

# **Richtlinie zur VwV-LGVFG über die Förderung von Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur (RL Ladeinfrastruktur) vom 07.09.2023**

## **1 Anwendungsbereich**

Diese Richtlinie konkretisiert die Förderung der Errichtung von Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur und der zugehörigen Netzanschlusskosten an Haltestellen (§ 2 Nr. 5 Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)), multimodalen Knoten (§ 2 Nr. 6 LGVFG) und Betriebshöfen und zentralen Werkstätten (§ 2 Nr. 7 LGVFG) zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Soweit diese Richtlinie keine spezielleren Regelungen trifft, gelten die Regelungen der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des LGVFG (VwV-LGVFG). Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieser Richtlinie ist der Verkehr im Sinne des § 2 Abs. 1 des ÖPNV-Gesetzes für Baden-Württemberg (ÖPNVG) einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), des Verkehrs nach § 44 PBefG und des Schülerverkehrs nach § 1 Nr. 4 der Freistellungsverordnung.

## **2 Rechtsgrundlage**

Grundlage für die Gewährung von Zuwendungen nach dieser Richtlinie sind

- das LGVFG vom 20. Dezember 2010 (GBl. S. 1062), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 21. Dezember 2022 (GBl. S. 649, 651) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
- die VwV-LGVFG vom 4. September 2020 (GABI. S. 662) in der jeweils geltenden Fassung,
- die Landeshaushaltsordnung für Baden-Württemberg (LHO), insbesondere §§ 23 und 44 LHO, vom 19. Oktober 1971 (GBl. S. 428), die zuletzt durch Gesetz vom 23. März 2022 (GBl. S. 213) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung sowie die dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften des Finanzministeriums zur Landeshaushaltsordnung für Baden-Württemberg vom 08. Juli 2022 (GABI. S. 506 ff.) (VV-LHO), die Allge-

meinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (AN-Best-P) sowie die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K) in der jeweils geltenden Fassung,

- das Landesverwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung vom 12. April 2005 (LVwVfG), das zuletzt durch Gesetz vom 4. Februar 2021 (GBl. S.181) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, insbesondere der §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG,
- die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 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 (ABl. L 187 vom 26.06.2014, S. 1), die bekanntlich zuletzt durch Verordnung (EU) 2023/1315 (ABl. L 167 vom 30.06.2023, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung (AGVO),
- die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 03.12.2007, S. 1), die bekanntlich zuletzt durch Verordnung (EU) 2016/2338 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung (VO (EG) Nr. 1370/2007),
- die 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 auf De-minimis-Beihilfen (Abbl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1), die bekanntlich zuletzt durch Verordnung (EU) 2020/972 (Abbl. L 215 vom 7.7.2020, S. 3) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung (De-minimis-VO).

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

### **3 Zuwendungsempfänger**

Es gelten die Regelungen der VwV-LGVfG für den Bereich ÖPNV.

## **4 Beihilferechtliche Einordnung und Voraussetzungen**

Eine Förderung wird nur dann bewilligt, wenn die Förderung unter eine der nachfolgenden Kategorien eingeordnet werden kann und deshalb beihilferechtlich zulässig ist.

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden.

### **4.1 Art. 36a AGVO**

Die Förderung ist eine Beihilfe nach Art. 36a AGVO.

Nach Art. 36a AGVO sind Investitionsbeihilfen für Lade- oder Tankinfrastruktur im Sinne des Art. 107 Abs. 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Art. 108 Abs. 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen des Art. 36a und des Kapitels I der AGVO erfüllt sind. Auf dieser Grundlage ist die Förderung von Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur möglich. Auf Art. 2 Nr. 102a und Nr. 102b AGVO wird verwiesen.

Die Freistellung gilt nur für Beihilfen für Lade- oder Tankinfrastrukturen, die Fahrzeuge mit Strom oder Wasserstoff für Verkehrszwecke versorgen.

Die Freistellung gilt nicht für Beihilfen für Investitionen in Bezug auf Lade- und Tankinfrastruktur in Häfen.

Werden Dritte mittels Konzession oder Betrauung mit dem Betrieb der geförderten Lade- oder Tankinfrastruktur beauftragt, so erfolgt dies auf der Grundlage eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens unter Einhaltung der geltenden Vergabevorschriften.

Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen bzw. Sektoren in den Fällen des Art. 1 Abs. 2 bis 6 AGVO.

Auf Art. 2 Nr. 18 AGVO wird verwiesen.

Auf die Anmeldeschwellen aus Art. 4 Abs. 1 sb) AGVO wird hingewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass Informationen über jede Einzelbeihilfe oberhalb der von der AGVO vorgegebenen Schwellenwerte auf einer ausführlichen Beihilfe-Website veröffentlicht werden. Erhaltene Förderungen können im Einzelfall nach Art. 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

Der nach Art. 6 Abs. 1 AGVO geforderte Anreizeffekt gilt nach Art. 6 Abs. 2 AGVO als gegeben, wenn der Beihilfeempfänger vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben oder die Tätigkeit einen schriftlichen Beihilfeantrag gestellt hat. Dieser schriftliche Beihilfeantrag ist in der Programmanmeldung zu sehen, welche die von der AGVO geforderten Mindestangaben enthält (Name und Größe des Unternehmens, Beschreibung des Vorhabens mit Angabe des Beginns und des Abschlusses, Standort des Vorhabens, die Kosten des Vorhabens, Art der Beihilfe (z.B. Zuschuss, Kredit, Garantie, rückzahlbarer Vorschuss oder Kapitalzuführung), Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung). Was unter Beginn der Arbeiten zu verstehen ist, ergibt sich aus Art. 2 Nr. 23 AGVO.

#### **4.2 Bestehen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach VO (EG) Nr. 1370/2007**

Die Förderung ist gem. Art. 9 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 beihilferechtskonform möglich, wenn der Förderempfänger auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Maßgabe der VO (EG) Nr. 1370/2007 oder einer Vorgängerregelung mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut ist und das geförderte Vorhaben zur Erfüllung der betrauten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dient; die Förderung wird im Rahmen der Abrechnung aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrags entsprechend berücksichtigt. Als öffentlicher Dienstleistungsauftrag gilt dabei auch eine sog. Altbetrauung, die nach Maßgabe einer Vorgängerregelung zur VO (EG) Nr. 1370/2007 erteilt worden ist. Das Vorliegen eines entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist vom jeweiligen Aufgabenträger mit

den dafür bereitgestellten Vordrucken nachzuweisen (Anlage 24 zur VwV-LGVFG). Dabei hat der Aufgabenträger auch zu bestätigen, dass die Förderung im Rahmen der Abrechnung aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrags entsprechend berücksichtigt wurde oder wird und eine Überkompensation ausgeschlossen ist (Anlage 24 zur VwV-LGVFG).

Das geförderte Vorhaben muss zu mindestens 80 Prozent für Zwecke des öffentlichen Dienstleistungsauftrags genutzt werden. Das Verkehrsunternehmen muss im Falle der Nutzung außerhalb der Zwecke des öffentlichen Dienstleistungsauftrags eine Trennungsrechnung für die nicht dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag zuzuordnende Nutzung durchführen. Im Falle der Nutzung des Vorhabens zu weniger als 100 Prozent für Zwecke des öffentlichen Dienstleistungsauftrags muss sichergestellt sein und gegenüber der Bewilligungsstelle nachgewiesen werden, dass bei Dritten kein wirtschaftlicher Vorteil aus der Förderung verbleibt. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, spätestens bis zum Ablauf der Zweckbindungsfrist bzw. zum Auslaufen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags der Bewilligungsstelle anzuzeigen, wenn das geförderte Vorhaben insgesamt nicht zu mindestens 80 Prozent für Zwecke des öffentlichen Dienstleistungsauftrags genutzt wurde. Sofern der öffentliche Dienstleistungsauftrag endet, bevor das geförderte Vorhaben vollständig abgeschlossen ist, wird gewährleistet, dass kein beihilferelevanter Vorteil beim Verkehrsunternehmen verbleibt (z.B. durch Vereinbarung oder Anwendung einer Endschaftsregelung). Auch dies hat der Aufgabenträger mit dem dafür bereit gestellten Vordruck zu bestätigen. Grundlage der Förderung können auch mehrere öffentliche Dienstleistungsaufträge sein.

