Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

AZ.: VM4-3805-29/31

Fördergrundsätze BASE BW – Basisladenetz für öffentliches Laden von E-Lkw im regionalen Straßennetz (BASE BW)

Vom 31.07.2025

1 Zuwendungsziel

Die Elektromobilität leistet einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der wirtschafts-, verkehrs- und klimapolitischen Ziele des Landes. Das Ministerium für Verkehr verfolgt das Ziel, den Anteil von alternativen Antrieben im straßengebundenen Güterverkehr zu erhöhen und damit CO_2-Emissionen zu reduzieren.

Ziel dieser Förderung ist es, den Aufbau eines Basisladenetzes für schnelles und öffentliches Lkw-Laden im regionalen Straßennetz durch Landesmittel zu unterstützen. Damit wird eine Verdichtung des entstehenden Lkw-Ladenetzes im Land vorangetrieben.

2 Begriffsklärung

Elektronutzfahrzeuge (E-Nutzfahrzeuge): Reines Batterieelektrofahrzeug, das ausschließlich mit Elektromotoren angetrieben wird und die Antriebsenergie

ausschließlich aus einer Batterie bezieht. Die vorliegenden Fördergrundsätze betreffen Ladeinfrastruktur für E-Nutzfahrzeuge der EG-Fahrzeugklassen N2 und N3.

Inbetriebnahme: Ein Ladestandort gilt als in Betrieb genommen, sobald dort die Mindestausstattung nach Ziffer 7.1 zum öffentlichen Laden für jedermann bereitsteht.

Ladestandort: Räumlich zusammengehörendes Areal (zum Beispiel Parkplatz), das öffentlich zugänglich ist und mit mehreren Ladepunkten und dem dazugehörigen Netzanschluss ausgestattet ist.

Ladepunkt: Vorrichtung, an der zeitgleich nur jeweils ein E-Nutzfahrzeug geladen werden kann. Zu jedem Lkw-Ladestellplatz gehört mindestens ein Schnellladepunkt.

Los: Ein Los umfasst eine geografisch eingegrenzte Gebietseinheit. Innerhalb eines Loses werden Suchräume für die Errichtung von öffentlich zugänglichen Lkw-Ladestandorten ausgewiesen.

Megawatt Charging System (MCS): Standardisiertes Schnellladesystem für E-Nutzfahrzeuge. Das System ermöglicht Laden mit Leistungen im Bereich ab einem Megawatt (1 Megawatt, entspricht 1.000 Kilowatt), bis zu 3,75 Megawatt (bei 1.250 Volt) beziehungsweise 4,5 Megawatt (bei 1.500 Volt), jeweils bei 3.000 A (siehe: IEC TS 63379).

Netzanschluss: Technische Verbindung mit dem Energieversorgungsnetz (Nieder-, Mittel- oder Hochspannungsnetz) zur Versorgung einer Ladeeinrichtung.

Schnellladepunkt: DC-Ladepunkt mit einer nominalen Ladeleistung von mehr als 22 Kilowatt.

Suchraum: Ein Suchraum umfasst ein definiertes geografisches Gebiet, in dem jeweils nach einem öffentlich zugänglichen Lkw-Ladestandort gesucht wird. Der Suchraum legt folglich fest, wo Errichtungsmaßnahmen umgesetzt werden können, um die Ziele des Förderprogramms zu erfüllen.

3 Rechtsgrundlagen

Zuwendungen werden gewährt nach Maßgabe

- der Landeshaushaltsordnung für Baden-Württemberg (LHO) sowie der dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV-LHO), insbesondere der §§ 23 und 44 LHO, sowie der Allgemeinen Nebenbestimmungen zur Projektförderung (ANBest-P), der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K),
- des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), das zuletzt durch Gesetz vom 04. Februar 2021 (GBl. S. 181) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, insbesondere der §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG,
- des Artikels 36a der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AGVO) in der jeweils aktuellen Fassung.

Weitere Bedingungen und Auflagen werden gegebenenfalls im Zuwendungsbescheid festgelegt.

Die Förderung erfolgt im Rahmen der verfügbaren Ausgabe- und Verpflichtungsermächtigungen gemäß dem Staatshaushaltsgesetz. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.

Sofern die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nicht ausreichen sollten, behält sich der Fördergeber vor, nicht die gesamte beantragte Fördersumme zu gewähren. Dies gilt insbesondere für zusätzliche Ladeinfrastruktur, die über die Mindestausstattung nach Ziffer 7.1 hinausgeht. Bei anteiliger Kürzung der zur Verfügung stehenden Summe wird in diesem Fall auch nur die anteilige Verwirklichung der zusätzlichen Ladeleistung beziehungsweise Ladeinfrastruktur vorausgesetzt.

Zudem wird auf die in Art. 36a Absatz 7 AGVO enthaltene Begrenzung der maximalen Fördersumme pro Antragstellerin oder Antragsteller auf 40 % der Gesamtmittelausstattung hingewiesen.

