



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Fördergrundsätze

Fußläufig erreichbare Ladeinfrastruktur (Teil A) & Elektromobilitäts-Zonen in Baden-Württemberg (Teil B)

Mai 2024

Inhaltsverzeichnis

1. ZUWENDUNGSZIEL.....	4
2. RECHTSGRUNDLAGEN	5
2.1 ALLGEMEINE VERFAHRENSHINWEISE.....	6
2.2 NEBENBESTIMMUNGEN	6
TEIL A: ERRICHTUNG VON FUßLÄUFIG ERREICHBARER LADEINFRASTRUKTUR IN EINEM ZUSAMMENHÄNGENDEN GEBIET.....	8
A1. ZUWENDUNGSZIEL.....	8
A2. ZUWENDUNGSEMPFÄNGERIN ODER ZUWENDUNGSEMPFÄNGER.....	8
A3. ZUWENDUNGSVORAUSSETZUNGEN	8
A4. ART, UMFANG UND HÖHE DER ZUWENDUNG	11
A5. VERFAHREN.....	12
A5.1. AUSWAHL- UND ENTSCHEIDUNGSVERFAHREN	12
A5.2. ERFOLGSKONTROLLE.....	13
A5.3. INKRAFTTRETEN	14
TEIL B: EINRICHTUNG VON ELEKTROMOBILITÄTS-ZONEN	15
B1. ZWECK DER ZUWENDUNG	15
B2. ZUWENDUNGSEMPFÄNGERIN ODER ZUWENDUNGSEMPFÄNGER.....	15
B3.2. BESONDERE ZUWENDUNGSVORAUSSETZUNGEN FÜR EINZELNE FÖRDERTATBESTÄNDE, DIE INNERHALB EINER E-ZONE FÖRDERFÄHIG SIND: A) MACHBARKEITSTUDIEN UND UMSETZUNGSKONZEPTIONEN	18

B4. ART, UMFANG UND HÖHE DER ZUWENDUNG	21
B5. VERFAHREN.....	24
B5.1. AUSWAHL- UND ENTSCHEIDUNGSVERFAHREN	24
B5.2. ERFOLGSKONTROLLE	27
B5.4. INKRAFTTRETEN	28
ANHANG A	29
ANHANG B.....	32
ANHANG C.....	35

1. Zuwendungsziel

Viele Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg leiden unter einer hohen Verkehrsbelastung und den damit einhergehenden gesundheitsschädlichen Emissionen des fossil betriebenen motorisierten Individualverkehrs.

Insbesondere die Elektromobilität eignet sich dazu, die lokalen Emissionen durch Lärm und Luftschadstoffe zu minimieren. Gleichzeitig wird ein wichtiger Beitrag für den Klimaschutz geleistet.

Im Rahmen dieser Förderbekanntmachung verfolgt das Ministerium für Verkehr BW mit der

**Errichtung von fußläufig erreichbarer Ladeinfrastruktur in einem
zusammenhängenden Gebiet (Teil A)**
und der
Einrichtung von E-Zonen (Teil B)

zentrale Maßnahmen zum Klimaschutz in Quartieren und zusammenhängenden Gebieten. Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 eine Reduzierung der CO₂-Emissionen von 55 Prozent im Vergleich zu 1990 zu erreichen. Bis 2030 soll jeder zweite Pkw klimaneutral fahren. Dies kann durch den Aufbau von fußläufig erreichbarer Ladeinfrastruktur und der Einrichtung von E-Zonen befördert werden.

Ein im Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2021 bis 2026 beschriebenes Ziel zur Erweiterung der Ladeinfrastruktur ist es, in Siedlungs- und Gewerbegebieten den nächsten öffentlich zugänglichen Ladepunkt möglichst fußläufig erreichen zu können. Die nächste Schnellladesäule soll maximal fünf Kilometer entfernt sein. Der Ausbau dieses Netzes soll gefördert werden. So kann zu einem weiteren flächendeckenden und bedarfsgerechten Ausbau von Ladeinfrastruktur beigetragen werden.

