

## **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur**

### **Richtlinie**

#### **über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms**

#### **„Nicht öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge – Unternehmen und Kommunen“**

**vom 15. November 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, indem sie neue Beschäftigungspotentiale und Innovationsmöglichkeiten bietet.

Für den Markthochlauf und damit für den Erfolg der Elektromobilität und die Erreichung der Ziele der Bundesregierung ist eine systematisch angelegte, flächendeckende und nutzerorientierte Ladeinfrastruktur zwingende Voraussetzung. Dies gilt sowohl für öffentlich zugängliche als auch für nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur.

Das Aufladen des eigenen Elektrofahrzeugs im nicht öffentlich zugänglichen Bereich umfasst laut Nationaler Plattform Zukunft der Mobilität schätzungsweise 60-85 Prozent aller Ladevorgänge. Des Weiteren sind etwa zwei Drittel aller PKW-Neuzulassungen Dienstfahrzeuge. Das Laden eines Elektrofahrzeugs im Flottenbetrieb eines Unternehmens ist demnach ein häufiges Nutzungsszenario von Ladeinfrastruktur im nicht öffentlich zugänglichen Bereich und birgt ein großes Potential zur Elektrifizierung des Verkehrs.

Mit dem am 09. Oktober 2019 verabschiedeten Klimapaket sowie dem am 18. November 2019 beschlossenen Masterplan Ladeinfrastruktur trägt die Bundesregierung genau dieser Tatsache Rechnung. In besagtem Masterplan ist u.a. vorgesehen, den Aufbau privater und gewerblicher Ladeinfrastruktur zu fördern. Das am 03. Juni 2020 verabschiedete Konjunkturpaket der Bundesregierung zur Überwindung der Folgen der COVID-19-Pandemie beinhaltet eine Intensivierung der Förderaktivitäten im Bereich der nicht öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur.

Das vorliegende Förderprogramm hat nunmehr das Ziel, den flächendeckenden Aufbau von Ladeinfrastruktur im nicht öffentlichen Bereich von Unternehmen und Kommunen zu unterstützen.

## **1. Förderziel und Zwecksetzung, Rechtsgrundlage**

### 1.1 Förderziel und Zwecksetzung

Der Bund gewährt im Rahmen eines Zuschussprogramms der mit der Umsetzung des Förderprogramms beauftragten Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) Zuschüsse nach Maßgabe dieser Richtlinie, der §§ 23 und 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO) sowie der hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV-BHO).

Mit dieser Förderrichtlinie wird die Beschaffung und Errichtung von Ladestationen zum Aufladen gewerblich und kommunal genutzter Elektrofahrzeuge (Flottenfahrzeuge) sowie zum Aufladen von Elektrofahrzeugen von Beschäftigten eines Unternehmens oder einer Kommune gefördert. Das Programm ist eine Fördermaßnahme des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Ziel der Förderung ist es, Unternehmen und Kommunen beim Umstieg auf elektrisch betriebene Fahrzeuge zu unterstützen und hierfür eine ausreichende Ladeinfrastruktur zu schaffen. Zudem soll Unternehmen und Kommunen die Möglichkeit gegeben werden, ihre Beschäftigten beim Umstieg auf elektrisch betriebene Fahrzeuge zu unterstützen, indem nicht öffentlich zugängliche Parkplätze am Arbeitsplatz mit Ladeinfrastruktur für Beschäftigte ausgestattet werden. Somit trägt dieses Programm zu einem beschleunigten Markthochlauf der Elektromobilität und damit zu einer Reduktion der Schadstoffemissionen im Verkehrsbereich bei.

### 1.2 Rechtsgrundlage

Für die Zusage, Auszahlung und Abrechnung der Investitionszuschüsse sowie für den Nachweis und die Prüfung ihrer Verwendung und ihrer etwaigen Rückforderung sind die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften sowie die §§ 48, 49 und 49a VwVfG von der KfW anzuwenden oder sinngemäß vertragsrechtlich umzusetzen. Sie werden für die bankmäßige Abwicklung des Zuschussprogramms im Rahmen privatrechtlicher Verträge soweit in dieser Richtlinie nichts Abweichendes geregelt ist, durch die jeweils geltenden Allgemeinen Bestimmungen für Investitionszuschüsse der KfW abschließend umgesetzt. Das Prüfungsrecht des Bundesrechnungshofs ergibt sich aus den §§ 91, 112 Abs. 2 i. V. m. § 111 BHO.

