

# **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur**

## **Bekanntmachung der Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur vor Ort“**

**Vom 24. März 2021**

### **Präambel**

Elektrofahrzeuge leisten einen wichtigen Beitrag zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und damit zur Erreichung der Klimaschutzziele sowie zur Reduzierung lokaler Schadstoff- und Lärmemissionen. Daneben hat die Stärkung der Elektromobilität auch einen volkswirtschaftlichen Nutzen und stärkt den Transformationsprozess der Automobilindustrie.

Ziel der Förderung ist es, den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland unter der Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energien voranzubringen. Mit dieser Förderrichtlinie soll eine bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Versorgung von Elektrofahrzeugen (Pkw) durch Ladeinfrastruktur auf öffentlich zugänglichen Flächen initiiert werden. Sowohl für die Anbieter als auch für die Nutzer von Ladeinfrastruktur soll die bestehende Förderrichtlinie einen wichtigen Beitrag für ein nutzerfreundliches und flächendeckendes Ladenetzwerk verfolgen.

Nach dem Masterplan Ladeinfrastruktur sollen bis Ende 2021 zusätzliche 50 000 öffentliche Ladepunkte aufgebaut werden. Insbesondere in der Fläche (u. a. periphere und suburbane Räume) bedarf es einer noch besseren Verfügbarkeit an Ladeinfrastruktur. Hierzu können klein- und mittelständische Unternehmen (KMU), kleine Stadtwerke und kommunale Gebietskörperschaften sowie Unternehmen des Einzelhandels und des Hotel- und Gastgewerbes, die durch dieses Förderprogramm adressiert werden, einen signifikanten Beitrag leisten.

Die Umsetzung des Programms erfolgt durch die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV), eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

### **1 Förderziel und Zweck**

#### **1.1 Förderziel und Zweck**

Zur Erfüllung der Anforderungen aus der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Directive – AFID), des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung sowie des Masterplans Ladeinfrastruktur der Bundesregierung ist der Aufbau eines bundesweiten flächendeckenden und bedarfsgerechten Netzes von Normal- und Schnellladeinfrastruktur zwingende Voraussetzung.

Ziel der Förderung ist neben der allgemeinen Verbesserung der Verfügbarkeit von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur insbesondere das Laden an attraktiven Zielorten des Alltags wie (Einzel-)Handelseinrichtungen, Gaststätten und an Freizeiteinrichtungen. Nach dem Modell der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) handelt es sich hierbei um einen wichtigen Use-Case von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur.

Das Programm ist insbesondere an Unternehmen des Einzelhandels und des Hotel- und Gastgewerbes in Deutschland adressiert, da diese seit Frühjahr 2020 stark durch die Auswirkungen der Pandemie betroffen sind. Handel und Gastgewerbe machen einen Großteil der KMU in Deutschland aus. Die überwiegende Investitionsbereitschaft der KMU in Infrastrukturmaßnahmen ist ohne eine substanzielle Förderung aufgrund der „Pandemie-Einschläge“ aktuell nicht gegeben. Gleichzeitig verfügen diese Einrichtungen (insbesondere im peripheren Raum) über eine signifikante Anzahl an Stellplätzen für die Errichtung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Verbindung mit hohem Zielverkehr.

Elektromobilität ist nur dann klimafreundlich, wenn Ökostrom genutzt wird. Im Rahmen dieser Förderung ist es daher verpflichtend Strom aus erneuerbaren Energien zu verwenden.

#### **1.2 Rechtsgrundlage**

Der Bund gewährt die Zuwendungen auf Antrag nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie sowie den §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Aus gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung im bisherigen Umfang geschlossen werden.

Eine aufgrund dieser Förderrichtlinie gewährte Zuwendung stellt eine Beihilfe dar. Die Gewährung erfolgt auf Grundlage der Verordnung (EU) Nummer 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (De-minimis-

Verordnung – ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung. Eine Förderung setzt voraus, dass sämtliche Voraussetzungen der De-minimis-Verordnung erfüllt sind (siehe auch Nummer 5.1 Absatz 4 dieser Förderrichtlinie).