### **4.3 Förderung einer Kommune oder einer Anstalt des öffentlichen Rechts**

Die Förderung einer Kommune oder einer Anstalt des öffentlichen Rechts ist möglich, wenn das geförderte Vorhaben von der Kommune oder der Anstalt des öffentlichen Rechts ausschließlich einem Nutzer/mehreren Nutzern zur Verfügung gestellt wird, der bzw. die auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Maßgabe der VO (EG) Nr. 1370/2007 oder einer Vorgängerregelung betraut ist bzw. betraut sind, und von diesem bzw. diesen unter den in Ziff. 4.2 genannten Voraussetzungen zu mindestens 80

Prozent für Zwecke des öffentlichen Dienstleistungsauftrags genutzt wird. Die Bereitstellung des geförderten Vorhabens dient der Erfüllung der betrauten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen; die Nutzung wird im Rahmen der Abrechnung aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrags entsprechend berücksichtigt. Als öffentlicher Dienstleistungsauftrag gilt dabei auch eine sog. Altbetrauung, die nach Maßgabe einer Vorgängerregelung zur VO (EG) Nr. 1370/2007 erteilt worden ist.

Die Kommune oder die Anstalt des öffentlichen Rechts erfüllt mit der Bereitstellung des geförderten Vorhabens eine öffentliche Aufgabe; die Förderung dient ausschließlich der Erfüllung dieser öffentlichen Aufgabe. Der Anstalt des öffentlichen Rechts darf dabei kein beihilferechtlich relevanter Vorteil verbleiben.

Die Kommune oder die Anstalt des öffentlichen Rechts hat sich zur Einhaltung dieser Vorgaben gegenüber der Bewilligungsstelle zu verpflichten. Bei Nichteinhaltung dieser Vorgabe oder einer vorzeitigen Veräußerung ist die Beihilfe zurückzufordern. Es ist in diesen Fällen sicherzustellen, dass der Kommune oder der Anstalt des öffentlichen Rechts kein wirtschaftlicher Vorteil verbleibt.

Die Kommune oder die Anstalt des öffentlichen Rechts hat die Erfüllung der oben dargelegten Voraussetzungen mit den dafür bereitgestellten Vordrucken nachzuweisen (Anlage 25 zur VwV-LGVFG).

#### **4.4 De-minimis-Förderung**

Eine Förderung kann unter Berücksichtigung der VO (EU) Nr. 1407/2013 gewährt werden, wenn die Summe der Zuwendungen für den Antragsteller nach Maßgabe dieser Verordnung in einem Zeitraum von drei Steuerjahren einen Betrag in Höhe von derzeit insgesamt 200.000 Euro nicht übersteigt (De-minimis-Beihilfe). Eine entsprechende Erklärung ist vom Förderempfänger abzugeben (Anlage 26 zur VwV-LGVFG). Bei De-minimis-Beihilfen sind Informations- und Dokumentationspflichten vom Förderempfänger zu beachten; diese werden mit dem Antragsformular und Bewilligungsbescheiden mitgeteilt.

## 5 Weitere Fördervoraussetzungen

Zuwendungen können nur bei Vorliegen der Voraussetzungen des LGVFG und der VwV-LGVFG gewährt werden.

Die Ladepunkte sind zumindest während der gesamten Dauer der Zweckbindungsfrist mit Strom aus erneuerbaren Energien zu versorgen. Zum Zeitpunkt der Antragstellung hat der Vorhabenträger eine entsprechende Selbstbestätigung abzugeben. Ein entsprechender Zertifikatsnachweis über den Abschluss eines zertifizierten Grünstrom-Liefervertrags (100 Prozent Erneuerbare Energien) ist spätestens mit dem Schlussverwendungsnachweis vorzulegen. Im Falle der Eigenversorgung bei gleichzeitigem Anschluss an das Netz der allgemeinen Stromversorgung erfolgt der Nachweis ebenfalls über einen entsprechenden Grünstrom-Liefervertrag. Meldepflichten und Netzanschlussbedingungen sind einzuhalten sowie die technische Sicherheit zu gewährleisten.

Alle geförderten Ladepunkte sollen barrierefrei nutzbar sein.

