistung von maximal 3,7 kW und werden über eine Haushaltssteckdose (Schuko) geladen. Das Gesamtsystem

wäre somit zum einen überdimensioniert und zum anderen nicht kompatibel mit der



geforderten 11 kW-Wallbox mit Typ2-Stecker. Die mit der Petition geforderten Mindestanforderungen wären gemäß der o. g. Rahmenbedingung also eine Ladeleistung von mindestens 11 kW und eine Netto-Batteriekapazität von mindestens 35 kWh. Beide Anforderungen können Fahrzeuge der Klasse L7e i.d.R. nicht erfüllen.

Zu den Förderzielen zählt u. a., den Umstieg auf ein batterieelektrisches Fahrzeug zu unterstützen bzw. zu ermöglichen. Eine Förderung von batterieelektrischen Zweitfahrzeugen als Ergänzung zu einem vorhandenen Verbrenner-Fahrzeug ist nicht im Einklang mit diesem Förderziel.

Soweit der Ausschluss von WEG beanstandet wird, begründet sich dieser Ausschluss darin, dass in der Ausgestaltung der Förderung berücksichtigt wurde, die energiewirtschaftliche Marktrolle des Betreibers der verschiedenen Komponenten in einer natürlichen Person zu vereinen. Die Zuwendungshöhe in diesem Förderprogramm ist an das zu erwartende Verbrauchsverhalten der Antragsberechtigten angepasst, um eine ausreichend hohe Fördereffizienz zu erzielen. Bei einer Förderung von Ladeinfrastruktur für Nicht-Eigentümer des Wohngebäudes sind neben rechtlichen Rahmenbedingungen (Mietrecht bzw. Wohnungseigentumsgesetz) mit entsprechenden Konsequenzen für Planungs- und Entscheidungsprozesse auch deutliche Mehrkosten einer Förderung verbunden.

Des Weiteren macht der Ausschuss darauf aufmerksam, dass ein Firmenauto bzw. Dienstwagen nicht den Fördervoraussetzungen entspricht. Sofern es sich bei dem Elektroauto nicht um ein privates Fahrzeug, sondern um ein Geschäftsfahrzeug handelt und dieses zu Hause vom Arbeitnehmer aufgeladen wird, findet eine Entnahme von Strom zugunsten des Arbeitgebers auf dem Grundstück des Arbeitnehmers statt. Wenn Ladesäulen- und E-Fahrzeuggbetreiber nicht identisch sind, könnten die für den Ladestrom benötigten Strommengen u. U. als „Drittstrommengen“ eingeordnet werden. Elektroautos, die auf eine selbständige Privatperson zugelassen sind, aber steuerlich als Firmenwagen abgesetzt werden, erfüllen nicht die Fördervoraussetzung. Zielgruppe des Förderprogramms sind Privatpersonen, die durch die Förderung ihr Elektrofahrzeug, das sie für private Zwecke nutzen, mit eigens erzeugtem Solarstrom beladen können. Im Rahmen dieser Förderung auch selbstständigen Privatpersonen mit Elektrofahrzeugen für unternehmerische Zwecke die Förderung zu gewähren, würde nach dem Dafürhalten



des Ausschusses zu einer Ungleichbehandlung gegenüber anderen unternehmerisch tätigen Interessenten am Förderprogramm führen.

Zudem werden Unternehmen durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit einem neuen Förderprogramm beim Aufbau von Schnellladeinfrastruktur für Pkw und Lkw unterstützt. Gefördert werden gewerblich genutzte Schnellladepunkte mit einer Ladeleistung von mindestens 50 kW sowie der dafür notwendige Netzanschluss.

Im Sinne der Gleichberechtigung müssen auch für künftige Antragsteller dieselben Voraussetzungen und Rahmenbedingungen gelten. Daher ist nicht geplant, die Förderrichtlinie anzupassen.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf zu erkennen und die von den Petenten geforderten Änderungen des KfW-Förderprogramms „Solarstrom für Elektroautos“ (KfW 442) aus den oben dargelegten Gründen nicht zu unterstützen. Er empfiehlt daher im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.