### 1.3 Begriffsbestimmungen

Für diese Förderrichtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „Ladepunkt“: Einrichtung, die zum Aufladen von Elektrofahrzeugen geeignet und bestimmt ist, und an der zur gleichen Zeit nur ein Elektrofahrzeug aufgeladen werden kann.
- b) „Ladeeinrichtung“: Lademöglichkeit für Elektroautos. Sie kann aus einem oder mehreren Ladepunkten bestehen.
- c) „Standort“: Fläche, auf der sich ein oder mehrere öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen befinden, die von demselben Netzanschluss versorgt werden.
- d) „Netzanschluss“: technische Verbindung mit dem Energieversorgungsnetz (Nieder- und Mittelspannungsnetz) sowie dem Telekommunikationsnetz zur Versorgung einer Ladeeinrichtung.
- e) „fest installierter Ladepunkt“: Ladepunkt an einer Ladeeinrichtung, deren Standort fest und dauerhaft bestimmt wurde.
- f) „Normal-Ladepunkt“: ein Ladepunkt mit einer Ladeleistung von 3,7 bis 22 Kilowatt.
- g) „Schnell-Ladepunkt“: ein Ladepunkt mit einer Ladeleistung von mehr als 22 bis einschließlich 50 Kilowatt.
- h) „AC-Ladepunkt“ (engl. Alternating Current): Ladepunkt, an dem das Laden mit Wechselstrom möglich ist.
- i) „DC-Ladepunkt“ (engl. Direct Current): Ladepunkt, an dem das Laden mit Gleichstrom möglich ist.
- j) „maximaler Förderbetrag“: maximal mögliche Förderung in Form von Höchstquoten (in Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben), aber nicht mehr als ein Höchstbetrag (in Euro).
- k) „Unternehmen“: jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung. Alle Einheiten, die rechtlich oder tatsächlich von ein und derselben Einheit kontrolliert werden, sind als ein einziges Unternehmen anzusehen.

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten alle Unternehmen, die zueinander in mindestens einer der folgenden Beziehungen stehen, als ein einziges Unternehmen:

- ein Unternehmen hält die Mehrheit der Stimmrechte der Anteilseigner oder Gesellschafter eines anderen Unternehmens;
- ein Unternehmen ist berechtigt, die Mehrheit der Mitglieder des Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremiums eines anderen Unternehmens zu bestellen oder abzuberaufen;
- ein Unternehmen ist nach einem mit einem anderen Unternehmen geschlossenen Vertrag oder aufgrund einer Klausel in dessen Satzung berechtigt, einen beherrschenden Einfluss auf dieses Unternehmen auszuüben;
- ein Unternehmen, das Anteilseigner oder Gesellschafter eines anderen Unternehmens ist, übt nach einer mit anderen Anteilseignern oder Gesellschaftern dieses anderen Unternehmens getroffenen Vereinbarung die alleinige Kontrolle über die Mehrheit der Stimmrechte von dessen Anteilseignern oder Gesellschaftern aus.

Auch Unternehmen, die über ein anderes Unternehmen oder mehrere andere Unternehmen zueinander in einer der Beziehungen im Sinne des Satzes 1 stehen, werden als ein einziges Unternehmen betrachtet.

Für weitere Begriffsbestimmungen wird auf die Ladesäulenverordnung (LSV) in ihrer aktuell gültigen Fassung verwiesen.

## 2 Gegenstand der Förderung

Förderfähig sind die Ausgaben für die erstmalige Beschaffung und Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge mit mindestens einem fest installierten Ladepunkt, einschließlich des dafür erforderlichen Netzanschlusses. Die Ausgaben für die Beschaffung müssen im Zusammenhang mit dem Kauf entstanden sein; insbesondere Leasing und Miete sind damit ausgeschlossen.

