

# **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur**

## **Bekanntmachung Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland**

**Vom 13. Februar 2017**

### **Präambel**

Der Verkehrssektor ist für rund 25 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU verantwortlich. Zur Erfüllung der übergeordneten Klimaschutzziele und der Vereinbarungen der COP-21-Konferenz von Paris sind daher zusätzliche Anstrengungen erforderlich – dies vor dem Hintergrund der weiter wachsenden Verkehrsleistung (Personen- und Güterverkehr) und dem Erfordernis, Mobilität dauerhaft zu gewährleisten. Der Verkehrsbereich muss seinen Beitrag zur Umsetzung der Ziele des Energiekonzepts der Bundesregierung leisten.

Eine der wesentlichen Voraussetzungen für das Erreichen der energie- und klimaschutzpolitischen Ziele der Bundesregierung ist die Umstellung der Energiebasis des Verkehrs auf Strom aus erneuerbaren Energien in Verbindung mit innovativen Antriebstechnologien. Die Elektromobilität ist hierfür eine Grundvoraussetzung und somit für die Zielerreichung bei der Energiewende ein maßgeblicher erfolgskritischer Faktor.

Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeuge) leisten einen wichtigen Beitrag zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und damit zur Begrenzung der Folgen des Klimawandels sowie zur Reduzierung lokaler Schadstoff- und Lärmemissionen. Daneben hat die Stärkung der Elektromobilität auch einen volkswirtschaftlichen Nutzen, denn sie führt zu einer zunehmenden Unabhängigkeit von dem Import fossiler Brennstoffe und stärkt somit die Energiesicherheit Europas.

Ebenso entscheidet die Elektromobilität zusammen mit der Digitalisierung über die Zukunft der Automobilindustrie. Die Automobilindustrie befindet sich wie das Automobil selbst in einem deutlichen Strukturwandel. Auslöser sind die Digitalisierung, die Automatisierung und neue Antriebstechnologien als Antwort auf die Regulierung von Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Damit aus diesem technologischen und regulatorischen Wandel eine umweltfreundliche Mobilität resultieren kann, müssen jetzt flankierende wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen gesetzt werden.

Nur mit weiteren unterstützenden Maßnahmen wird es gelingen, die Entwicklung der Elektromobilität in der aktuellen Phase des Markthochlaufs noch deutlicher zu forcieren und die gemeinsam von Bundesregierung und Automobilindustrie für das Jahr 2020 gesetzte Zielmarke von einer Million E-Fahrzeugen zu erreichen.

Dieser Fahrzeughochlauf bedarf einer systematisch angelegten Flankierung durch einen quantitativ wie qualitativ bedarfsgerechten Auf- und Ausbau von zukunftsfähiger Ladeinfrastruktur. Der Aufbau eines bedarfsgerechten, flächendeckenden und nutzerfreundlichen Netzes an Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge ist eine der entscheidenden Bedingungen für den Erfolg der Elektromobilität. Einerseits bedeuten die nach wie vor geringen Zulassungszahlen von E-Fahrzeugen für (potenzielle) Ladeinfrastrukturbetreiber ein Auslastungsrisiko und stellen damit ein wirtschaftliches Hemmnis dar; andererseits wird die Zurückhaltung beim Kauf von E-Fahrzeugen wiederum überwiegend mit der noch fehlenden Ladeinfrastruktur begründet.

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur ist in der nun begonnenen Phase des Markthochlaufs betriebswirtschaftlich derzeit ganz überwiegend nicht darstellbar. Notwendig ist deshalb eine staatliche Unterstützung in den kommenden Jahren. Die Ausgabenreduzierung bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur wird den erforderlichen Anreiz schaffen, in diesem

Bereich zu investieren. Eine bedarfsgerechte Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der Ladeinfrastruktur wird Fahrzeugnutzer wiederum ermutigen, E-Fahrzeuge anstelle von solchen mit konventionellen Antrieben anzuschaffen.