Aus gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung geschlossen werden.
Bewilligungsstelle ist die L-Bank Baden-Württemberg (im Folgenden L-Bank), die aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens entscheidet.

4 Zweck der Zuwendung

Förderfähig sind der Bau und die Installation neuer öffentlich zugänglicher Ladepunkte[1] inklusive des dafür erforderlichen Netzanschlusses zum Laden von Elektronutzfahrzeugen der EG- Fahrzeugklassen N2 und N3 in Baden-Württemberg.

5 Verfahren der Zuwendung

Eine Zuwendung für öffentlich zugängliche Ladepunkte wird nur gewährt, wenn diese innerhalb der vorgegebenen Lose und Suchräume in Baden-Württemberg errichtet werden. Insgesamt sind drei Lose mit jeweils sieben Suchräumen vorgegeben (vergleiche Anlage 1). Innerhalb der Suchräume ist jeweils ein Ladestandort zu errichten. Vorgaben an die technischen Mindestanforderungen für die zu errichtenden Ladestandorte werden in Ziffer 7.1 näher erläutert.
Die Zuwendung erfolgt im Rahmen eines wettbewerblichen Ausschreibungsverfahrens. Pro Los kann nur eine Antragstellerin oder ein Antragsteller beziehungsweise ein Bieterkonsortium die Zuwendung erhalten. Weitere Informationen zum wettbewerblichen Förderverfahren sind in Ziffer 7.4 zu finden.

---

[1] Gefördert werden Ladepunkte mit einer Kupplung des Typs Combo 2 (IEC 62196-3) und Ladepunkte für den leistungsstärkeren Megawatt Charging System (MCS) Ladestandard (IEC TS 63379).

6 Zuwendungsempfängerin oder Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts, Einzelkaufleute und Personengesellschaften.

Eine Antragstellung ist auch als Konsortium möglich. Die Antragstellung und Koordinierung muss dabei durch eine Konsortialführerin oder einen Konsortialführer erfolgen.

Die Konsortialführerin oder der Konsortialführer ist hierbei für die Koordinierung des Konsortiums verantwortlich. Die Konsortialführerin oder der Konsortialführer fungiert gegenüber dem Zuwendungsgeber als Ansprechpartnerin oder Ansprechpartner und übernimmt die rechtliche Rolle der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers. Die Konsortialführerin oder der Konsortialführer übernimmt die Verantwortung für Konzeption, Planung, Aufbau, Umsetzung und den Betrieb des Vorhabens. Die Konsortialpartner müssen ihre Rechte und Pflichten zur Erfüllung des Zuwendungszweckes in einem Kooperationsvertrag regeln.

Unternehmen in Schwierigkeiten gemäß Artikel 1 Abs. 4 Buchstabe c der AGVO in Verbindung mit Artikel 2 Nummer 18 AGVO werden nicht gefördert. Unternehmen, die einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind, werden nicht gefördert.

Nicht gefördert werden insbesondere Antragstellerinnen und Antragsteller, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist. Dasselbe gilt für Antragstellerinnen und Antragsteller und, sofern die Antragstellerin oder der Antragsteller eine juristische Person ist, für deren gesetzliche Vertretung, die eine eidesstattliche Versicherung nach § 807 ZPO oder § 284 AO abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

Die Weiterleitung der Zuwendung ist grundsätzlich möglich und wird im Einzelfall im Zuwendungsbescheid geregelt. Auf Ziffer 12 der VV zu § 44 LHO wird verwiesen.

7 Zuwendungsvoraussetzungen

Neben den allgemein gültigen zuwendungsrechtlichen Bewilligungsvoraussetzungen insbesondere Ziffer 1 der VV zu § 44 LHO, hat die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger neben den Voraussetzungen nach Artikel 36 a AGVO folgende Zuwendungsvoraussetzungen zu erfüllen:

7.1 Technische Voraussetzungen:

- Pro Ladestandort sind mindestens vier Lkw-Ladestellplätze mit jeweils einem öffentlich zugänglichen konduktiven DC-Schnellladepunkt (CCS-Ladepunkt) zu errichten. Die am Ladestandort verfügbare Gesamtnennladeleistung muss mindestens 1.200 Kilowatt betragen. Bei zeitgleicher Nutzung der vier DC-Schnellladepunkte muss eine Gesamtnennladeleistung von mindestens 1.200 Kilowatt gewährleistet sein.
- Die Ladestellplätze und die Schnellladepunkte sind so zu errichten, dass linksladenden Fahrzeugen eine Durchfahrmöglichkeit gegeben wird.
- Sollte für die Lkw-Ladestandorte eine Reservierungs- oder Buchungsfunktion für die Anwenderinnen und Anwender eingesetzt werden, müssen die verwendeten technischen Systeme mit offenen Schnittstellen ausgestattet sein. Proprietäre technische Systeme, die den Einsatz von betreiberübergreifenden Reservierungs- oder Buchungssystemen verhindern, sind nicht zulässig. Zudem muss auch bei dem Einsatz von Reservierungs- oder Buchungssystemen ein diskriminierungsfreier Zugang gewährt werden. Folglich darf die Nutzung der Lkw-Ladeinfrastruktur den verpflichtenden Gebrauch von Reservierungs- oder Buchungssystemen nicht voraussetzen.
- Die Ladeinfrastruktur ist nachweislich mit Strom aus erneuerbaren Energien zu versorgen. Eine Versorgung mit vor Ort erzeugtem regenerativem Strom ist dabei wünschenswert. Ersteres muss über einen zertifizierten Grünstrom-Liefervertrag (100 Prozent erneuerbare Energien) nachgewiesen werden. Im Falle der Eigenversorgung, bei gleichzeitigem Anschluss an das Netz der allgemeinen Stromversorgung, erfolgt der Nachweis ebenfalls über einen entsprechenden Grünstrom-Liefervertrag.
- Die geförderte Ladeinfrastruktur muss zum Zeitpunkt der Antragstellung dem Stand der Technik, dem Mess- und Eichrecht und allen sonstigen