Der Zuschussempfänger wird an geeigneter Stelle auf die vorstehenden Regelungen hingewiesen. Dies gilt ebenfalls für den Hinweis, dass Antragsteller nur im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel eine Zuschussförderung erhalten können (kein Rechtsanspruch). Die Gewährung von staatlichen Fördermitteln an wirtschaftlich tätige Einheiten, d.h. Unternehmen, erfolgt im Rahmen der vorliegenden Förderrichtlinie als De-Minimis-Beihilfe

gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EU Nr. L 352/1) in der jeweils geltenden Fassung.

Eine Förderung von Kommunen nach dieser Förderrichtlinie ist nur möglich, soweit diese Förderung nicht wirtschaftliche Tätigkeiten der Kommunen betrifft und folglich kein Unternehmen gefördert wird. Dies setzt voraus, dass die Nutzung der Ladestation ausschließlich für das Aufladen kommunaler, elektrisch betriebener Flottenfahrzeuge und -anwendungen sowie der elektrisch betriebenen Fahrzeuge der Beschäftigten der Kommune, jeweils eingesetzt für nicht wirtschaftliche Tätigkeiten, vorgesehen wird.

Die Prüfung und Entscheidung über die Förderung erfolgen nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel.

### 1.3 Begriffsbestimmungen

Für diese Förderrichtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

a) „Kommune“: Kommunale Körperschaften, insbesondere:

- kommunale Gebietskörperschaften
- rechtlich unselbstständige Eigenbetriebe kommunaler Gebietskörperschaften
- Gemeindeverbände
- Zweckverbände

b) „Ladestation“: Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge, die aus einem oder mehreren Ladepunkten bestehen kann. Ein Beispiel für eine Ladestation ist eine Wallbox oder eine Ladesäule (inkl. evtl. abgesetzter Leistungseinheiten).

c) „Ladepunkt“: Einrichtung, die dem Aufladen von Elektrofahrzeugen dient und an der zur gleichen Zeit nur ein Elektrofahrzeug aufgeladen werden kann.

d) „Netzanschluss“: technische Verbindung mit dem Energieversorgungsnetz (Nieder- und Mittelspannungsnetz) sowie dem Telekommunikationsnetz zur Versorgung einer Ladeeinrichtung.

e) „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 abuberufen;
- 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.

## **2. Gegenstand der Förderung**

Gefördert werden der Erwerb und die Errichtung einer fabrikneuen, nicht öffentlich zugänglichen, stationären Ladestation inklusive des elektrischen Anschlusses (Netzanschluss und Batteriespeicher) sowie damit verbundene notwendige Nebenarbeiten (Definition der Gesamtausgaben siehe unter Nummer 5.1 dieser Richtlinie). Die Ladeinfrastruktur muss sich an Stellplätzen auf Liegenschaften befinden, die zur gewerblichen und kommunalen Nutzung oder zum Abstellen von Fahrzeugen von Beschäftigten vorgesehen sind. Die Ladeinfrastruktur ist ausschließlich auf dem Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland zu errichten.

## **3. Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind Unternehmen und Kommunen, die eine nicht öffentlich zugängliche Ladestation zum Aufladen gewerblich oder kommunal genutzter Elektrofahrzeuge (Flottenfahrzeuge) und/oder zum Aufladen von Elektrofahrzeugen von Beschäftigten eines Unternehmens oder einer Kommune in der Bundesrepublik Deutschland errichten.