Mit dem Instrument der E-Zonen will das Ministerium für Verkehr Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg zudem durch Förderung dabei unterstützen, verkehrliche Emissionsfreiheit in bestimmten, vorab definierten Gebieten schrittweise zu erreichen. „Mit Hilfe von E-Zonen wollen wir in Wohnquartieren Lebensqualität und Klimaschutz zusammenbringen.“ (Koalitionsvertrag 2021-2026, S.130). Mit der Förderung zur Einrichtung von E-Zonen wird für die Städte und Gemeinden ein passgenaues Förderprogramm angeboten.

Das Ministerium für Verkehr möchte mit dem vorliegenden Förderaufruf die Verbreitung der Elektromobilität weiter unterstützen und Investitionen in zukunftsfähige Infrastrukturen auslösen.

2. Rechtsgrundlagen

Die Zuwendungen werden gewährt nach Maßgabe des § 44 in Verbindung mit § 23 der Landeshaushaltsordnung (LHO) sowie der Verwaltungsvorschriften hierzu (VV-LHO) sowie den Regelungen des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), insbesondere §§ 48, 49 und 49a LVwVfG. Es gelten die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) und die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K) in der jeweils aktuell gültigen Fassung. Weitere Bedingungen und Auflagen werden ggfs. im Zuwendungsbescheid festgelegt.

Die Förderung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in **Teil A „Errichtung von fußläufig erreichbarer Ladeinfrastruktur in einem zusammenhängenden Gebiet“** erfolgt nach der Förderrichtlinie für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Baden-Württemberg vom 27.04.2022 (GABI. 2022, S. 269).

Die Förderung zur Errichtung einer **E-Zone (Teil B dieses Förderaufrufs)** kann unter EU-Beihilferecht fallen.

Förderungen des Teil B dieser Förderausschreibung werden auf Grundlage der Verordnung (EU) 2023/1315 der Kommission vom 23. Juni 2023 (EU-ABl. L 167/1 vom 30. Juni 2023) zur Änderung 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 und der Verordnung (EU) 2022/2473 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen zugunsten von in der Erzeugung, Verarbeitung und Vermarktung von Erzeugnissen der Fischerei und der Aquakultur tätigen Unternehmen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gewährt.

Diese Fördergrundsätze werden als unterschiedliche beihilferechtliche Fördertatbestände wie folgt eingestuft:

- „Investitionsbeihilfen für Lade- oder Tankinfrastruktur“ nach Artikel 36a AGVO
- „Investitionsbeihilfen für die Anschaffung und Nachrüstung von sauberen oder emissionsfreien Fahrzeugen“ nach Artikel 36b AGVO

Die Zuwendung (Teil A und Teil B) darf nicht mit anderen staatlichen Beihilfen kumuliert werden, einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) 2023/2831 der Kommission vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1), es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten.

2.1 Allgemeine Verfahrenshinweise

- Die Zuwendungen werden im Rahmen der im Staatshaushalt zur Verfügung stehenden Mittel gewährt.
- Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Aus gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung im bisherigen Umfang geschlossen werden.
- Zuwendungen können nur auf schriftlichen Antrag gewährt werden und nur dann, wenn es sich um ein förderfähiges Vorhaben handelt. Ein Rechtsanspruch der Antragstellenden auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht.
- Es können nur Projekte gefördert werden, die in Baden-Württemberg umgesetzt werden.

2.2 Nebenbestimmungen

- Der Zuwendungsgeber genehmigt eine Weitergabe der Zuwendung gemäß Ziffer 12 ff. der Verwaltungsvorschrift zu § 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO).
- Der Landesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 LHO zur Prüfung berechtigt.
- Das Ministerium für Verkehr kann den Zuwendungsbescheid ganz oder teilweise widerrufen und bereits gewährte Zuwendungen zurückfordern, wenn der Zuwendungsempfänger die Mittel nicht entsprechend dem Zuwendungszweck verwendet oder die geförderte Maßnahme innerhalb der Zweckbindungsfrist dem Zuwendungszweck ganz oder teilweise entfremdet.
- Unwirksamkeit, Rücknahme oder Widerruf des Zuwendungsbescheids sowie als Folge hiervon die Rückforderung und Verzinsung der Zuwendung richten sich nach dem Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG, insbesondere §§ 43, 48, 49, 49a LVwVfG. Insoweit wird auf Nr. 8 der ANBest-P und auf Nr. 9 ANBest-K verwiesen.
- Der Fördernehmer verpflichtet sich zudem dazu, Öffentlichkeitsarbeit zum Fördergegenstand zu leisten und die Bevölkerung über die ergriffenen Maßnahmen zu informieren.
- Der Zuwendungsempfänger oder die Zuwendungsempfängerin ist verpflichtet, bei der Kommunikation auf die Förderung des Landes hinzuweisen. Dabei sind insbesondere das Förderprogramm und die Höhe der Förderung zu nennen. Die