einschlägigen rechtlichen Anforderungen entsprechen. Meldepflichten und Netzanschlussbedingungen sind einzuhalten sowie die technische Sicherheit zu gewährleisten.

7.2 Errichtung der Ladeinfrastruktur

- Werden Dritte mittels Konzession oder Betrauung mit der Errichtung oder dem Betrieb der geförderten Ladeinfrastruktur beauftragt, so erfolgt dies auf der Grundlage eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens unter Einhaltung der geltenden Vergabevorschriften.
- Soll die beantragte Infrastruktur auf dem Grundstück eines Dritten installiert werden, ist erforderlich, dass die Grundstückseigentümerin oder der Grundstückseigentümer der Antragstellerin oder dem Antragsteller während der gesamten Zweckbindungsfrist ein uneingeschränktes Nutzungsrecht am Grundstück einräumt. Dies muss durch entsprechende Pachtverträge u.dgl. nachgewiesen werden.
  Von den in Anlage 1 dargestellten Suchräumen kann in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr in Ausnahmefällen abgewichen werden. In diesen Fällen müssen die Umstände, welche eine Überschreitung der Suchraumgrenzen notwendig machen, nachweislich offengelegt werden. Ausnahmefälle können eintreten, wenn beispielsweise Flächen nicht akquiriert werden können oder die Errichtung der Ladepunkte aus technischen Gründen (beispielsweise aufgrund der zu geringen Netzkapazitäten) nicht möglich ist.
- Die Errichtung der geförderten Ladestandorte auf Bundesfernstraßen (zum Beispiel an bewirtschafteten oder unbewirtschafteten Autobahnrastanlangen) ist nicht zulässig.

7.3 Zugang zur Ladeinfrastruktur

- Es muss ein diskriminierungsfreier Zugang zu der Ladeinfrastruktur ermöglicht werden, auch in Bezug auf Tarife, Authentifizierungs- und Zahlungsmethoden und sonstige Nutzungsbedingungen.
- Die Anforderungen aus der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der

Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU sind bei öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur zu beachten.

- Die Gebühren, die anderen Nutzerinnen und Nutzern als den Zuwendungsempfängerinnen oder Zuwendungsempfängern für die Nutzung der Ladeinfrastruktur in Rechnung gestellt werden, müssen den Marktpreisen entsprechen.
- Betreiberinnen oder Betreiber der geförderten Ladeinfrastruktur, die für deren Nutzung vertragsbasierte Zahlungen anbieten oder zulassen, dürfen Anbieterinnen oder Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen nicht bevorzugen beziehungsweise benachteiligen, beispielsweise durch ungerechtfertigte Gewährung von Vorzugsbedingungen für den Zugang oder durch ungerechtfertigte Preisdifferenzierung.
- Die errichtete Ladeinfrastruktur muss in der Lage sein, intelligente Ladefunktionen zu unterstützen.

7.4 Teilnahmebedingungen für das wettbewerbliche Ausschreibungsverfahren

- Pro Los mit jeweils sieben Suchräumen (siehe Anlage 1) ist ein Antrag einzureichen. Eine Antragstellerin oder ein Antragsteller beziehungsweise eine Bietergemeinschaft kann für jedes der drei Lose eine Zuwendung beantragen. Diese Bedingung gilt unabhängig von der Konstellation einer Bietergemeinschaft.
- Im Falle einer Bietergemeinschaft (eines Bieterkonsortiums) ist im Antrag ein Konsortialführer zu benennen. Zudem ist im Antrag eine Erklärung abzugeben, die die kartellrechtliche Zulässigkeit der Bildung einer Bietergemeinschaft/eines Bieterkonsortiums durch die betreffenden Unternehmen bestätigt.
- Für die Entscheidung welche Antragstellerin oder welcher Antragsteller eine Zuwendung erhält, werden die folgenden drei Auswahlkriterien herangezogen:

1. Höhe der Zuwendung für die Realisierung von einem Los	Gewichtung
Die Antragstellerin oder der Antragsteller hat darzulegen, welche Gesamthöhe der Zuwendung für die Realisierung aller Ladestandorte innerhalb der Suchräume eines Loses unter den in Abschnitt 7.1 genannten technischen Anforderungen beantragt wird (vier Lkw-Ladestellplätze mit jeweils einem öffentlich zugänglichen CCS-Ladepunkt; Gesamtnennladeleistung für Standort mind. 1.200 Kilowatt). Für das betreffende Los wird die beantragte Zuwendung für das gesamte Los bewertet. Maximal zu vergeben sind 70 Punkte. Der Antrag mit der geringsten Antragssumme erhält 70 Punkte. Antragssummen in Höhe von mindestens Faktor 3 der geringsten Antragssumme erhalten null Punkte.	70 %
2. Leistungsumfang der Ladestandorte	**Gewichtung**
Die Antragsteller oder der Antragsteller hat für das betreffende Los darzulegen, ob die in Abschnitt 7.1. genannte Mindestausstattung pro Ladestandort (vier Lkw-Ladestellplätze mit jeweils einem öffentlich zugänglichen CCS-Ladepunkt; Gesamtnennladeleistung für Standort mind. 1.200 Kilowatt) erweitert wird. Als Erweiterung zählt jedes Kilowatt Nennladeleistung, das an einem der sieben Ladestandorte innerhalb des betreffenden Loses zusätzlich zur Verfügung gestellt wird. Zudem gelten zusätzliche Ladepunkte inklusive der dafür notwendigen Stellplätze als Erweiterung. Zusätzliche Nennladeleistung kann an den vier Lkw-Ladestellplätzen der Mindestausstattung pro Ladestandort sowie an zusätzlichen Lkw-Ladestellplätzen mit weiteren Schnelladepunkten (mindestens CCS-Ladesystem) beantragt werden. Für ein Los wird die Summe zusätzlich angebotener Nennladeleistung in Kilowatt und die Summe zusätzlicher Ladepunkte bewertet. Für dieses Wertungskriterium können maximal 20 Punkte vergeben werden, die einer zusätzlichen Ladeleistung von 20.000 Kilowatt entsprechen. Pro 1.000 Kilowatt wird also ein Punkt vergeben, pro Ladepunkt 0,5 Punkte.	20 %

3. Umsetzung Zugangsmodell gemäß NZR-EMob gem. Beschluss BK6-20-160 der Bundesnetzagentur	Gewichtung
Die Antragstellerin oder der Antragsteller legt dar, dass alle Ladestandortbetreiberinnen oder Ladestandortbetreiber des betreffenden Loses für die Dauer der Zweckbindungsfrist die Netzzugangsregeln zur Ermöglichung einer ladevorgangscharfen bilanziellen Energiemengenzuordnung für Elektromobilität (kurz: NZR-EMob) an allen Ladepunkten umsetzen. Das Zugangsmodell gemäß NZR-EMob muss an allen Ladepunkten ohne Einschränkungen zusammen mit den etablierten vertragsbasierten Lademöglichkeiten funktionieren. Außerdem dürfen Ladestandortbetreiberinnen oder Ladestandortbetreiber Fahrstromanbieterinnen oder Fahrstromanbietern (E-Mobility-Service-Provider; kurz: EMSP), die das Zugangsmodell gemäß NZR-EMob nutzen, gegenüber Anbieterinnen oder Anbietern der etablierten vertragsbasierten Lademöglichkeiten preislich nicht benachteiligen. Im Falle der Umsetzung des Zugangsmodells gemäß NZR-EMob wird die Ladestandortbetreiberin oder der Ladestandortbetreiber ein Entgelt von der Fahrstromanbieterin oder vom Fahrstromanbieter erheben, die beziehungsweise der das Zugangsmodell nutzt. Das Entgelt für den Zugang zur Ladeinfrastruktur bildet in der Regel anteilig die Kosten für den Aufbau und den Betrieb der Ladeinfrastruktur exklusive der Stromkosten ab. Das Entgelt ist ein Teil des letztendlichen Ladepreises. Das ist zutreffend sowohl für die Nutzung des Zugangsmodells gemäß NZR-EMob sowie für die etablierten vertragsbasierten Lademöglichkeiten. Grundsätzlich müssen die Entgelte bei allen angebotenen Lademöglichkeiten (Zugangsmodell gemäß NZR-EMob und etablierte vertragsbasierte Lademöglichkeiten) vergleichbar sein und den marktüblichen Preisen entsprechen. Eine Abweichung des erhobenen Entgelts bei Nutzung des Zugangsmodells gemäß NZR-EMob ist vertretbar insofern hierbei anfallende Transaktionskosten abgebildet werden. Für die erfolgreiche Implementierung an allen Standorten eines Loses wird der Antragstellerin oder dem Antragsteller eine Übergangszeit von 12 Monaten nach Inbetriebnahme des Ladestandorts gewährt.	10 %

Die Bewertung erfolgt anhand der genannten Anforderung an einer ladevorgangscharfen bilanziellen Energiemengenzuordnung für Elektromobilität. Kann eine Antragstellerin oder ein Antragsteller das Zugangsmodell ohne Einschränkungen anbieten, werden 10 Bewertungspunkte vergeben. Kann es nicht, oder nur teilweise angeboten werden, erhält die Antragstellerin oder der Antragsteller keine Bewertungspunkte.	
Summe	**100 %**

Als Anlage 2 ist ein Berechnungsbeispiel beigefügt.