Eine Förderung von Kommunen nach dieser Förderrichtlinie ist nur möglich, soweit diese Förderung nicht wirtschaftliche Tätigkeiten der Kommunen betrifft und folglich kein Unternehmen gefördert wird. Dies setzt voraus, dass die Nutzung der Ladestation ausschließlich für das Aufladen kommunaler, elektrisch betriebener Flottenfahrzeuge und -anwendungen sowie der elektrisch betriebenen Fahrzeuge der Beschäftigten der Kommune, jeweils eingesetzt für nicht wirtschaftliche Tätigkeiten, vorgesehen wird.

Bei einer Mehrzahl von Unternehmen, die nach Ziffer 1.3 lit. e) 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.

Soll die geförderte Ladestation auf einer Fläche errichtet werden, die sich nicht im Eigentum des Antragstellers befindet (zum Beispiel gemieteter oder verpachteter Stellplatz), soll vor Antragstellung eine Einverständniserklärung durch den Eigentümer der Fläche eingeholt werden. Hierbei ist die gemäß Nr. 6.1 dieser Richtlinie genannte Mindesthaltedauer der Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen.

#### **4. Besondere Zuwendungsvoraussetzungen**

Der Zuschuss ist vom Zuschussempfänger vor Beginn des Vorhabens zu beantragen. Mit dem Vorhaben darf erst nach Abschluss des Vertrages mit der KfW begonnen werden. Als Beginn eines Vorhabens gilt die verbindliche Bestellung der Ladestation beziehungsweise der Abschluss des Lieferungs- und Leistungsvertrags. Planungs- und Beratungsleistungen gelten nicht als Vorhabenbeginn.

#### **5. Art und Umfang, Höhe der Förderung**

##### **5.1 Allgemeines**

Das Gesamtfördervolumen beträgt rund 350 Millionen Euro.

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Wege der Festbetragsfinanzierung durch einen Investitionszuschuss, der nach Abschluss des Vorhabens überwiesen wird. Der maximale Zuschuss pro Standort (Investitionsadresse) beträgt bei Unternehmen 45.000 Euro, bei Kommunen entfällt diese Begrenzung.

Bei der Ermittlung der Gesamtausgaben können Ausgaben für folgende Leistungen berücksichtigt werden:

- Ladestation (Hardware)
- Energiemanagementsystem / Lademanagementsystem zur Steuerung von Ladestationen
- Elektrischer Anschluss (Netzanschluss) und Batteriespeichersysteme
- Notwendige Elektroinstallationsarbeiten (z.B. auch Erdarbeiten)

- Notwendige technische und bauliche Maßnahmen am Netzanschlusspunkt und am Gebäude, z.B. bauliche Veränderungen zur Teilnahme an einem Flexibilitätsmechanismus nach § 14a Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)
- Notwendige Ertüchtigungs-/Modernisierungsmaßnahmen der Gebäudeelektrik sowie der Telekommunikationsanbindung der Ladestation

## 5.2 Förderbetrag für Ladepunkte

Der Zuschuss beträgt maximal 900 Euro pro Ladepunkt, darf aber 70 % der förderfähigen Ausgaben nicht überschreiten. Es werden Ladepunkte mit einer Ladeleistung von bis zu 22 Kilowatt gefördert.

## 6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

### 6.1 Allgemeine Anforderungen an die Ladeinfrastruktur

Die Ladestation kann einen oder mehrere Ladepunkte mit einer Ladeleistung von jeweils bis zu 22 Kilowatt haben. Die Einbaumaßnahmen sind durch Fachunternehmen vorzunehmen. Insbesondere die Errichtung und Inbetriebnahme der Ladestation muss durch ein Installationsunternehmen (siehe § 13 Niederspannungsanschlussverordnung) erfolgen.

Die geförderte Ladestation ist ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme mindestens sechs Jahre zweckentsprechend zu nutzen. Die KfW ist berechtigt, den Zuschuss zurückzufordern, wenn eine geförderte Ladestation binnen sechs Jahren nach der Inbetriebnahme veräußert wird oder die in der Förderrichtlinie genannten Anforderungen an die Ladestation verletzt bzw. nicht eingehalten werden.

Die Beantragung durch Unternehmen erfolgt im Rahmen der beihilferechtlichen De-minimis-Verordnung und setzt eine De-minimis-Erklärung des Unternehmens über bereits erhaltene De-minimis-Beihilfen voraus.