Kommunikation bezieht sich auf alle internen und externen Informationskanäle wie Printmedien, Hörfunk, Fernsehen sowie Webinhalte und Social Media.

- Der Zuwendungsgeber ist im Umkehrschluss berechtigt nach Erteilung des Zuwendungsbescheids den Namen des Zuwendungsempfängers oder der Zuwendungsempfängerin und Höhe der Zuwendung im Rahmen von eigenen PR-Maßnahmen zu verwenden.
- Auf Wunsch des Zuwendungsgebers findet im Rahmen der geförderten Objekte oder Leistungen eine öffentlichkeitswirksame Veranstaltung statt. Plant der Zuwendungsempfänger oder die Zuwendungsempfängerin dazu eigene Veranstaltungen, wird der Zuwendungsgeber darüber informiert und die Möglichkeit zur Teilnahme gegeben.
- Zuwendungen können nach Nummer 1.2 der VV-LHO zu § 44 nur für Projekte bewilligt werden, mit denen im Zeitpunkt der Bewilligung noch nicht begonnen worden ist. Ein Projekt gilt als begonnen, sobald erste rechtsverbindliche Verpflichtungen, insbesondere aufgrund entsprechender Lieferungs- oder Leistungs-verträge, eingegangen wurden. Zum Zeitpunkt des Projektbeginns muss der Zuwendungsbescheid vorliegen.

Teil A: Errichtung von fußläufig erreichbarer Ladeinfrastruktur in einem zusammenhängenden Gebiet

A1. Zuwendungsziel

Zuwendungen können nur gewährt werden, wenn es sich um ein förderfähiges Vorhaben handelt. Gegenstand der Förderung ist die Beschaffung und Errichtung neuer öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur (Normalladeinfrastruktur und DC-Schnellladeinfrastruktur) einschließlich des dafür erforderlichen Netzanschlusses in Baden-Württemberg in einem zusammenhängenden Gebiet

Im Rahmen dieses Förderaufrufes erfolgt keine Förderung von Ersatzbeschaffungen und Modernisierungen. Mobile Ladestationen sind nicht zuwendungsfähig.

A2. Zuwendungsempfängerin oder Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen (auch juristische Personen des öffentlichen Rechts), die den Bau und Betrieb von Ladeinfrastruktur, eine Projektbetreuung vor Ort und die betriebliche Verfügbarkeit dem Fördermittelgeber gegenüber gewährleisten können. Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger muss über die gesamte Zweckbindungsfrist Eigentümer der geförderten Ladeinfrastruktur sein.

Bemessen am Gesamtvolumen des Förderaufrufs werden maximal 20 Prozent der Mittel an eine Antragstellerin oder einen Antragsteller vergeben.

Eine gemeinsame Antragstellung durch mehrere Antragstellerinnen oder Antragsteller als Konsortium ist möglich. Eines der Mitglieder des Konsortiums ist hierbei für die Koordinierung des Konsortiums verantwortlich. Die Antragstellerin oder der Antragsteller fungiert gegenüber dem Zuwendungsgeber als Ansprechstelle und übernimmt die rechtliche Rolle des Zuwendungsempfängers. Sie 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.

A3. Zuwendungsvoraussetzungen

Die geförderten Ladepunkte müssen grundsätzlich 24/7 öffentlich zugänglich sein. Falls die Ladeinfrastruktur zeitlich eingeschränkt, aber mindestens werktags (montags bis samstags) für je 12 Stunden öffentlich zugänglich ist, reduzieren sich die maximalen Förderbeträge und Förderquoten jeweils um die Hälfte. Die geförderte Ladeinfrastruktur muss mindestens sechs Jahre an dem im Antrag definierten Ort in Betrieb sein (Zweckbindungsfrist).