Ziel dieses Förderprogramms ist es, dass sich in den kommenden Jahren zwischen Anbietern von Ladeinfrastruktur ein funktionierender, breiter Wettbewerb etabliert; eine lokale marktdominierende Stellung eines Unternehmens wird dadurch verhindert. Zu diesem Zweck muss in jedem neuen Förderaufruf bei der räumlich übergreifenden Verteilung der Ladeinfrastruktur die bereits vorhandene Ladeinfrastruktur berücksichtigt werden, um einen wirksamen Wettbewerb im gesamten Bundesgebiet sicherzustellen.

Auch die EU verpflichtet die Mitgliedstaaten in ihrer Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Directive – AFID) auf der Grundlage eines durch jeden Mitgliedstaat bis November 2016 zu erarbeitenden Nationalen Strategierahmens (NSR) zu einem flächendeckenden und ausgewogenen Aufbau an Ladeinfrastruktur.

## **1 Zuwendungszweck und Rechtsgrundlage**

### **1.1 Zuwendungszweck**

Ziel der Bundesregierung ist es, den Markthochlauf von E-Fahrzeugen zu stützen und auf dessen Verstetigung hinzuwirken. Zur Erreichung dieses Ziels und zur Erfüllung der Anforderung aus der AFID ist der Aufbau von Ladeinfrastruktur notwendige Voraussetzung. Mit der Förderrichtlinie soll ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes und nutzerfreundliches Netz an Ladeinfrastruktur initiiert werden, sodass der Nutzer eines E-Fahrzeugs überall in Deutschland schnell und unkompliziert nachladen kann, um die Nutzerbedürfnisse zu erfüllen. Die Förderrichtlinie dient deshalb in erster Linie der Errichtung von Schnellladeinfrastruktur. Daneben soll auch der weitere Ausbau der Normalladeinfrastruktur unterstützt werden, um die Kundenbedürfnisse je nach Fahr- und Parkverhalten abzudecken (z. B. über Nacht laden der E-Fahrzeuge von Bewohnern von Mehrfamilienhäusern ohne Garage in der Stadt, Carsharing, Nachladen bei Warenhaus-, Restaurant-, Kinobesuchen etc.).

Im Interesse der Zielsetzungen des Förderprogramms werden die Fördersätze (vgl. Nummer 5), technischen Anforderungen und Umweltstandards der Richtlinie (vgl. Nummer 6.1) regelmäßig überprüft, angepasst und durch die jeweils gültigen Förderaufrufe veröffentlicht (vgl. Nummer 7.2). Die Zuwendung dient als Anschubfinanzierung. Mittelfristig soll die Errichtung und der Betrieb so weitgehend durch die Marktbeteiligten sichergestellt werden, dass nach Auslaufen des Programms ein Förderbedarf grundsätzlich nicht mehr besteht.

### **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. Der Zuwendungsgeber entscheidet aufgrund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Aus gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung im bisherigen Umfang geschlossen werden.

Die Gewährung von staatlichen Fördermitteln an wirtschaftlich tätige Unternehmen gilt als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), die gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

## **2 Gegenstand der Förderung**

Gegenstand der Förderung ist die Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Deutschland mit einem oder mehreren Ladepunkten entsprechend der in Nummer 6 genannten Anforderungen, einschließlich des dafür erforderlichen Netzanschlusses des Ladestandorts und der Montage der Ladestation. Die Ausgaben für die Planung, den Genehmigungsprozess und den Betrieb sind von der Förderung ausgeschlossen.

Ein Ladepunkt im Sinne dieser Richtlinie ist die für die Stromversorgung eines E-Fahrzeugs bestimmte Einrichtung gemäß der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung – LSV in der jeweils aktuellen Fassung) einschließlich deren Montage und den in Nummer 6 dieser Förderrichtlinie sowie in den Förderaufrufen genannten Anforderungen.

Der Netzanschluss ist die technische Verbindung des Ladestandorts an das Energieversorgungsnetz (Nieder- und Mittelspannungsnetz) sowie das Telekommunikationsnetz.