### 6.2 Technische Anforderungen an die Ladeinfrastruktur

Geltende technische Anforderungen, insbesondere Anforderungen an die technische Sicherheit von Energieanlagen gemäß § 49 Absatz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) vom 7. Juli 2005 (Bundesgesetzblatt I S. 1970, 3621), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Januar 2017 (Bundesgesetzblatt I S. 130) geändert worden ist, sind anzuwenden. § 49 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) ist entsprechend anzuwenden.

- Gefördert werden stationäre Ladestationen gemäß Ladebetriebsarten 3 und 4 nach DIN EN IEC 61851-1 (VDE 0122-1).

- Die geförderten Anlagen müssen, soweit technisch durch Vorhandensein eines 3-phasigen Anschlusses möglich, 3-phasig und normgerecht fest an die Stromversorgung angeschlossen werden.
- Die Anlage ist gemäß den jeweils geltenden Vorschriften für den Betrieb von elektrischen Verbrauchsgeräten, Ladestationen und Eigenanlagen der Niederspannungsanschlussverordnung (NAV) vor Inbetriebnahme beim Netzbetreiber anzumelden.
- Die technischen Anschlussbedingungen (TAB) des Netzbetreibers sind einzuhalten.

Zur bestmöglichen Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien beziehungsweise zur Vermeidung von temporären Überlastungen des Verteilnetzes gelten folgende Anforderungen an die Steuerbarkeit der zu fördernden, intelligenten Ladestation:

- Die Ladestation muss über eine sichere digitale, bidirektionale Kommunikationsschnittstelle verfügen und über gängige, standardisierte Kommunikationsprotokolle angesteuert werden können, um mit anderen Komponenten innerhalb des Energiesystems kommunizieren zu können. Über die Ansteuerung muss die Leistung der Ladestation begrenzt oder nach entsprechenden Vorgaben zeitlich verschoben werden können.
- Die Kommunikationsschnittstelle kann zur Steuerung der Ladestation kabelgebunden (Ethernet) oder kabellos ausgeprägt sein.
- Die Ladestation muss eine sichere Software-Update-Fähigkeit gewährleisten, so dass zukünftig technisch eine sichere Anbindbarkeit an ein Smart-Meter-Gateway (SMGW, § 2 Satz 1 Nummer 19 des Messstellenbetriebsgesetzes) und die Integration in ein Energiemanagementsystem ermöglicht werden kann und neue Funktionen (zum Beispiel Netzanschlussleistungsbegrenzung nach § 14 a EnWG Anpassung und Verarbeitung von Steuer- und Tarifsignalen) umgesetzt werden können. Über das Smart-Meter-Gateway können eine sichere Authentifizierung und Netzanschlussleistungsbegrenzung ermöglicht werden.
- Die Ladestation muss in die Lage versetzt werden können (gegebenenfalls über ein Software-Update), Vorgaben und Fahrpläne des Leistungs- und Energiemanagementsystems für Netzanschlussleistungsmaximalwerte von berechtigten Stellen zu verarbeiten.

- Auf Anforderung des Netzbetreibers ist die Steuerung der Ladestation zuzulassen. Die Ladestation ist dann als steuerbare Verbrauchseinrichtung nach § 14a EnWG zu behandeln.
- Sofern die Ladeeinrichtung mit einem IT-Backend-System kommuniziert, muss die Ladeeinrichtung über ausreichend sichere und standardisierte Kommunikationsschnittstellen an ein IT-Backend angebunden sein. Die ausreichende IT-Sicherheit wird vermutet, wenn die Ladeeinrichtung mindestens das Protokoll TLS1.2 mit kryptografischen Verfahren (oder vergleichbar bzw. höher) nach dem Stand der Technik ermöglicht.
- Bezüglich einer Steuerung der Ladestation durch den Netzbetreiber gelten gegebenenfalls auch die gesonderten Anforderungen des Netzbetreibers an die Ladestation.

Zur Sicherstellung der Einhaltung der technischen Anforderungen wird eine Liste mit förderfähigen Ladestationen geführt und für die Antragsteller auf der Internetseite der KfW veröffentlicht.