Wird eine Beihilfe für den Aufbau einer neuen Ladeinfrastruktur gewährt, die die Übertragung von Strom mit einer Leistung von höchstens 22 kW ermöglicht, so muss die Infrastruktur in der Lage sein, intelligente Ladefunktionen zu unterstützen. Intelligentes Laden ist ein Ladevorgang, bei dem die Stärke des an die Batterie abgegebenen Stroms anhand elektronisch übermittelter Informationen in Echtzeit angepasst wird.

Bei Wasserstofftankinfrastruktur, die beihilferechtlich auf Grundlage des Art. 36a AGVO gefördert wird, muss sich der Beihilfeempfänger gegenüber der Bewilligungsstelle verpflichten, dass die Tankinfrastruktur spätestens bis zum 31. Dezember 2035 ausschließlich erneuerbaren Wasserstoff bereitstellen wird. Bei erneuerbarem Wasserstoff handelt es sich um Wasserstoff, der – im Einklang mit den in der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates dargelegten Methoden für flüssige oder gasförmige erneuerbare Verkehrskraftstoffe nicht biogenen Ursprungs – aus erneuerbaren Energien gewonnen wurde (Art. 2 Nr. 102c AGVO).

Bei Wasserstofftankinfrastruktur, die beihilferechtlich nicht auf Grundlage des Art. 36a AGVO gefördert wird, muss sich der Beihilfeempfänger gegenüber der Bewil-

ligungsstelle verpflichtet, dass die Tankinfrastruktur spätestens bis zum 31. Dezember 2035 ausschließlich grünen, türkisenen oder blauen Wasserstoff bereitstellen wird.

Grüner Wasserstoff ist per Elektrolyse mittels erneuerbaren Energien erzeugtes H<sub>2</sub>.

Als „blau“ bezeichnet man Wasserstoff, bei dessen Produktion das entstandene CO<sub>2</sub> abgeschieden und gespeichert wird (Carbon Capture and Storage, CCS). Solange das Kohlendioxid vollständig aufgefangen wird und nicht in die Atmosphäre gelangt, setzt blauer Wasserstoff keine klimaschädlichen Emissionen frei.

Türkiser Wasserstoff wird durch die Zersetzung von Methan/Erdgas bei hoher Temperatur hergestellt (sog. Methanpyrolyse). Dabei entsteht fester Kohlenstoff in Form von Graphit oder Aktivkohle. Wird dieser deponiert oder dauerhaft gebunden und die Energie für die Pyrolyse emissionsneutral erzeugt, kann türkiser Wasserstoff als klimaneutral gelten.

## **6                   Zuwendungsfähige Maßnahmen und Gegenstände**

Beihilfefähig sind die Kosten für den Bau, die Installation oder die Erweiterung der Lade- oder Tankinfrastruktur. Dazu können die Kosten für die Lade- oder Tankinfrastruktur selbst, die Kosten für die Installation elektrischer oder anderer Komponenten, einschließlich Stromkabeln und Transformatoren, die erforderlich sind, um die Lade- oder Tankinfrastruktur ans Netz oder an eine lokale Anlage zur Erzeugung oder Speicherung von Strom oder Wasserstoff anzuschließen, sowie die Kosten für einschlägige technische Ausrüstung inkl. Kontaktsysteme, Anlagen zur Kühlung der Ladegeräte, Daten- und Kommunikationsleitungen, Messstellen für Energiemenge und Leistung und Batteriepufferspeicher, Kosten für Baumaßnahmen, Anpassungen von Grundflächen oder Straßen, Einrichtungen zum Schutz der Gesundheit und Umwelt sowie die einschlägigen Installationskosten gehören. Dies beinhaltet auch die Gesteungskosten. In Bezug auf die Gesteungskosten ist Anlage 7a zur VwV-LGVFG zu beachten. Bei einer Förderung auf Grundlage des Art. 36a AGVO können Gesteungskosten nicht zu den beihilfefähigen Kosten gerechnet werden.



Bei Wasserstofftankinfrastruktur können insbesondere auch Verdichter, H<sub>2</sub>-Speicher, Dispenser, Kühlanlagen, Systeme zur Vorkühlung und Lüftungsanlagen gefördert werden.