Ob ein Ladepunkt öffentlich zugänglich ist, bestimmt sich nach den Vorgaben der LSV in der jeweils aktuellen Fassung.

Gefördert wird:

- öffentlich zugängliche Normalladeinfrastruktur (bis einschließlich 22 Kilowatt),
- öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastruktur (größer als 22 Kilowatt).

Neben der Errichtung von Ladeinfrastruktur an neuen Standorten kann bei Nachweis eines zusätzlichen Mehrwerts auch die Aufrüstung oder Ersatzbeschaffung von Ladeinfrastruktur und die Ertüchtigung des Netzanschlusses an Standorten, die vor Inkrafttreten der Förderrichtlinie betrieben wurden, förderfähig sein.

Ein zusätzlicher Mehrwert liegt dann vor, wenn die bestehende Ladeinfrastruktur:

- zur Erfüllung der Mindestanforderungen aus der LSV in der jeweils aktuellen Fassung bzw. dieser Förderrichtlinie ertüchtigt wird,
- die bereits den Anforderungen hinsichtlich der Steckerstandards der LSV entspricht, hinsichtlich der Leistungsfähigkeit ertüchtigt wird und somit die Dauer des Ladevorgangs auf das nach dem jeweiligen Stand der Technik bestmögliche Maß verkürzt wird,
- eine Ertüchtigung hinsichtlich der Authentifizierungsoptionen erfolgt.

Die Netzanschlussleistung kann zunächst höher auslegt werden, als die aktuell vorgesehene Leistungsstärke der Ladeinfrastruktur es erfordert, sofern der Antragsteller darlegt, dass an dem betreffenden Standort perspektivisch ein steigender Ladebedarf erwartet wird und ein weiterer Ausbau mit Ladepunkten geplant ist. Die Erweiterung um zusätzliche Ladepunkte zu einem späteren Zeitpunkt innerhalb der Förderperiode ist förderfähig. In den Förderaufrufen können für die räumliche Allokation von Ladeinfrastruktur regionale und funktionelle Differenzierungen vorgegeben werden. Eine Berücksichtigung innovativer Ladekonzepte und den dafür erforderlichen Ladeinfrastrukturen kann ebenfalls im Rahmen zukünftiger Förderaufrufe erfolgen (vgl. Nummer 7.2).

### **3 Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen.

### **4 Zuwendungsvoraussetzungen**

Vor Bewilligung der Zuwendung darf mit dem Vorhaben nicht begonnen werden. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines dem Projekt zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages zu werten. Planung, Genehmigungsverfahren etc. gelten nicht als Beginn des Vorhabens.

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,
- die als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. EU C 244 vom 1.10.2004, S. 2) in ihrer geänderten oder neuen Fassung anzusehen 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 (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet sind oder bei dem 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 ZPO oder § 284 AO treffen.

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

Das Gesamtfördervolumen von rund 300 Millionen Euro soll über die gesamte Förderperiode verteilt werden.

Die Fördermittel werden im Wege von Förderaufrufen vergeben. Die Vergabe erfolgt im Wege von Ausschreibungen, wobei das zentrale Kriterium die geringsten Förderkosten pro kW Ladeleistung sein sollen. Ausgenommen hiervon ist der erste Förderaufruf.

Die erste Förderperiode soll auch dazu dienen, die Marktnachfrage und die Investitionsbereitschaft zu analysieren.

Die für die jeweilige Förderperiode für alle Zuwendungsempfänger geltenden Höchstbeträge für Zuwendungen werden in den Förderaufrufen mit ergänzenden Hinweisen zur Förderrichtlinie festgelegt (vgl. Nummer 7.2). Die Beträge können nach unten abweichen.

Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss als Anteilfinanzierung gewährt.

Bemessen am Gesamtvolumen des Förderprogramms dürfen über die Programmlaufzeit maximal 20 % der Mittel an einen Antragsteller vergeben werden. Innerhalb eines Förderaufrufs können ergänzend Obergrenzen pro Antragsteller definiert werden.