Die Ladeinfrastruktur muss zudem auf einer Stellfläche (Belegensort) in der Bundesrepublik Deutschland errichtet werden.

Eine Übersicht förderfähiger sowie nicht förderfähiger Ausgabenpositionen ist im Merkblatt „Förderfähige und nicht förderfähige Ausgaben“ auf der Internetseite der BAV zu finden.

## 3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind

- natürliche Personen;
- Unternehmen, wenn sie unter die KMU-Definition der Empfehlung der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der KMU (ABL. EG L 124/36) fallen. Ausgenommen sind Gesellschaften bürgerlichen Rechts;
- Gebietskörperschaften.

Insbesondere Unternehmen des Einzelhandels und des Hotel- und Gastgewerbes sowie kleine Stadtwerke und kommunale Gebietskörperschaften sind zur Antragstellung aufgerufen.

Bei einer Mehrzahl von Unternehmen, die nach Nummer 1.3 Buchstabe k als ein einziges Unternehmen anzusehen sind, muss das beherrschende Unternehmen Antragsteller sein. Liegt der Sitz des beherrschenden Unternehmens außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, so ist durch dieses ein in der Bundesrepublik Deutschland ansässiges verbundenes – zuwendungsberechtigtes – Unternehmen, bei welchem Maßnahmen durchgeführt werden sollen, für die Abwicklung des Zuwendungsverfahrens zu benennen und zu bevollmächtigen.

#### 4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

##### 4.1 Vorhabenbeginn

Mit dem Vorhaben darf erst mit Erlass des Bewilligungsbescheids begonnen werden. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu werten. Planung, Genehmigungsverfahren etc. gelten nicht als Beginn des Vorhabens.

##### 4.2 Ausschlussgründe

Von der Förderung ausgeschlossen sind Antragsteller,

- die einer Rückforderungsanordnung aufgrund einer früheren Kommissionsentscheidung zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind,
- über deren Vermögen ein Insolvenz- oder ein vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden ist. Dasselbe gilt für Antragsteller, die zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802 Buchstabe c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet sind oder bei denen diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802 Buchstabe c der Zivilprozessordnung oder § 284 AO treffen.

#### 5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

##### 5.1 Allgemeines

Das Gesamtfördervolumen beträgt rund 300 Millionen Euro.

Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss als Anteilfinanzierung gewährt. Bemessungsgrundlage für die Zuwendung sind die förderfähigen Gesamtausgaben, siehe Merkblatt auf der Internetseite der BAV. Es gelten die in den Nummern 5.2 und 5.3 dieser Förderrichtlinie genannten maximalen Förderbeträge. Hierbei beträgt die Förderquote 80 % der förderfähigen Gesamtausgaben, die je nach Art der Ladeinfrastruktur mit einem Maximalförderbetrag (in Euro) gedeckelt ist.

Auf Grundlage dieser Förderrichtlinie gewährte Zuwendungen sind Beihilfen und dürfen innerhalb eines Zeitraums von drei Steuerjahren den Betrag von 200 000 Euro, für Unternehmen des Straßengüterverkehrs 100 000 Euro nicht überschreiten (vgl. Artikel 3 Absatz 2 und 3 De-minimis-VO). Darüber hinaus ist eine Kumulierung der Förderung in Verbindung mit anderen staatlichen Beihilfen nur nach Maßgabe des Artikel 5 De-minimis-VO und den dort genannten Vorschriften möglich.