Neue Normalladeinfrastruktur in einem zusammenhängenden Gebiet:

Im Radius von **300 m** (Luftlinie) um die zu errichtende neue öffentlich zugängliche Normalladeinfrastruktur (AC + DC) bis 22 kW Ladeleistung darf sich bisher keine weitere öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge befinden.

Schnellladeinfrastruktur mit mehr als 22 kW Ladeleistung pro Ladepunkt ist hierbei zu berücksichtigen.

Neue Schnellladeinfrastruktur in einem zusammenhängenden Gebiet:

In Siedlungs- und Gewerbegebieten darf sich in einem Radius von **4 km** (Luftlinie) um die neu zu errichtende öffentlich zugängliche DC-Schnellladeinfrastruktur mit mehr als 22 kW Ladeleistung pro Ladepunkt bisher keine weitere öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastruktur mit mehr als 22 kW Ladeleistung pro Ladepunkt für E-Fahrzeuge befinden.

Definition „Zusammenhängendes Gebiet“:

Die Flächendeckung mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in einem zusammenhängenden Gebiet in Siedlungs- und Gewerbegebieten ergibt sich aus bereits installierter Ladeinfrastruktur (Bestand) und der im Förderantrag dargestellten Neuinstallationen von Ladeinfrastruktur (Neubau).

Die fußläufige Erreichbarkeit von Ladeinfrastruktur wird in diesem Förderaufruf mit 300 m bis 450 m zwischen zwei Ladestandorten definiert. In einem zusammenhängenden Gebiet darf der Abstand zwischen zwei Standorten zur Erfüllung des „Fußläufigkeits-Kriteriums“ nicht mehr als 450 m betragen. Die Entfernung zwischen zwei Ladestandorten in einem zusammenhängenden Gebiet beträgt somit maximal 450 m. Dabei ist zu beachten, dass um den neuen Ladestandort mit Normalladeinfrastruktur (Neubau) sich in einem Radius von mind. 300 m bisher keine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur befinden darf (vgl. Abbildung 1). Bereits bestehende Ladestandorte (Bestand) können auch weniger als 300 m voneinander entfernt sein zur Bildung eines zusammenhängenden Gebiets und Erfüllung des „Fußläufigkeits-Kriteriums“.

Die Erreichbarkeit von DC-Schnellladeinfrastruktur wird in diesem Förderaufruf mit 4 km bis 4,5 km vorgegeben. In einem zusammenhängenden Gebiet darf der Abstand zwischen zwei Standorten zur Erfüllung des „Schnelllade-Kriteriums“ nicht mehr 4,5 km betragen. Die Entfernung zwischen zwei Schnellladestandorten in einem zusammenhängenden Gebiet beträgt somit maximal 4,5 km. Dabei ist zu beachten, dass um den neuen Schnellladestandort sich in einem Radius von mind.

4 km bisher keine öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastruktur befinden darf. Bereits bestehende Schnellladestandorte (Bestand) können auch weniger als 4 km voneinander entfernt sein zur Bildung eines zusammenhängenden Gebiets und Erfüllung des „Schnelllade-Kriteriums“.

Ein zusammenhängendes Gebiet kann Gebiete enthalten, bei denen es sich nicht um Siedlungs- und Gewerbegebiete handelt und welche dementsprechend nicht mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur auszustatten sind bzw. mit Blick auf die Entfernungsvorgaben zur Bildung eines zusammenhängenden Gebiets nicht berücksichtigt werden müssen. Der räumliche Zusammenhang bzw. die Flächendeckung sind im Rahmen der Antragstellung grafisch darzustellen. Über die Zulässigkeit von begründeten geringen Abweichungen von der Abstandsregelung (Radius) entscheidet die Bewilligungsstelle im Rahmen der Antragsprüfung. Bei Antragstellung ist der herangezogene Datensatz der Bundesnetzagentur (Ladesäulenkarte) zum Stand 1. November 2023 oder später zu nutzen und anzugeben.