Die Regelungen des Mess- und Eichrechts sind je nach Nutzungskontext der Ladeinfrastruktur zu beachten.

Die KfW stellt auf ihrer Internetseite weitere Informationen sowie Empfehlungen zu wichtigen Aspekten für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im Sinne dieser Richtlinie zur Verfügung.

### 6.3 Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energien

Voraussetzung für die Förderung der Ladeinfrastruktur ist, dass der für den Ladevorgang erforderliche Strom zu 100 % aus erneuerbaren Energien stammt. Dieser kann über einen entsprechenden Stromliefervertrag oder/und aus Eigenerzeugung vor Ort (zum Beispiel Strom aus Photovoltaik-Anlagen) bezogen werden.

### 6.4 Standort / Zugänglichkeit

Förderfähig sind ausschließlich Ladeeinrichtungen, die

- an Stellplätzen errichtet werden, die ausschließlich zum Aufladen von Elektrofahrzeugen gemäß § 2 Nummer 2 und 3 Elektromobilitätsgesetz (EMoG) des dazugehörigen Unternehmens /der Kommune oder deren Beschäftigten genutzt werden. Dies sind insbesondere nicht öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen zum Aufladen der privaten Elektrofahrzeuge von Beschäftigten sowie der betriebseigenen/kommunalen Flottenfahrzeuge und



- an Stellplätzen im öffentlichen Raum errichtet werden, die ausschließlich und exklusiv von gewerblich genutzten Fahrzeugen genutzt werden können und in diesem Zusammenhang nur einem bestimmten Personenkreis zur Verfügung stehen, wie beispielsweise Ladeeinrichtungen zum Aufladen von E-Carsharing-Fahrzeugen oder Taxen/Chauffeurfahrzeugen.

Die Ladestation kann im gesamten Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland errichtet werden und darf nicht öffentlich zugänglich gemäß der Ladesäulenverordnung in ihrer jeweils gültigen Fassung sein.

#### 6.5 Online-Berichterstattung / Reporting

Nach Inbetriebnahme sind die zu fördernden Ladestationen im Reportingsystem der NOW GmbH unter dem Link <https://obelis.now-gmbh.de> erstmalig zu erfassen. Die Antragsteller erhalten nach Abschluss der initialen Anmeldung der Ladepunkte eine Identifikationsnummer (Reporting-ID), die der KfW für die Auszahlung des Zuschusses mitzuteilen ist. Erfolgt keine Erstanmeldung im Reportingsystem der NOW, kann der Zuschuss nicht ausgezahlt werden.

Darüber hinaus ist halbjährlich jeweils zum 01. Februar und 01. August eines Jahres, die verladene Energiemenge pro Standort im Reportingsystem der NOW GmbH anzugeben. Sofern die einzelnen Ladevorgänge an den geförderten Ladepunkten erfasst werden, wird empfohlen, halbjährlich jeweils zum 01. Februar und 01. August eines Jahres die Betriebsdaten im Reportingsystem der NOW GmbH hochzuladen. Die Betriebsdaten umfassen die Ladepunkt-ID, Beginn, Ende und geladene Energiemenge eines jeden Ladevorgangs. Diese Informationen können ggf. direkt aus der Ladestation ausgelesen oder vom Backendbetreiber angefordert werden.

### 7. Verfahren

Mit der Durchführung des Förderprogramms hat das BMVI die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) beauftragt:

KfW  
Palmengartenstraße 5-9  
60325 Frankfurt am Main  
Tel: 069 74 31-0  
[info@kfw.de](mailto:info@kfw.de)

Soweit sich hierzu Änderungen ergeben, wird dies im Bundesanzeiger oder in anderer geeigneter Weise bekannt gegeben. Alle Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen zu diesem Förderprogramm können unmittelbar bei der KfW angefordert bzw. auf der Homepage eingesehen werden.

Die Umsetzung der Förderrichtlinie durch die KfW erfolgt untergliedert in zwei Förderprogramme „Nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge – Unternehmen“ und „Nicht öffentliche zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge – Kommunen“, deren jeweilige Besonderheiten in zwei unterschiedlichen Merkblättern geregelt werden.