##### 5.2 Maximale Förderbeträge pro Ladepunkt

	maximaler Förderbetrag	
Normal-Ladepunkte im Sinne von Nummer 1.3 Buchstabe f dieser Förderrichtlinie (AC & DC)	80 %	4 000 Euro
Schnell-Ladepunkte im Sinne von Nummer 1.3 Buchstabe g dieser Förderrichtlinie (ausschließlich DC) mit Ladeleistung von über 22 kW bis 50 kW	80 %	16 000 Euro

##### 5.3 Maximale Förderbeträge für Netzanschlüsse pro Standort

	maximaler Förderbetrag	
Anschluss an das Niederspannungsnetz	80 %	10 000 Euro
Anschluss an das Mittelspannungsnetz	80 %	100 000 Euro
Kombination Pufferspeicher mit Netzanschluss	wie dazugehöriger Netzanschluss	

#### 6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

##### 6.1 Zuwendungsbestimmungen

Bestandteil des Zuwendungsbescheids werden

- die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) oder
- bei Gebietskörperschaften die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-Gk).

Einnahmen, die sich aus der Nutzung der im Rahmen der vorliegenden Förderrichtlinie geförderten Ladeinfrastruktur ergeben, werden nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelung aus den Nummern 1.2 und 2.1 ANBest-P bzw. ANBest-Gk bezüglich Einnahmen findet in diesem Fall keine Anwendung.

Zur Bewertung der Wirksamkeit des Förderprogramms ist eine begleitende und anschließende Erfolgskontrolle vorgesehen. Die Zuwendungsempfänger werden daher verpflichtet, unter Beachtung datenschutzrechtlicher Regelungen alle für die Erfolgskontrolle des Förderprogramms benötigten und vom Zuwendungsgeber benannten Daten bereitzustellen, sowie an Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen und sonstige erforderliche Auskünfte zu geben.

## 6.2 Technische Anforderungen

Die technischen Mindestanforderungen richten sich nach der LSV in der jeweils aktuell gültigen Fassung. Es wird ausdrücklich auf die Einhaltung des Mess- und Eichrechts sowie der Preisangabenverordnung hingewiesen.

### 6.2.1 Vertragsbasiertes Laden

Die Ladeinfrastruktur muss vertragsbasiertes Laden ermöglichen. Hierbei ist mindestens der Zugang über sichere und zertifizierte Smartcards und Lesegeräte sowie sichere Smartphone-Apps zu ermöglichen.

### 6.2.2 Roaming

Es ist mittels Roaming für alle Kunden sicherzustellen, dass Vertragskunden sowohl von regional agierenden als auch von überregional agierenden Anbietern von Fahrstrom und zusätzlichen Servicedienstleistungen (Electric Mobility Provider – EMP) den jeweiligen Standort auffinden, den dynamischen Belegungsstatus einsehen, Ladevorgänge starten und bezahlen können.

Die Ladeinfrastruktur muss über einen aktuellen offenen Standard wie z. B. OCPP an ein IT-Backend (Online-Anbindung der Ladeinfrastruktur) angebunden und remotefähig sein.

Die Vorbereitung der Ladeinfrastruktur für die spätere Unterstützung der Umsetzung von ISO/IEC 15118, zur Integration eines Smart-Meter-Gateways sowie Hard- und/oder Software-seitige Möglichkeiten zur Nachrüstung weiterer Funktionalitäten inklusive des dafür erforderlichen Platzes und/oder Steckplatzes wird erwartet.

### 6.2.3 Ad-hoc-Laden

Der Betreiber eines Ladepunkts hat den Nutzern von Elektromobilen das punktuelle Aufladen zu ermöglichen. Dies stellt er sicher, indem er

- a) an dem jeweiligen Ladepunkt keine Authentifizierung zur Nutzung fordert, und die Leistungserbringung, die die Stromabgabe beinhaltet, anbietet
  - aa) ohne direkte Gegenleistung, oder
  - bb) gegen Zahlung mittels Bargeld in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt, oder
- b) an dem jeweiligen Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung ermöglicht und den Zahlungsvorgang anbietet mindestens mittels
  - aa) eines gängigen Debit- und Kreditkartensystems über ein Kartenterminal mit Lesegerät,
  - bb) eines gängigen Debit- und Kreditkartensystems kontaktlos durch Vorhalten einer Karte oder eines mobilen Endgeräts, jeweils mit der Fähigkeit zur Nahfeldkommunikation oder
  - cc) eines gängigen Kreditkartensystems und eines der in § 38 Absatz 2 Nummer 2 des Zahlungskontengesetzes genannten Zahlungsgeschäfte browserbasiert über eine kostenlose mobile Internetseite, die keine dauerhafte Registrierung erfordert.