Die beihilfefähigen Kosten können bei Einreichung des Förderantrags bis zum 31.12.2030 auch die Investitionskosten für die am Standort der Infrastruktur erfolgende Erzeugung von erneuerbarem Strom oder erneuerbarem Wasserstoff sowie die Investitionskosten für Einheiten zur Speicherung von erneuerbarem Strom oder Wasserstoff (Photovoltaikmodule, Batteriespeicher, Wechselrichter, Schutzmaßnahmen, statische Änderungen, Unterkonstruktion und Montage sowie Kabel und Netzanschluss) abdecken. Die nominale Produktionskapazität der am Standort der Infrastruktur befindlichen Anlage zur Erzeugung von erneuerbarem Strom bzw. erneuerbarem Wasserstoff darf die maximale Nennleistung oder die maximale Lade- bzw. Betankungskapazität der Lade- bzw. Tankinfrastruktur nicht übersteigen, an die sie angeschlossen ist. In Bezug auf die Errichtung von Photovoltaik-Anlagen ist zudem die Anlage 7a zur VwV-LGVFG zu beachten. Auf Art. 2 Nr. 102d AGVO wird verwiesen.

Bei einer Förderung auf Grundlage des Art. 36a AGVO gelten, wenn die Lade- oder Tankinfrastruktur anderen Nutzern als den Beihilfeempfängern offensteht, folgende Einschränkungen:

- Beihilfen dürfen nur für den Bau, die Installation oder die Erweiterung einer öffentlich zugänglichen Lade- oder Tankinfrastruktur gewährt werden, die den Nutzern einen diskriminierungsfreien Zugang ermöglicht, auch in Bezug auf Tarife, Authentifizierungs- und Zahlungsmethoden und sonstige Nutzungsbedingungen. Die Gebühren, die anderen Nutzern als den Beihilfeempfängern für die Nutzung der Lade- oder Tankinfrastruktur in Rechnung gestellt werden, müssen den Marktpreisen entsprechen.
- Betreiber von Lade- oder Tankinfrastruktur, die in Bezug auf ihre Infrastruktur vertragsbasierte Zahlungen anbieten oder zulassen, dürfen Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen nicht bevorzugen bzw. benachteiligen, beispielsweise durch ungerechtfertigte Gewährung von Vorzugsbedingungen für den Zugang oder durch ungerechtfertigte Preisdifferenzierung.
- Die Erforderlichkeit von Beihilfen für Investitionen in Lade- oder Tankinfrastruktur der Art, wie sie mit der staatlichen Beihilfe gefördert werden soll (bei Ladeinfrastruktur beispielsweise Normal- oder Schnellladeinfrastruktur), wird anhand einer vorab durchgeführten öffentlichen Konsultation oder

einer unabhängigen Marktstudie geprüft, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Beihilfemaßnahme nicht älter als ein Jahr sein darf. Insbesondere muss festgestellt werden, dass innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten der Beihilfemaßnahme voraussichtlich keine solchen Investitionen zu Marktbedingungen vorgenommen würden. Die durchgeführte unabhängige Marktstudie ist mit dem Förderantrag nachzuweisen.

Abweichend davon ist die Erforderlichkeit von Beihilfen für Lade- oder Tankinfrastruktur für Straßenfahrzeuge anzunehmen, solange ausschließlich mit Strom betriebene Fahrzeuge (für Ladeinfrastruktur) oder zumindest teilweise mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge (für Tankinfrastruktur) weniger als 3 Prozent der in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt zugelassenen Fahrzeuge der jeweiligen Fahrzeugklasse ausmachen. Der Vorhabenträger hat dies anhand einer aktuellen Übersicht über die Entwicklung der zugelassenen Fahrzeuge zu bestätigen. Eine solche Übersicht ist auf der Internetseite des Kraftfahrtbundesamts zu finden ([Verlinkung zur Internetseite des Kraftfahrtbundesamtes](#) – Stand 06.09.2023)). Für die Zwecke dieses Absatzes gehören Pkw und leichte Nutzfahrzeuge derselben Fahrzeugklasse an. Der Anteil von maximal 3 Prozent muss bei allen Fahrzeugklassen, die die geförderte Infrastruktur nutzen, vorliegen.