## 7.1 Antragsverfahren

### 7.1.1 Zuschuss beantragen

#### 7.1.1.1 Unternehmen

Der Zuschuss ist vor Beginn des Vorhabens vom Antragsteller im KfW-Zuschussportal zu beantragen. Der Antragsteller wählt das Produkt „Nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge – Unternehmen“ (441) aus. Bei der Antragstellung ist zu beachten, dass die Anzahl der Ladepunkte nach der Antragstellung im Zuschussportal nicht erhöht werden kann. Kommen im Zuge einer Erweiterung des Vorhabens weitere Ladepunkte hinzu, bedarf es vor dem Beginn dieses Teilvorhabens eines weiteren Antrags im KfW-Zuschussportal, damit eine Förderung für die neu hinzukommenden Ladepunkte in Anspruch genommen werden kann.

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

Bei einer Mehrzahl von Unternehmen, die nach Ziffer 1.3 lit. e) als ein einziges Unternehmen gelten, sind im Antrag die Unternehmen zu benennen, die zuwendungsberechtigt sind und bei denen Maßnahmen durchgeführt werden sollen.

Das Unternehmen hat eine De-Minimis Erklärung über bereits erhaltene De-Minimis-Beihilfen abzugeben. Bei einer Mehrzahl von Unternehmen, die nach Ziffer 1.3 lit. e) als ein einziges Unternehmen gelten, ist dem Antrag eine Erklärung beizufügen, in der sämtliche De-minimis-Beihilfen für alle zum antragstellenden Unternehmen gehörenden Unternehmen aufgeführt sind, die

- von staatlichen Stellen in der Bundesrepublik Deutschland in den beiden Kalenderjahren vor dem Abschluss des Vertrages mit der KfW an diese Unternehmen ausgezahlt wurden,

- von staatlichen Stellen in der Bundesrepublik Deutschland in den beiden Kalenderjahren vor dem Abschluss des Vertrages mit der KfW bewilligt, aber noch nicht ausgezahlt wurden.

Das Unternehmen hat eine De-Minimis Erklärung über bereits erhaltene De-Minimis-Beihilfen abzugeben.

#### 7.1.1.2 Kommunen

Der Zuschuss ist vor Beginn des Vorhabens durch den Antragsteller mit einem Antragsformular direkt bei der KfW (KfW Niederlassung Berlin 10865 Berlin) zu beantragen. Die Höhe des beantragten Zuschusses muss pro Antrag mindestens 9.000 Euro betragen. Die für einen Antrag erforderlichen Formulare werden auf der Homepage der KfW ([www.kfw.de/439](http://www.kfw.de/439) unter Formulare und Downloads) zur Verfügung gestellt. Die Kommune hat nachzuweisen, dass die Ladestationen, die durch den Zuschuss gefördert werden, ausschließlich für das Aufladen kommunaler elektrisch betriebener Flottenfahrzeuge und -anwendungen sowie der elektrisch betriebenen Fahrzeuge der Beschäftigten der Kommune, jeweils eingesetzt für nicht wirtschaftliche Tätigkeiten, vorgesehen sind.

#### 7.1.2 Vorhaben durchführen

##### 7.1.2.1 Unternehmen

Nach Abschluss des Vertrages mit der KfW kann der Antragsteller sofort mit seinem Vorhaben beginnen sowie die Identifizierung starten.

##### 7.1.2.2 Kommunen

Nach Abschluss des Vertrages mit der KfW kann der Antragsteller sofort mit seinem Vorhaben beginnen.

#### 7.1.3 Zuschuss erhalten

##### 7.1.3.1 Unternehmen

Für die Auszahlung des Zuschusses bestätigt der Antragsteller im KfW-Zuschussportal die ordnungsgemäße Durchführung des Vorhabens. Hierfür benötigt er alle Rechnungen über die förderfähigen Leistungen der Fachunternehmen. Zudem muss die Ladestation für Reportingzwecke in der Reporting-Datenbank der NOW GmbH registriert worden sein.