Zusätzlich kann die Bezahlung mittels eines gängigen internetbasierten Systems ermöglicht werden, wobei in der Menüführung die Sprachen Deutsch und Englisch zu berücksichtigen sind; dabei muss in den Fällen in Buchstabe b (bargeldloser Zahlungsvorgang) Doppelbuchstabe aa und bb mindestens eine Variante der internetbasierten Bezahlung kostenlos ermöglicht werden. § 270a des Bürgerlichen Gesetzbuchs bleibt unberührt.

Sofern ein Betreiber die Stromabgabe ohne Gegenleistung gewährt, müssen die Anforderungen für die Authentifizierung und das vertragsbasierte Laden nicht beachtet werden. Es ist jedoch auch hier für alle Kunden sicherzustellen, dass sie den jeweiligen Ladepunkt auffinden, den dynamischen Belegungsstatus auf einer geeigneten Plattform einsehen und Ladevorgänge starten können.

Wird innerhalb der Mindestbetriebsdauer des Ladepunkts eine direkte Gegenleistung erhoben, müssen die technischen Anforderungen bzgl. vertragsbasierten Ladens, Authentifizierung und Roaming aus der vorliegenden Förderrichtlinie erfüllt werden.

### 6.2.4 Preisangaben

Um für Benutzer von Ladepunkten Preistransparenz zu gewährleisten, muss der Preis für das Ad-hoc-Laden an der Ladeeinrichtung angegeben werden. Setzt sich der Preis aus mehreren Bestandteilen zusammen (z. B. Startgebühr, Arbeitspreis etc.), sind diese separat auszuweisen. Das Ausweisen der Ad-hoc-Ladekonditionen ausschließlich über eine Smartphone-App ist nicht zulässig.

### 6.2.5 Technische Anforderungen an den Netzanschluss und Pufferspeicher

- Anzeige der geplanten Errichtung der Ladeinfrastruktur beim Verteilnetzbetreiber;
- Einhaltung der Netzanschlussbedingungen des Netzbetreibers;
- Eine Kombination aus Netzanschluss und Pufferspeicher ist zulässig. Der Pufferspeicher hat der Versorgung von ladenden Elektrofahrzeugen zu dienen.

Es wird empfohlen, bei der Entscheidung über die Anschlussleistung auf die zukünftige Ausbaufähigkeit bei steigender Nachfrage durch Elektrofahrzeug-Nutzer zu achten.

Bei Verwendung eines Pufferspeichers zur Reduzierung der Netzanschlussleistung wird empfohlen, auf eine ausreichende Dimensionierung von Netzanschlussleistung und Speicherkapazität des Pufferspeichers unter Berücksichtigung des zu erwartenden zukünftigen Ladeaufkommens zu achten.

### 6.3 Betrieb der Ladeinfrastruktur

Der Zuwendungsempfänger stellt sicher, dass die geförderte Ladeinfrastruktur für mindestens sechs Jahre in Betrieb ist (Mindestbetriebsdauer). Die Sicherstellung des Betriebs kann auch durch Dritte erfolgen. Der Zuwendungsempfänger muss über die gesamte Mindestbetriebsdauer Eigentümer der geförderten Ladeinfrastruktur sein.

### 6.4 Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energien

Der für den Ladevorgang erforderliche Strom muss aus erneuerbaren Energien stammen. Er kann entweder über einen entsprechenden Stromliefervertrag, für den vom Stromlieferanten Herkunftsnachweise beim Umweltbundesamt entwertet werden, oder aus Eigenerzeugung vor Ort (z. B. Strom aus Photovoltaik-Anlagen) bezogen werden.