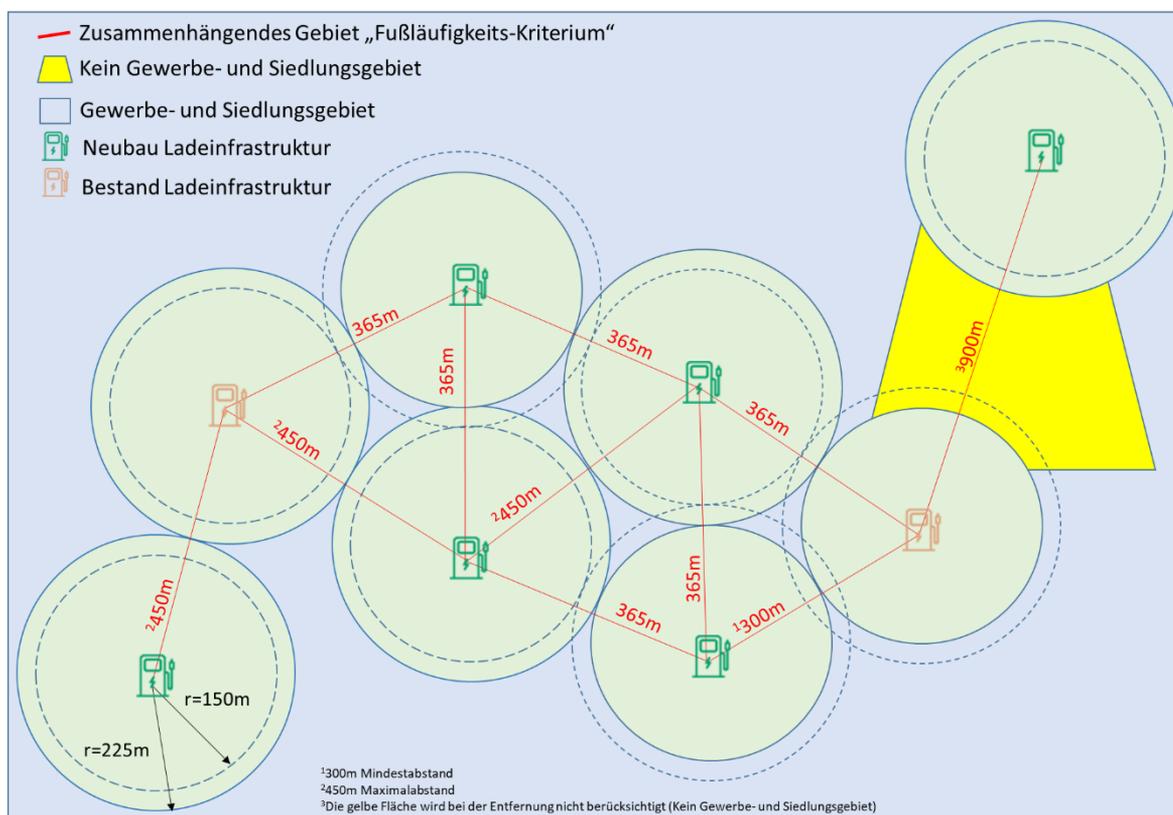


Abbildung 1: Zusammenhängendes Gebiet „Fußläufige Erreichbarkeit“ (Teil A)

Die Mindestanforderungen an die Installation und den Betrieb der geförderten öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ergeben sich aus Anhang A (Seite 29 ff.).

A4. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als Zuschuss in Form der Anteilfinanzierung gewährt.

Die Förderhöhe wird durch die Antragstellerin oder den Antragsteller bis zu den maximalen Höchstwerten der nachfolgenden Tabelle angegeben und beantragt. Die für die Berechnung der Fördersumme herangezogene Nennladeleistung muss durch alle Ladepunkte an einem Standort gleichzeitig bereitgestellt werden können. Die Summe der zuwendungsfähigen Kosten muss pro Antrag mindestens 50.000 Euro und mindestens 5 Ladestandorte umfassen (Bagatellgrenze).

Die Kapazität des Netzanschlusses muss mindestens der Summe der unteren Leistungsgrenze der Ladepunkt-Kategorien gemäß der nachfolgenden Tabelle entsprechen.

Die zuwendungsfähigen Ausgaben ergeben aus dem Anhang B (Seite 32 ff.).