Bemessungsgrundlage für die Zuwendung sind die zuwendungsfähigen Gesamtausgaben. Die zuwendungsfähigen Gesamtausgaben setzen sich zusammen aus den Anschaffungsausgaben der Ladeeinrichtung, den einmaligen Errichtungs- und Anschlussausgaben einschließlich der Netzertüchtigung sowie Modernisierungsmaßnahmen (jeweils ohne Umsatzsteuer).

Eine kumulierte Förderung in Verbindung mit anderen öffentlichen Förderprogrammen ist nicht möglich.

#### **5.1 Höchstsätze für Normalladepunkte**

Normalladepunkte bis einschließlich 22 kW werden gefördert mit einem prozentualen Anteil von

- maximal 60 % bis höchstens 3 000 Euro pro Ladepunkt.

## 5.2 Höchstsätze für Schnellladepunkte

Schnellladepunkte werden gefördert mit einem prozentualen Anteil von

- maximal 60 % bis höchstens 12 000 Euro für Ladepunkte kleiner als 100 kW,
- maximal 60 % bis höchstens 30 000 Euro für Ladepunkte ab einschließlich 100 kW.

## 5.3 Höchstsätze für Netzanschluss

Ergänzend wird der Netzanschluss pro Standort gefördert mit einem prozentualen Anteil von

- maximal 60 % bis höchstens 5 000 Euro für den Anschluss an das Niederspannungsnetz,
- maximal 60 % bis höchstens 50 000 Euro für den Anschluss an das Mittelspannungsnetz.

Bei der Entscheidung über die Anschlussleistung ist auf die zukünftige Ausbaufähigkeit einer steigenden Nachfrage durch E-Fahrzeug-Nutzer zu achten.

Kann vom Antragssteller im Rahmen einer Vergleichsrechnung dargestellt werden, dass zur Stromversorgung der Ladestation eine Kombination aus Netzanschluss und Pufferspeicher kostengünstiger ist als ein reiner Netzanschluss, ist ein Pufferspeicher entsprechend der Fördersätze für diesen Netzanschluss förderfähig. Der Nachweis für die Vergleichsrechnung ist per Netzanschlussvertrag zu erbringen. Der Pufferspeicher hat der Versorgung von E-Fahrzeugen zu dienen.

# 6 Anforderungen an geförderte Ladeinfrastruktur

## 6.1 Technische Anforderungen

Die technischen Mindestanforderungen an die geförderte Ladeinfrastruktur richten sich nach der LSV in der jeweils aktuellen Fassung. Diese beinhaltet auch Anforderungen an die Authentifizierung und Abrechnung an der Ladesäule. Gegebenenfalls können weitergehende Anforderungen im Rahmen der Förderaufrufe ergänzt werden, um zukünftige technologische Entwicklungen zeitnah berücksichtigen zu können.

Sofern in den Förderaufrufen nichts Gegenteiliges festgelegt ist, muss die Ladeinfrastruktur über einen aktuellen offenen Standard wie z. B. OCPP an ein IT-Backend (online-Anbindung der Ladeinfrastruktur) angebunden sein und die Remotefähigkeit der Ladeinfrastruktur gewährleisten.

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

Die geförderte Ladeinfrastruktur muss den Vorgaben des Mess- und Eichrechts entsprechen.

Gefördert wird zukünftige, innovative Ladeinfrastruktur nur dann, wenn die Anforderungen aus der LSV in der jeweils aktuellen Fassung berücksichtigt werden. Die Vorbereitung der Ladeinfrastruktur für die spätere Unterstützung der Umsetzung von ISO/IEC 15118 (Power Line Communication)<sup>1</sup> wird empfohlen. Gegebenenfalls wird dies in den Förderaufrufen verpflichtend.