## **7 Verfahren**

Bewilligungsbehörde ist das jeweils zuständige Regierungspräsidium.

### **7.1 Förderung nach Art. 36a AGVO**

Förderungen nach Art. 36a AGVO werden im Rahmen einer Ausschreibung i.S.d. Art. 2 Nr. 38 AGVO gewährt. Um effektiven Wettbewerb zu ermöglichen, erfolgt die Gewährung der Beihilfe auf der Grundlage folgender, im Vorfeld definierter und rechtzeitig veröffentlichter, objektiver, eindeutiger, transparenter und diskriminierungsfreier Beihilfefähigkeits- und Auswahlkriterien.

- Die Auswahlkriterien beruhen in erster Linie auf dem Verhältnis zwischen der beantragten Beihilfe und dem mit ihr erzielten Beitrag zum Umweltschutz, das in dem bei der Programmanmeldung eingereichten Angebot zum Ausdruck kommt.
- Zusätzlich werden auch geografische Aspekte berücksichtigt (Vorhaben befindet sich im ländlichen Raum).

Das eingereichte Angebot bezieht sich auf die beantragte Beihilfe auf Grundlage der förderfähigen, umweltschutzbezogenen Investitionskosten (Ziff. 6). Die Platzierung des Angebots ist abhängig von der Höhe der beantragten Beihilfe. Dabei wird das kostengünstigste Angebot im Verhältnis zur Gesamtladeleistung bzw. bei Wasserstofftankinfrastruktur im Verhältnis zur Gesamttankleistung am höchsten eingestuft. Die Gesamtladeleistung ist die Summe der Einzelladeleistungen (der förderfähigen Ladepunkte), die bei gleichzeitiger Nutzung zur Verfügung gestellt werden können.

Die Einstufung eines Gebiets als ländlicher Raum richtet sich nach dem Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg. Bei der Anmeldung des Vorhabens ist anzugeben, ob die Lade- oder Wasserstofftankinfrastruktur im ländlichen Raum errichtet wird.

Anhand dieser Auswahlkriterien wird eine Reihung der Anmeldungen, die sich auf Art. 36a AGVO als beihilferechtliche Grundlage stützen, vorgenommen. Für die Reihung gilt Folgendes:

- Das Kriterium eingereichtes Angebot (beantragte Beihilfe im Verhältnis zur Gesamtlade- bzw. zur Gesamttankleistung) wird mit 80 Prozent,
- das Kriterium Ländlicher Raum wird mit 20 Prozent gewichtet.

Damit das Reihungsverfahren durchgeführt werden kann, ist eine unterjährige Programmaufnahme bei einer Förderung nach Art. 36a AGVO nicht möglich. Die auf Basis der Antragsreihung schlechtesten 5 Prozent der Anmeldungen werden nicht in die Programmaufstellung übernommen. Nachträgliche Anpassungen des Ausschreibungsergebnisses (z.B. anschließende Verhandlungen über die Ergebnisse des Bietverfahrens) sind ausgeschlossen.

Im Übrigen gelten die Regelungen der VwV-LGVFG.

## **7.2 Sonstige Förderungen**

Das Verfahren richtet sich grundsätzlich nach den Regelungen der VwV-LGVFG. Insbesondere wird kein Auswahlverfahren gemäß Ziff. 7.1 vorgenommen.

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

## **8.1 Förderhöhe**

Eine Förderung ist grundsätzlich möglich in Höhe von bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten. Durch Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur werden in der Regel je Million Euro zuwendungsfähiger Investitionskosten weit mehr als 25 t CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Jahr eingespart. Das Vorhaben leistet einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz. Daher ist eine Förderung in Höhe von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten möglich, zuzüglich der in der VwV-LGVFG vorgesehenen Planungskostenpauschale. Ein Nachweis der besonderen Klimafreundlichkeit des Vorhabens ist nicht erforderlich (vgl. Anlagen 20 bis 22 zur VwV-LGVFG). Bei Förderungen nach der AGVO kann die Planungskostenpauschale nicht gewährt werden.