Förderbeträge und Förderquoten

	maximale Förderquote	maximaler Förderbetrag
Normal-Ladepunkte bis 22 kW (AC & DC)	60 Prozent	2.500 Euro
Schnell-Ladepunkte (ausschließlich DC) mit Ladeleistung von über 22 Kilowatt bis kleiner als 100 Kilowatt	60 Prozent	10.000 Euro
Schnellladepunkte (ausschließlich DC) mit Ladeleistung von 100 Kilowatt und höher	60 Prozent	20.000 Euro

	Maximale Förderquote	maximaler Förderbetrag
Anschluss an das Niederspannungsnetz	60 Prozent	10.000 Euro
Anschluss an das Mittelspannungsnetz	60 Prozent	100.000 Euro
Kombination Pufferspeicher mit Netzanschluss	wie dazugehöriger Netzanschluss	

A5. Verfahren

A5.1. Auswahl- und Entscheidungsverfahren

Das Fördermanagement wird durch das Ministerium für Verkehr abgewickelt (Bewilligungsstelle).

a) Antragsverfahren

Zuwendungen können nur auf schriftlichen Antrag gewährt werden. Die Anträge sind **bis 15. September 2024 23:59 Uhr** beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg als elektronisches Dokument (ungeschützte PDF-Datei, alle Dokumente dürfen in Summe 10 MB nicht überschreiten) über die E-Mailadresse **e-foerderung-bw@vm.bwl.de** mit dem Betreff „Projektantrag: Fußläufige Erreichbarkeit von Ladeinfrastruktur“ einzureichen. Förderanträge können nur innerhalb des Antragszeitraums gestellt werden. Später eingehende Projektanträge können nicht mehr berücksichtigt werden. Der Projektantrag muss mit rechtsverbindlicher Unterschrift des Antragstellenden versehen sein. Für die Antragseinreichung ist das entsprechende Antragsformular zu verwenden. Dieses wird auf <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/foerderung-elektromobilitaet> bereitgestellt. Für jedes zusammenhängende Gebiet ist ein eigener Antrag zu stellen.

Bitte wenden Sie sich bei fachlichen Fragen an die E-Mail-Adresse: mobilitaet-foerderung@kea-bw.de

b) Bewilligungsverfahren

Die Auswahl und Förderentscheidung erfolgen durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg auf Grundlage der verfügbaren Haushaltsmittel.

Auf Grundlage des Aspektes der Wirtschaftlichkeit wird für die Errichtung neuer Ladeinfrastruktur ein Auswahlverfahren durchgeführt (Ranking). Nach Ablauf der Antragseinreichungsfrist wird unter Berücksichtigung aller fristgerecht und vollständig eingereichten Anträge ein Ranking gebildet. Grundlage für die Rankingplatzierung ist die beantragte Höhe der Förderung. Der Antrag, bei dem relativ zu den anderen Anträgen die maximal mögliche Förderung am meisten unterschritten wird, erhält dabei eine bessere Platzierung im Ranking. Die Anträge werden ausgehend von dem höchsten relativen Förderverzicht bearbeitet (Rechenbeispiel in Anhang C, Seite 35).

Sollten mehrere Anträge mit einem gleichen Wert in das Ranking eingehen, behält sich der Zuwendungsgeber vor, anhand von zusätzlichen Kriterien eine Auswahl zu treffen, welche beispielhaft im Folgenden ohne Sortierung nach Priorität aufgelistet sind.

- Aufenthaltsqualität an Ladestandorten (z. B. Beleuchtungskonzept, Überdachung, WLAN).
- Auffindbarkeit, Maßnahmen zur Gewährleistung einer hohen Verfügbarkeit und Service (z. B. Beschilderung, Reservierungsmöglichkeit, Entstörungsservice).
- Berücksichtigung lokaler Interessen und Akteure (z. B. Konsortium).
- Intelligente Netzanbindung und Lademanagementlösungen.
- Kombination mit Maßnahmen zur Steigerung und Einbindung von lokalen erneuerbaren Energien (z. B. Sektorenkopplung).
- Grad der Konkretisierung des Vorhabens und zügige Umsetzung.
- Attraktive Nutzungsbedingungen der Ladeinfrastruktur (z. B. Ladepreisgestaltung).

c) Anforderungs- Auszahlungs- und Verwendungsnachweisverfahren

Der bewilligte Zuschuss kann erst ausbezahlt werden, wenn der Zuwendungsbescheid bestandskräftig geworden ist. Der Abruf erfolgt schriftlich unter Nachweis der tatsächlich angefallenen und beglichenen Kosten gemäß Nr. 7.3 der Förderrichtlinie für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Baden-Württemberg (GABI. 2022, S. 269).