Um ein webbasiertes Ad-hoc-Laden im Sinne der LSV zu ermöglichen, wird empfohlen WLAN an der Ladesäule öffentlich zur Verfügung zu stellen. Gegebenenfalls wird dies in den Förderaufrufen verpflichtend.

Die Ausstattung eines neu zu errichtenden Ladepunkts mit einem zusätzlichen anderen Steckerstandard ist ergänzend zu dem in der LSV definierten Mindeststandard förderfähig.

Ein angeschlagenes Kabel wird für jeden Ladepunkt empfohlen.

Für das angeschlagene Kabel wird eine auch im Dunkeln gut sichtbare Farbe (z. B. gelb) empfohlen.

## 6.2 Betriebsdauer

Der Betreiber verpflichtet sich zu einer Mindestbetriebsdauer der Ladeinfrastruktur von sechs Jahren. Der Nachweis erfolgt über die Registrierung bei In- und Außerbetriebnahme der Ladeinfrastruktur bei der Bundesnetzagentur gemäß den Anforderungen der LSV in der jeweils aktuellen Fassung. In Fällen von übergeordneten Interessen kann der Betrieb mit einer entsprechenden Begründung nach Einzelfallentscheidung vorzeitig eingestellt werden. Hierbei wird auch geprüft, ob Ersatzmaßnahmen durch den Betreiber erfolgen müssen.

## 6.3 Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energien

Voraussetzung für die Zuwendung für Ladeinfrastruktur ist, dass der für den Ladevorgang erforderliche Strom aus erneuerbaren Energien oder aus vor Ort erzeugtem regenerativem Strom (z. B. Strom aus Photovoltaik-Anlagen) stammt. Ersteres muss über einen zertifizierten Grünstrom-Liefervertrag nachgewiesen werden, für den bei Nutzung entsprechende Herkunftsnachweise gemäß § 5 Nummer 20 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes beim Herkunftsnachweisregister des Umweltbundesamtes entwertet werden.

<sup>1</sup> ISO/IEC 15118 (Power Line Communication): Neben der konventionellen Ladetechnik arbeitet die Internationale Standardisierungs-Organisation (ISO) an einem Standard für Smart Charging: ISO 15118. Beim intelligenten Laden kommuniziert die Ladestation mit dem Ladesteuergerät des Elektromobils. Innerhalb dieses Standards wurde die Powerline Kommunikation (PLC) als Basistechnologie für den Datenaustausch zwischen Ladesäule und Elektroauto festgeschrieben. Diese ermöglicht den Datenaustausch über die Ladeverbindung sowohl bei Wechselstrom- als auch bei Gleichstrom-Systemen.

## 6.4 Zugänglichkeit

Der Zugang zur Ladesäule sollte 24 Stunden pro Tag an sieben Tagen pro Woche ermöglicht werden, andernfalls wird die Förderquote um 50 % gesenkt. Mindestens muss die Zugänglichkeit werktags für 12 Stunden gewährleistet sein.

## 6.5 Kennzeichnung

Eine Kennzeichnung der Ladestandorte wird empfohlen. Konkrete Angaben können in den Förderaufrufen erfolgen.

# 7 Verfahren

## 7.1 Bewilligungsbehörde und Anforderung von Unterlagen

Bewilligungsbehörde ist die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV):

Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen  
Schloßplatz 9  
26603 Aurich

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

Soweit sich hierzu Änderungen ergeben, wird dies im Bundesanzeiger oder in anderer geeigneter Weise bekannt gegeben.

Alle für die Förderung geltenden Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unmittelbar bei der oben genannten Behörde angefordert werden.

## 7.2 Förderaufrufe

Die Antragsteller werden im Rahmen von separaten Förderaufrufen zur Einreichung von Förderanträgen zum jeweiligen Stichtag aufgefordert. Mit dem Förderaufruf werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Anträge veröffentlicht. Dies betrifft unter anderem weitergehende technische Anforderungen, die jeweiligen Förderhöchstsätze, das Fördervolumen sowie weitere Ausgestaltungen, die dem zielgerichteten Aufbau der Ladeinfrastruktur dienlich sind. Insbesondere wird auch für Schnellladeinfrastruktur im Rahmen der Förderaufrufe die erforderliche regionale Differenzierung und Gewichtung des Bedarfs erfolgen. Die Beträge können nach unten abweichen.