Kostensteigerungen nach der Programmaufnahme können berücksichtigt werden, wenn gewährleistet ist, dass die jeweiligen beihilferechtlichen Vorgaben eingehalten, insbesondere die in der De-minimis-VO vorgesehenen Beihilfemaximale nicht überschritten werden. Bei einer Förderung nach Art. 36a AGVO können Kostensteigerungen nicht berücksichtigt werden.

Bei Förderungen nach Art. 36a AGVO kann pro Unternehmen und Vorhaben eine Beihilfe in Höhe von maximal 30 Millionen Euro erfolgen.

Beihilfen für ein und denselben Empfänger dürfen 40 Prozent der Gesamtmittelausstattung für die Förderung nach Art. 36a AGVO nicht überschreiten.

Die durchschnittliche jährliche Gesamtmittelausstattung dieser Förderrichtlinie übersteigt 150 Millionen Euro nicht.

## **8.2 Kumulierungsregelungen**

Für eine Kumulierung der Förderung mit anderen Förderungen gelten grundsätzlich die Regelungen der VwV-LGVFG.

Eine Förderung auf Grundlage der AGVO darf darüber hinaus mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der De-minimis-Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche, bestimmbare, zuwendungsfähige Ausgaben oder es wird die höchste nach dieser Förderrichtlinie für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität nicht überschritten. Bei der Einhaltung der maximal zulässigen Förderintensität sind insbesondere auch die Kumulierungsregelungen des Art. 8 AGVO zu beachten. Im Antragsverfahren sind sämtliche gewährte und beantragte Beihilfen für denselben Gegenstand anzugeben. Eine Kumulierung ist jedoch nur möglich, wenn über die andere Förderung bereits abschließend entschieden wurde.

Soweit darüber hinaus nach deutschem oder europäischem Recht Höchstgrenzen für die Kumulierung von staatlichen Fördermitteln festgelegt sind, sind diese auch für Fördermaßnahmen nach dieser Richtlinie anzuwenden.

## **8.3 Überkompensation bei Bestehen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach VO (EG) Nr. 1370/2007**

Die Förderung des Zuwendungsempfängers darf bei Bestehen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach VO (EG) Nr. 1370/2007 nicht zu dessen Überkompensation und im Falle der Förderung eines Auftragsunternehmens auch nicht zur Überkompensation von dessen Auftraggeber führen: Die Förderung darf bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren entsprechend dem Anhang zur VO (EG) Nr. 1370/2007 nicht dazu führen, dass der Zuwendungsempfänger Ausgleichsleistungen erhält, die den Betrag überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers entspricht.

Vom Aufgabenträger ist zu bestätigen, dass die Förderung im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags abgerechnet wird und deshalb keine Überkompensation eintritt. Ebenso ist zu bestätigen, dass im Falle der Beendigung eines öffentlichen

Dienstleistungsauftrages der Verbleib eines beihilferechtlich relevanten Vorteils durch eine Endschaftsregelung ausgeschlossen ist (Anlage 24 zur VwV-LGVFG).

## **9 Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

### **9.1 Zweckbindungsfrist**

Es gilt eine Zweckbindungsfrist von sechs Jahren für Ladeinfrastruktur inkl. des zugehörigen Netzanschlusses und 8 Jahren für Wasserstofftankinfrastruktur inkl. des zugehörigen Netzanschlusses.

### **9.2 Erfolgskontrolle und Verwendungsnachweis**

Die im Rahmen des Förderverfahrens durchzuführende Erfolgskontrolle richtet sich nach der VwV-LGVFG und dem Vollzugsleitfaden zur VwV-LGVFG. Für die Erbringung von Verwendungsnachweisen gelten die allgemeinen Anforderungen aus VV-LHO zu § 44 und der VwV-LGVFG.

## **10 Inkrafttreten**

Die Richtlinie tritt mit Veröffentlichung auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr in Kraft. Die Laufzeit der Richtlinie ist, vorbehaltlich einer vorherigen Außerkraftsetzung, bis zum Zeitpunkt des Auslaufens der AGVO beziehungsweise der De-minimis-Verordnung zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 30.06.2024 befristet. Bei Verlängerung der beihilferechtlichen Rechtsgrundlagen ist beabsichtigt, die Geltungsdauer der Richtlinie zu verlängern.