Es ist vorgesehen, pro Antragstellerin oder Antragsteller höchstens zwei Lose zu bewilligen.

Für den Fall, dass eine Antragstellerin oder ein Antragsteller bei allen drei Losen die höchste Punktzahl erreicht, wird eines der Lose an die Zweitplatzierte oder den Zweitplatzierten vergeben. Hierfür wird zunächst geprüft, welches Los der Zweitplatzierten oder dem Zweitplatzierten zugesprochen wird: Die Zweitplatzierte oder der Zweitplatzierte, der im Vergleich mit den übrigen Zweitplatzierten der drei Lose die höchste Punktzahl für ein Los vorweisen kann, erhält entsprechendes Los. Die Antragstellerin oder der Antragsteller beziehungsweise die Bietergemeinschaft mit der höchsten Punktzahl (Erstplatzierter), erhält die beiden verbleibenden Lose.

Bei Punktegleichheit erfolgt das Ranking anhand der nachfolgend genannten Kriterien in dieser Reihenfolge bis eine Entscheidung getroffen werden kann:

1. Geringerer Förderbedarf: Die Antragstellerin oder der Antragsteller beziehungsweise die Bietergemeinschaft mit dem geringeren Förderbedarf erhält das Los.

2. Höhere zusätzliche Nennladeleistung: Die Antragstellerin oder der Antragsteller beziehungsweise die Bietergemeinschaft mit der höchsten zusätzlichen Nennladeleistung erhält das Los.

3. Anzahl der Stellplätze: Die Antragstellerin oder der Antragsteller beziehungsweise die Bietergemeinschaft, der/die die meisten Stellplätze zur Verfügung stellt, erhält das Los.

4. Verhältnis MCS/CCS Ladepunkte: Die Antragstellerin oder der Antragsteller beziehungsweise die Bietergemeinschaft, der/die zusätzliche Ladeleistung durch MCS-Ladepunkte erreicht, beziehungsweise mehr MCS-Ladepunkte anbietet, erhält das Los.

5. Qualität des Standorts: Das Kriterium Aufenthaltsqualität für die Anwenderinnen und Anwender bewertet die Güte der zu errichtenden Lkw-Ladestandorte in dem betreffenden Los. Ausschlaggebend für die Aufenthaltsqualität sind Versorgungs- und Aufenthaltsangebote (zum Beispiel Gastronomie, Snackautomat, Toiletten- oder Duschmöglichkeiten, Sitzgelegenheiten et cetera) sowie die bauliche Beschaffenheit der Ladestandorte (zum Beispiel Überdachung, Beleuchtung et cetera). Der Antrag mit der höchsten Aufenthaltsqualität auf den Ladestandorten innerhalb des betreffenden Loses erhält das Los.

7.5 Mindestbetriebsdauer der Ladeinfrastruktur

- Die geförderte Ladeinfrastruktur muss mindestens sechs Jahre (Zweckbindungsfrist) ab Inbetriebnahme an dem im Antrag definierten Ort in Baden-Württemberg in Betrieb sein. Die geförderte Ladeinfrastruktur muss sich über die gesamte Mindestbetriebsdauer im Eigentum der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers beziehungsweise der Konsortialpartner befinden. Bei einer geplanten Eigentumsänderung ist ein Antrag auf Änderung des Zuwendungsbescheids bei der Bewilligungsstelle einzureichen.
  Während der gesamten Zweckbindungsfrist muss jeder geförderte Schnellladepunkt eine technische und physische Mindestverfügbarkeit (Betriebsbereitschaft) von 95 % der möglichen Gesamtjahresstunden vorweisen. Wenn ein Ladepunkt mehr als fünf Prozent der Gesamtjahresstunden nicht verfügbar ist, erfolgt für jedes weitere Prozent der Gesamtjahresstunden eine Kürzung der Gesamtzuwendungssumme um 0,05

% pro Ladepunkt. Pro Los und Jahr kann die Kürzung maximal ein Sechstel der Gesamtzuwendungssumme betragen.

7.6 Vorzeitiger Maßnahmenbeginn

- Zuwendungen werden nur für Vorhaben bewilligt, die vor Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids noch nicht begonnen worden sind. Gemäß Ziffer 1.2 VV-LHO zu § 44 LHO können im Einzelfall Ausnahmen zugelassen werden. Dazu ist ein Antrag auf vorzeitigen Maßnahmenbeginn zu stellen.
- Die Ladepunkte in dem beantragten Suchraum müssen neu errichtet werden. Bereits bestehende Ladepunkte können nicht für den Nachweis des Erfolgs herangezogen werden.