## 7.3 Antragsverfahren

Das Antragsverfahren ist einstufig ausgestaltet. Zur Erstellung der förmlichen Förderanträge ist das elektronische Formularsystem „easy-Online“ (<https://foerderportal.bund.de/easyonline/>) zu benutzen. Gültigkeit hat das Datum der elektronischen Einreichung.

Ergänzend zur elektronischen Fassung müssen Anträge rechtsverbindlich unterschrieben in schriftlicher Form bei der BAV eingereicht werden.

Anträge, die unter Verwendung anderer Formulare gestellt werden und/oder unvollständig sind, können von der BAV nicht bearbeitet werden.

Die eingegangenen Projektanträge werden nach den in den jeweiligen Förderaufrufen definierten Kriterien bewertet. Eine Zusammenfassung von Anträgen eines Antragstellers für mehrere Ladepunkte wird empfohlen.

Für die Bewilligung von Fördermitteln muss eine Standortfestlegung durch den Antragsteller erfolgen.

Die Vorhabenlaufzeit bis zur Inbetriebnahme soll nicht länger als 12 Monate betragen. Die Verlängerung der Frist ist nur in begründeten Fällen auf Antrag möglich. Abweichungen dieser Vorgabe können im Förderaufruf vorgesehen werden.

## 7.4 Monitoring

Ergänzend müssen über die Betriebslaufzeit halbjährlich Berichte an die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW GmbH) übermittelt werden. Die konkreten Berichtsinhalte werden in den Förderaufrufen festgelegt.

## 7.5 Nachweisführung und Auszahlung

Die Auszahlung des Bundesanteils erfolgt:

- bei Vorhaben mit einer Zuwendung unter 50 000 Euro nachschüssig nach Vorlage aller notwendigen Unterlagen und deren Prüfung durch die Bewilligungsbehörde auf ein Konto der Antragstellerin/des Antragstellers. Die Vorlage des Verwendungsnachweises und der notwendigen Unterlagen erfolgt ebenfalls über ein Online-Portal. Die Frist für die Einreichung der vollständigen Verwendungsnachweisunterlagen endet einen Monat nach Ablauf des 12-monatigen Bewilligungszeitraums (Eingang bei der BAV). Der Bewilligungszeitraum beginnt mit der Rechtskraft des Bewilligungsbescheids.
- bei Vorhaben mit einer Zuwendung ab 50 000 Euro nachschüssig nach Vorlage und Prüfung eines Ausgabennachweises für das vorangegangene Kalendervierteljahr und den zahlungsbegründenden Belegen.

# 8 Sonstige Bestimmungen

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 Verfahrensvorschriften zugelassen wurden. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne des § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. In diesem Fall wird der Antragsteller vor der Bewilligung der Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis gesetzt und hat über die Kenntnisnahme eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung abzugeben.

Bestandteil des Zuwendungsbescheids werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P). Bei Zuwendungen an Gebietskörperschaften werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-Gk) Bestandteil der Zuwendungsbescheide.

Abweichend von Nummer 1.4 ANBest-P bzw. Nummer 1.3 ANBest-Gk gelten die in Nummer 7.5 der vorliegenden Förderrichtlinie dargestellten Auszahlungsmodalitäten.

Einnahmen, die sich aus der Nutzung der im Rahmen der vorliegenden Förderrichtlinie geförderten Ladeinfrastruktur ergeben, werden nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelung aus Nummer 1.2 ANBest-P bzw. Nummer 2.1 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.

## **9 Inkrafttreten**

Diese Förderrichtlinie tritt mit Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2020 außer Kraft.

Berlin, den 13. Februar 2017

Bundesministerium  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag  
Eva Ackermann