#### 7.1.3.2 Kommunen

Der Antragsteller reicht das Auszahlungsformular sowie den Verwendungsnachweis schriftlich bei der KfW (KfW Niederlassung Berlin 10865 Berlin) ein. Die ordnungsgemäße Durchführung des Vorhabens ist hier zu bestätigen.

### 7.2 Verwendungsnachweisverfahren

#### 7.2.1 Unternehmen

Der Antragsteller erfasst Daten zur installierten Ladestation, bestätigt die Vorhabendurchführung und lädt alle Rechnungen zu den förderfähigen Leistungen im KfW-Zuschussportal hoch.

#### 7.2.2 Kommunen

Der Antragsteller reicht den vollständig ausgefüllten Verwendungsnachweis schriftlich bei der KfW (KfW Niederlassung Berlin 10865 Berlin) ein. Die Rechnungen verbleiben beim Antragsteller.

Es gelten folgende Anforderungen an die Rechnung/en:

- Die Anforderungen gemäß § 14 Umsatzsteuergesetz zur Ausstellung von Rechnungen sind einzuhalten, zum Beispiel Angabe der Umsatzsteuer-Identifikationsnummer oder Steuernummer.
- Die förderfähige Ladestation (Hersteller und Modellbezeichnung) und die Arbeitsleistung müssen ausgewiesen werden.
- Die Adresse des Investitionsobjektes muss aufgeführt werden.
- Die Ausfertigung der Rechnung muss in deutscher Sprache erfolgen.
- Die Rechnungen über die erbrachten förderfähigen Leistungen sind unbar zu begleichen.

#### 7.3 Vorhabenlaufzeit

Der Nachweis der ordnungsgemäßen Durchführung des Vorhabens muss innerhalb von 12 Monaten nach Abschluss des Vertrags bei der KfW erfolgen.

## 7.4 Auszahlung

### 7.4.1 Unternehmen

Nach positiver Prüfung der "Bestätigung zur Vorhabendurchführung" und der Rechnungen wird der Zuschuss auf das Bankkonto des Zuschussempfängers überwiesen. Dies erfolgt in der Regel zum Ende des auf die Prüfung durch die KfW folgenden Monats.

### 7.4.2 Kommunen

Nach positiver Prüfung des eingereichten Auszahlungsformulars und des Verwendungsnachweises wird der Zuschussbetrag zeitnah auf das Bankkonto des Zuschussempfängers überwiesen.

## 7.5 Kombination mit anderen Fördermitteln

Die Kombination mit anderen öffentlichen Fördermitteln wie Krediten, Zulagen und Zuschüssen ist nicht möglich.

## 7.6 Auskunfts- und Sorgfaltspflichten des Zuschussempfängers

Innerhalb von 10 Jahren nach dem Datum der Antragsbestätigung sind vom Zuschussempfänger aufzubewahren und der KfW auf Verlangen vorzulegen:

Alle relevanten Nachweise über die Einhaltung der Fördervoraussetzungen, z.B. Produktzertifikate der Hersteller, Errichtungsnachweise bzw. Montagebescheinigungen inklusive der Originalrechnungen und Zahlungsnachweise, z.B. Kontoauszüge, Stromliefervertrag.

Die KfW behält sich eine jederzeitige Überprüfung der Nachweise sowie eine Vor-Ort-Kontrolle der geförderten Ladestationen vor.

## 7.7 Zu beachtende Vorschriften

Für die Zusage, Auszahlung und Abrechnung der Investitionszuschüsse sowie für den Nachweis und die Prüfung ihrer Verwendung und ihrer etwaigen Rückforderung sind die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften sowie §§ 48, 49 und 49a VwVfG sinngemäß anzuwenden. Sie werden für die bankmäßige Abwicklung des Zuschussprogramms, soweit in dieser Richtlinie nichts Abweichendes geregelt ist, durch die jeweils geltenden "Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) für die Beantragung und Vergabe von Zuschussprodukten der KfW" ([www.kfw.de/441](http://www.kfw.de/441) unter Downloads) bzw. in den „Allgemeinen Bestimmungen für Zuschüsse - kommunale und soziale Infrastruktur“ ([www.kfw.de/439](http://www.kfw.de/439) unter Formulare und Downloads) der KfW abschließend umgesetzt. Die