7.7 Weitere rechtliche Voraussetzungen

- Kumulierungsregelung: Die Förderung darf nicht mit anderen staatlichen Beihilfen kumuliert werden. Davon ausgenommen ist die Kumulation mit Förderungen der Europäischen Union (insb. der AFIF[2]) und für den Ausbau der städtischen Knoten[3]. Im Falle der Inanspruchnahme einer EU-Förderung hat die Fördernehmerin oder der Fördernehmer dies dem Fördergeber anzuzeigen, damit eine Prüfung erfolgen kann, um eine Überförderung auszuschließen.
- Im Rahmen der Einnahmenerzielung ist sicherzustellen, dass eine Überkompensation der tatsächlich entstandenen Kosten während der Zweckbindungsfrist ausgeschlossen ist.
- An der Ladestation selbst muss das Logo, beziehungsweise ein noch zu entwickelndes Branding des Fördermittelgebers gut sichtbar angebracht sein während der gesamten Zweckbindungsfrist.

---

[2] Die AFIF finanziert den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe entlang des Transeuropäischen Verkehrsnetzes der EU (TEN-V).
[3] Förderung der urbanen Knoten des TEN-V.

- Die Zuwendungsempfängerinnen oder Zuwendungsempfänger werden mit dem Zuwendungsbescheid verpflichtet, dem Fördermittelgeber erforderliche Daten für Erfolgskontrolle und Evaluierung der Fördermaßnahme bereitzustellen. Diese Verpflichtung beinhaltet auch die Bereitstellung von statistischen und dynamischen Daten (u.a. Belegungsstatus, Fehlerraten, Ausfallzeiten) der geförderten Ladepunkte.
- Die Zuwendungsempfängerinnen oder Zuwendungsempfänger verpflichtet sich unmittelbar nach Inbetriebnahme der Ladestandorte statistische und dynamische Daten über die geförderte Ladeinfrastruktur der landeseigenen Datenplattform MobiData BW zur Verfügung zur stellen (gegebenenfalls über eine Datenschnittstelle zum betreffenden Backend).
- Die in Anhang III der AGVO genannten Informationen werden gemäß Artikel 9 Abs. 1 lit. c AGVO bei Förderungen über 100.000 Euro veröffentlicht.
- Alle für die Förderung relevanten Unterlagen müssen 10 Jahre lang ab der Gewährung dieser Zuwendung aufbewahrt werden (Artikel 12 AGVO).

8 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

Die Förderung erfolgt im Rahmen einer Projektförderung und wird als Zuschuss gewährt. Als Finanzierungsart wird eine Festbetragsfinanzierung im Zuwendungsbescheid festgelegt, deren Höhe nach dem zeitlichen Projekterfolg variiert.

Folgende Ausgabearten können als zuwendungsfähig anerkannt werden:

- Kosten für die Beschaffung und Installation neuer stationärer öffentlich zugänglicher Ladepunkte zum Laden von Elektronutzfahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen N2 und N3
- gefördert werden Ladepunkte mit einer Kupplung des Typs Combo 2 (IEC 62196-3) und Ladepunkte gemäß Megawatt Charging System Standard (MCS) (siehe: IEC TS 63379)
- Kosten für den erforderlichen Netzanschluss an die Mittel- und Hochspannungsebene
- Kosten für die Zuleitung (Tief-/ Hochbau und Material für die Entfernung von MS-Anschlussstelle zum Standort)

- Kosten für die Umspannstation (Trafostation)
- Kosten für die Ladeinfrastruktur (Station und Dispenser)
- Kosten für Überdachung und Zufahrtsbeschränkungen sowie Absperrungen
- Baukosten (Tiefbau, Fundamente, Erschließungsaufwände)
- Investitionskosten für die am Standort der Ladeinfrastruktur erfolgende Erzeugung von erneuerbarem Strom sowie die Investitionskosten für Einheiten zur Speicherung von erneuerbarem Strom (die nominale Produktionskapazität der am Standort der Infrastruktur befindlichen Anlage zur Erzeugung von erneuerbarem Strom darf die maximale Nennleistung oder die maximale Ladekapazität der Ladeinfrastruktur nicht übersteigen, an die sie angeschlossen ist)

Nicht zuwendungsfähig sind Ausgaben, die nicht explizit zum Aufbau oder Anschluss der Ladeinfrastruktur nötig sind. Insbesondere sind folgende Ausgaben nicht förderfähig:

- Erwerb und Nutzung von Grundstücken
- Leasing oder Miete von Ladeinfrastruktur
- Betrieb, Wartung oder sonstige laufende Kosten der Ladeinfrastruktur und für die Erzeugung sowie Speicherung von erneuerbarem Strom
- Eigenleistungen, insbesondere eigene Personalkosten
- Planungskosten/Kosten für Antragstellung
- Toiletten- und Duschräumlichkeiten
- Vorarbeiten für ein Angebot zur Nahversorgung (Einzelhandel / Gastronomie)

Sofern eine Berechtigung zum Vorsteuerabzug gemäß § 15 UStG besteht, sind Umsatzsteuerbeträge nicht zuwendungsfähig.