### 6.5 Zugänglichkeit

Eine Förderung ist nur möglich, wenn die Ladeinfrastruktur öffentlich zugänglich im Sinne der LSV in ihrer aktuell gültigen Fassung ist.

Falls die Ladeinfrastruktur zeitlich uneingeschränkt öffentlich zugänglich ist („24/7“), gelten die in den Nummern 5.2 und 5.3 genannten maximalen Förderbeträge.

Wenn die Ladeinfrastruktur zeitlich eingeschränkt, aber mindestens werktags (montags bis samstags) für je zwölf Stunden öffentlich zugänglich ist („12/6“), reduzieren sich die maximalen Förderbeträge aus den Nummern 5.2 und 5.3 jeweils um die Hälfte. Bei weiterer Einschränkung der Zugänglichkeit (geringer „12/6“), ist die Förderung ausgeschlossen.

### 6.6 Kennzeichnung

Die Stellplätze für Elektrofahrzeuge an geförderter Ladeinfrastruktur müssen in Form einer Bodenmarkierung durch das Aufbringen eines weißen Piktogramms (Darstellung eines Elektrofahrzeugs gemäß § 39 Absatz 10 der Straßenverkehrsordnung) mit weißer, durchgezogener Umrandung des Stellplatzes entsprechend der untenstehenden Abbildung deutlich als solche gekennzeichnet werden.

Sinnbild und Flächenumrandung in weiß



Nur in begründeten Ausnahmefällen kann auf Antrag auf die Bodenmarkierung verzichtet werden, wenn das Aufbringen der Bodenmarkierung aus rechtlichen Gründen (z. B. bei denkmalgeschützten Flächen) oder aufgrund der Bodenbeschaffenheit vor Ort (z. B. bei Schotter oder Rasengittersteinen) ausgeschlossen ist. Voraussetzung hierfür ist dann eine Beschilderung mit dem oben dargestellten Piktogramm. Seit dem 19. März 2021 ist die Kennzeichnung des Ladepunktes gemäß § 14 Absatz 6 der Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU und weiterer immisionsschutzrechtlicher Rechtsakte der Europäischen Union zu beachten. Anzubringen ist ein Hinweis auf die Verträglichkeit der am Ladepunkt bereitgestellten elektrischen Verbindung und die Verbraucherinformation nach den Anforderungen der DIN EN 17186 Ausgabe Oktober 2019.

An der Ladeeinrichtung selbst muss das Logo des Fördermittelgebers gut sichtbar angebracht sein. Ein entsprechender Aufkleber wird mit dem Förderbescheid versandt.

## 6.7 Online-Berichterstattung

Der Zuwendungsempfänger ist während der sechsjährigen Mindestbetriebsdauer der Ladeeinrichtung zur Online-Berichterstattung an die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW GmbH) verpflichtet. Die Online-Berichterstattung umfasst die Meldung der Inbetriebnahme der geförderten Ladeeinrichtungen sowie die Übermittlung von Halbjahresberichten. Die Berichterstattung erfolgt über die Online-Plattform OBELIS (Online-Berichterstattung Ladeinfrastruktur), die unter <https://obelis.now-gmbh.de> abrufbar ist.

## 7 Verfahren

### 7.1 Zuständigkeit, Ansprechpartner

Bewilligungsbehörde sowie Ansprechpartner für administrative und förderrechtliche Fragen ist die BAV:

Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen  
Schloßplatz 9  
26603 Aurich

Telefon: 0 49 41/6 02-5 55  
ladeinfrastruktur@bav.bund.de

Ansprechpartner für technische Fragen ist die NOW GmbH, erreichbar per E-Mail unter [ladeinfrastruktur@now-gmbh.de](mailto:ladeinfrastruktur@now-gmbh.de).