Regelungen in den "Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) für die Beantragung und Vergabe von Zuschussprodukten der KfW" ([www.kfw.de/441](http://www.kfw.de/441) unter Downloads) bzw. in den „Allgemeinen Bestimmungen für Zuschüsse - kommunale und soziale Infrastruktur“ ([www.kfw.de/439](http://www.kfw.de/439) unter Formulare und Downloads) sind zu beachten.

#### 7.8 Subventionserhebliche Tatsachen

Alle Angaben und Erklärungen vom Zuschussempfänger zur Antragstellung und zum Nachweis der Einhaltung der Förderbedingungen und zur Einhaltung der beihilferechtlichen Vorgaben der EU-Kommission sind strafrechtlich relevant und subventionserheblich im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes und nach § 263 des Strafgesetzbuches. Die nach dieser Richtlinie gewährte Förderung an Unternehmen ist eine Subvention im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches.

Im Rahmen des elektronischen Antragsverfahrens werden Antragsteller nach Ziffer 7.1.1.1 daher auf die Strafbarkeit eines Subventionsbetrugs und auf die im konkreten Fall subventionserheblichen Tatsachen hingewiesen und haben die Kenntnisnahme dieser Informationen zu bestätigen. Antragsteller nach Ziffer 7.1.1.1 unterliegen hinsichtlich der Inanspruchnahme eines Zuschusses auf der Grundlage dieser Richtlinie einer Offenbarungspflicht nach Maßgabe von § 3 SubvG, auf die die Antragssteller bei Gewährung der Zuwendung hinzuweisen sind.

### **8. Erfolgskontrolle**

Im Rahmen der Nachweisprüfung wird durch das BMVI nach VV Nr. 11a zu § 44 BHO eine Erfolgskontrolle der jeweiligen Fördermaßnahme und nach den in den VV zu § 7 BHO festgelegten Grundsätzen eine Erfolgskontrolle des Förderprogramms selbst hinsichtlich des übergeordneten Förderziels nach der Präambel sowie Nr. 1 durchgeführt.

Die begleitende Erfolgskontrolle des Förderprogramms wird laufend durchgeführt. Die abschließende Erfolgskontrolle erfolgt zum Jahresende nach Abschluss des Förderprogramms.

Im Rahmen der begleitenden Erfolgskontrolle des Förderprogramms wird insbesondere untersucht, ob die im Rahmen des Förderprogramms definierten Ziele der geförderten Vorhaben erreicht wurden bzw. der derzeitige Umsetzungsstand eine den Plänen entsprechende Zielerreichung vermuten lässt (Zielerreichungskontrolle). Sollten im Rahmen der begleitenden Erfolgskontrolle signifikante Verzögerungen deutlich werden, wird sich das

BMVI über Umfang und Gründe der Verzögerungen informieren und entsprechende Maßnahmen einleiten.

Die abschließende Erfolgskontrolle untersucht, ob

- a) die im Rahmen des Förderprogramms verfolgten Ziele der geförderten Vorhaben erreicht wurden bzw. der derzeitige Umsetzungsstand eine den Plänen entsprechende Zielerreichung vermuten lässt (Zielerreichungskontrolle);
- b) die Projekte zur Erreichung der übergeordneten Ziele der Fördermaßnahme beigetragen haben (Wirkungskontrolle);
- c) der Vollzug der Projekte im Hinblick auf den individuellen Ressourcenverbrauch wirtschaftlich war (Vollzugswirtschaftlichkeit) und somit auch die gesamte Fördermaßnahme zur Erreichung der gesetzten Ziele wirtschaftlich ist (Maßnahmenwirtschaftlichkeit).

## **9. Geltungsdauer**

Diese Richtlinie tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2022 außer Kraft.

Berlin, den 15. November 2021

Bundesministerium  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag  
Eva Ackermann