Sofern die Errichtung der Mindestladeleistung im Los in ihrer Gesamtheit den standardmäßigen dreijährigen Bewilligungszeitraum überschreitet, wird pro Monat der Überschreitung 1 % der Zuwendungssumme gekürzt (höchstens 12 %). Der Grund der zeitlichen Verzögerung ist hierbei unerheblich.

9 Verfahren

9.1 Antragstellung

Die Anträge sind bis zum 31. Januar 2026 bei der L-Bank einzureichen.

Das Antragsverfahren ist einstufig ausgestaltet. Anträge, die unter Verwendung anderer Formulare oder Antragswege gestellt werden oder unvollständig sind, können nicht bearbeitet und nicht für eine Förderung berücksichtigt werden.
Eine vorzeitige Beendigung, Aussetzung oder Überarbeitung der Fördergrundsätze wird auf der Förderseite der L-Bank bekanntgegeben.

Gemäß Artikel 36 a Absatz 4 AGVO wird die Beihilfe (Zuwendung) im Rahmen einer wettbewerblichen Ausschreibung gewährt.
Mit dem Antrag muss bei mindestens fünf von sieben Suchräumen pro Los ein Letter of Intent (LOI) der Grundstückseigentümerin oder des Grundstückseigentümers vorgelegt werden, der in Aussicht stellt, dass die notwendigen Flächen durch die Antragstellerin oder den Antragsteller erworben beziehungsweise mindestens für die Dauer der Zweckbindung gepachtet werden können beziehungsweise ein sonstiges Nutzungsrecht eingeräumt wird.

9.2 Antragsweg

Die Anträge sind schriftlich/ per E-Mail bei der L-Bank [elektromobilitaet@l-bank.de, Schlossplatz 10, 76113 Karlsruhe] einzureichen.

9.3 Antragsunterlagen

Der Zuwendungsantrag umfasst folgende Bestandteile:

- Standardisiertes Antragsformular
- Formular „Legitimation Vertragspartner Finanzhilfen“
- Anlage zur Ermittlung der Unternehmensgröße

- Bei Konsortium: Konsortialvertrag
- Bei Konsortium: Erklärung, dass die kartellrechtliche Zulässigkeit der Bildung einer Bietergemeinschaft besteht
- Kostenkalkulationen für die zuwendungsfähigen Maßnahmen (Kostenkalkulation muss eine suchraumscharfe Aufteilung sowie eine Aufteilung in Mindestnennladeleistung und zusätzlich angebotene Ladeleistung sowie Ladepunkte beinhalten)
- Letter of Intent (LOI) der Grundstückseigentümerin oder des Grundstückseigentümers für die betreffenden Suchräume

9.4 Bewilligungsverfahren

Prüfungs-, Entscheidungs- und Bewilligungsbehörde ist die L-Bank. Die im Zusammenhang mit diesem Förderprogramm durch die L-Bank bereitgestellten Formblätter sind zu verwenden.

9.5 Bewilligungszeitraum

Der Bewilligungszeitraum der geförderten Maßnahme, das heißt der Zeitraum bis zu dem die Maßnahme fertiggestellt sein muss, beträgt 3 Jahre ab Erlass des Zuwendungsbescheids.

Über eine mögliche Verlängerung der bewilligten Vorhabenlaufzeit entscheidet die Bewilligungsstelle auf Antrag nach pflichtgemäßem Ermessen. Der Bewilligungszeitraum kann maximal auf 5 Jahre verlängert werden.

9.6 Anforderungs- und Auszahlungsverfahren

Zuwendungen werden erst nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids ausgezahlt. Sie dürfen frühestens insoweit ausgezahlt werden, als sie voraussichtlich innerhalb von drei Monaten für zuwendungsfähige Ausgaben benötigt werden.

9.7 Verwendungsnachweisverfahren

Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb von sechs beziehungsweise zwölf Monaten nach Erfüllung des Zuwendungszwecks, spätestens jedoch mit Ablauf des sechsten beziehungsweise zwölften auf den Bewilligungszeitraum folgenden Monats der im Zuwendungsbescheid angegebenen Stelle nachzuweisen.
Im Übrigen wird auf Ziffer 6 der ANBest-P beziehungsweise Ziffer 7 der ANBest-K verwiesen.

Ist der Zuwendungszweck nicht bis zum Ablauf des Haushaltsjahres erfüllt, ist innerhalb von vier Monaten nach Ablauf des Haushaltsjahres über die in diesem Jahr erhaltenen Beträge ein Zwischennachweis vorzulegen (vergleiche Ziffer 6.1 der ANBest-P).