### 7.2 Nachforderung von Unterlagen

Die BAV kann zu jedem Zeitpunkt nach eigenem Ermessen Unterlagen nachfordern. Für die Nachreichung von Unterlagen gilt grundsätzlich eine Frist von zwei Wochen (Eingang bei der BAV).

### 7.3 Antragsverfahren

Das Antragsverfahren ist einstufig ausgestaltet. Die Antragstellung erfolgt über das elektronische Formulare System „easy-Online“ (abrufbar unter <https://foerderportal.bund.de/easyonline/>). Gültigkeit hat das Datum der elektronischen Einreichung des Antrags. Eine Zusammenfassung von Anträgen eines Antragstellers für mehrere Ladepunkte wird empfohlen.

Die elektronische Antragstellung ist vom 12. April 2021, 10.00 Uhr, bis zum 31. Dezember 2021 möglich. Ergänzend zur elektronischen Fassung müssen Anträge

- rechtsverbindlich unterschrieben,
- in schriftlicher Form,
- vollständig, d. h. inklusive der nach den Hinweisen im Antragsportal easy-Online erforderlichen Unterlagen, sowie
- innerhalb von zwei Wochen nach elektronischer Antragstellung

bei der BAV eingereicht werden.

Anträge, die unter Verwendung anderer Formulare gestellt werden und/oder unvollständig sind, können nicht berücksichtigt werden.

Der Antrag hat eine Erklärung zu enthalten, dass die Anwendung der Verordnung (EU) Nummer 1407/2013 als Rechtsgrundlage anerkannt wird und durch die Fördermaßnahme die geltenden Fördergrenzen nicht überschritten werden.

Bei einer Mehrzahl von Unternehmen, die nach Nummer 3 als ein einziges Unternehmen gelten, ist dem Antrag eine Erklärung beizufügen, in der sämtliche De-minimis-Zuwendungen für alle zum antragstellenden Unternehmen gehörenden Unternehmen aufgeführt sind, die von staatlichen Stellen in der Bundesrepublik Deutschland in den beiden Kalenderjahren vor dem Erlass des Bewilligungsbescheids

- entweder an diese Unternehmen ausgezahlt wurden oder
- bewilligt, aber noch nicht ausgezahlt wurden.

Die Anträge werden nach der Reihenfolge ihres elektronischen Eingangs berücksichtigt, soweit sie auch schriftlich, rechtsverbindlich unterschrieben und vollständig eingegangen sind („Windhundverfahren“). Die Reihenfolge der Antragsbearbeitung richtet sich nach dem Zeitpunkt des vollständigen postalischen Eingangs des Antrags.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, der Bewilligungsbehörde unverzüglich jede Änderung der Verhältnisse mitzuteilen, die zur Aufhebung oder Änderung der Zuwendung, insbesondere deren Höhe, führen können.

### 7.4 Bewilligungs-/Umsetzungszeitraum

Der Bewilligungs-/Umsetzungszeitraum endet für alle Vorhaben spätestens am 31. Dezember 2022. Eine Verlängerung ist nicht möglich. Jedes Vorhaben muss bis zum Ende des Bewilligungs-/Umsetzungszeitraums vollständig umgesetzt sein. Eine Förderung ist nur für die bis zum 31. Dezember 2022 umgesetzten Vorhabensbestandteile möglich.

### 7.5 Nachweisführung und Auszahlung

Die Frist für die Einreichung der vollständigen Verwendungsnachweisunterlagen bei der BAV endet grundsätzlich einen Monat nach Ablauf des Bewilligungszeitraums.

Die Auszahlung der Zuwendung erfolgt nachschüssig nach Vorlage und Prüfung der vollständigen Verwendungsnachweis-Unterlagen durch die BAV auf ein Konto der Antragstellerin/des Antragstellers.

## 7.6 Zu beachtende Vorschriften

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, die §§ 23 und 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen wurden. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

## 8 Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag nach Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2022 außer Kraft.

Berlin, den 24. März 2021

Bundesministerium  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag  
Eva Ackermann