9.8 Erfolgskontrolle

Die Antragstellerin oder der Antragsteller wertet mit dem Abschlussbericht, der gemeinsam mit dem Verwendungsnachweis der im Zuwendungsbescheid angegebenen Stelle vorzulegen ist, umfänglich den Erfolg der Maßnahme aus.

Der Erfolg der Förderung der Ladeinfrastruktur tritt dann ein, wenn die geförderte Ladeinfrastruktur errichtet, für die Dauer der sechsjährigen Zweckbindungsfrist mit einer jährlichen Mindestbetriebsdauer von 95 % betrieben und ein standardisierter Abschlussbericht über die Anzahl der erfolgten Ladevorgänge und die abgegebene Energiemenge an den betreffenden Ladepunkten für den jeweiligen Ladestandort vorgelegt wurde. Zusätzlich zu einem Abschlussbericht ist dem Fördermittelgeber ab der Inbetriebnahme für alle zwei Jahre ein schriftlicher Nachweis über die Mindestbetriebsdauer für alle betreffenden Ladepunkte zu erbringen.

Anhand der an den geförderten Ladepunkten abgegebenen Energiemenge kann durch den Zuwendungsgeber eine Hochrechnung der CO_2- Emissionseinsparung erfolgen.

Der Erfolg wird anhand folgender Kennzahlen gemessen:

- Geladene Energiemenge (in Kilowattstunden) an den geförderten Ladepunkten und damit ermöglichte Einsparung von CO_2-Emissionen

- Anzahl der an den geförderten Ladepunkten erfolgten Ladevorgänge

- Die Gewährleistung der jährlichen Mindestbetriebsdauer für jeden Ladepunkt

9.9 Unwirksamkeit von Zuwendungsbescheiden, Erstattung und Verzinsung

Bei Nichteinhaltung der in diesen Fördergrundsätzen enthaltenen Regelungen, der geltenden Vorgaben der Landeshaushaltsordnung sowie der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift oder in den in § 49 LVwVfG genannten Fällen behält sich die Bewilligungsstelle in Gänze oder anteilig eine Rückforderung der gewährten Zuwendung vor.
Die Bewilligungsstelle kann den Zuwendungsbescheid insbesondere ganz oder teilweise widerrufen und bereits gewährte Zuwendungen zurückfordern, wenn die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger die Mittel nicht entsprechend dem Zuwendungszweck verwendet beziehungsweise wenn das Projekt vor dem im Antrag beschriebenen und im Bewilligungsbescheid festgesetzten Zeitraum (Zweckbindungsfrist) beendet wird.

Folgende Kürzungen sind insbesondere möglich:

- Sofern die Suchräume nicht wie im Zuwendungsbescheid geregelt realisiert werden, wird der Zuwendungsbetrag wie folgt gekürzt:
  Pro nicht realisiertem Suchraum findet eine Kürzung um 10 % der noch verbleibenden Zuwendungssumme statt.
- Sofern mit der Antragstellung die Einführung des Zugangsmodells gemäß NZR-EMob angegeben wird und 12 Monate nach Inbetriebnahme nicht realisiert ist, erfolgt eine Kürzung der Zuwendungssumme in Höhe von 20 %.
- Sofern mit der Antragstellung zusätzliche Ladeleistung angegeben und diese nicht realisiert werden, erfolgt eine Kürzung der Zuwendungssumme um 0,002 % pro Kilowatt und 1 % pro Ladepunkt, maximal in Höhe von 10 %.

Für die Aufhebung von Zuwendungsbescheiden, der Rückerstattung der Zuwendungen sowie für die Verzinsung sind neben den haushaltsrechtlichen Bestimmungen die Vorschriften des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), insbesondere die §§ 48, 49 und 49a LVwVfG anzuwenden.

10 Strafrechtliche Hinweise

Unrichtige oder unvollständige Angaben zu subventionserheblichen Tatsachen können nach § 264 Strafgesetzbuch (StGB) (Subventionsbetrug) strafbar sein, sofern die Angaben für die Antragstellerin oder den Antragsteller oder einen anderen vorteilhaft sind. Gleiches gilt, wenn die Bewilligungsstelle über subventionserhebliche Tatsachen in Unkenntnis gelassen worden ist.
Rechtsgrundlagen: § 264 StGB und §§ 2 ff. Subventionsgesetz vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2037) in Verbindung mit § 1 des Gesetzes über die Vergabe von Subventionen nach Landesrecht (LSubvG) vom 1. März 1977 (GBl. S. 42).

11 Prüfungsrecht des Rechnungshofs

Der Rechnungshof Baden-Württemberg ist berechtigt, bei der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger zu prüfen (§ 91 LHO).

12 Kontakt

Rückfragen zu den Fördergrundsätzen und zum Antragsverfahren senden Sie bitte schriftlich an: mobilitaet-foerderung@kea-bw.de

13 Inkrafttreten

Die Fördergrundsätze treten mit Veröffentlichung in Kraft und am 31.12.2031 außer Kraft.