In Bezug auf den Verwendungsnachweis gilt Ziff. 6 ANBest-P bzw. Ziff. 7 ANBest-K in der jeweils aktuell gültigen Fassung. Abweichend von der ANBest-P und ANBest-K endet die Frist für die Einreichung der vollständigen Verwendungsnachweisunterlagen bei der Bewilligungsbehörde einen Monat nach Ablauf des Bewilligungszeitraums.

A5.2. Erfolgskontrolle

Der Erfolg der Förderung tritt dann ein, wenn die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur errichtet, für die Dauer der sechsjährigen Zweckbindungsfrist betrieben und eine regelmäßige Berichterstattung erbracht wurde. Die Berichterstattung erfolgt über das Bundestool „OBELISöffentlich“ (<https://www.obelis-oeffentlich.de>). Der Zuwendungsnehmer oder die Zuwendungs-nehmerin berichtet halbjährlich nach Inbetriebnahme der jeweiligen Ladepunkte für den Zeitraum der Zweckbindungsfrist

gemäß den jeweils aktuellen Meldefristen für die Berichterstattung über „OBELISöffentlich“ (Stammdaten und Betriebsdaten). Die Online-Berichterstattung umfasst unter anderem die Anzahl der erfolgten Ladevorgänge und die abgegebene Energiemenge an den über diesen Förderaufruf (Teil A) geförderten Ladepunkten. Anhand der geladenen Energiemenge kann eine Hochrechnung der ermöglichten elektrisch gefahrenen Kilometer ermittelt und anhand von durchschnittlichen CO₂-Emissionen pro Kilometer eine Emissionseinsparung im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor geschätzt werden.

A5.3. Inkrafttreten

Die Fördergrundsätze treten mit Veröffentlichung in Kraft und am 30.06.2027 außer Kraft.

Teil B: Einrichtung von Elektromobilitäts-Zonen

B1. Zweck der Zuwendung

Gefördert werden Modellprojekte zur Einrichtung von Elektromobilitäts-Zonen (im folgenden E-Zone) in klar abgegrenzten und geografisch verortbaren Gebieten. In diesen Zonen wird durch die Umsetzung von geeigneten Maßnahmen der emissionsfreie Verkehr eine starke Aufwertung und Bevorrechtigung erhalten. In der E-Zone wird der Kfz-Verkehr schrittweise auf emissionsfreie Fahrzeuge umgestellt. Förderfähig sind Projekte, wenn diese konsequent die Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (gemäß Elektromobilitätsgesetz (EmoG)) sicherstellen und somit den fossil betriebenen KFZ-Verkehr in der Zone einschränken. Genauere Bestimmungen sind dem Kapitel B3 „Zuwendungsvoraussetzungen“ zu entnehmen. Zuwendungen können nur gewährt werden, wenn es sich um ein förderfähiges Vorhaben handelt.

Folgende förderfähige Vorhaben sind im Zusammenhang mit der Einrichtung von E-Zonen unter Einhaltung der unten aufgeführten Bedingungen zuwendungsfähig und werden an dieser Stelle aus Gründen der Übersicht dargestellt:

- Machbarkeitsstudien und Umsetzungskonzeptionen
- Nichtöffentliche zugängliche Ladeinfrastruktur
- Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur
- Maßnahmen zur Umsetzung von Bevorrechtigungen elektrisch betriebener Fahrzeuge gemäß § 3 Absatz 4 EmoG
- Verkehrsleitsysteme
- Anschaffung von Fahrzeugen in Sharingsystemen
- Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung

B2. Zuwendungsempfängerin oder Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind baden-württembergische Gemeinden, Stadt- und Landkreise, oder kommunale Zusammenschlüsse (Zweckverbände). Die Antragsberechtigten müssen über die in Kapitel B3.1 im Abschnitt „Einrichtung E-Zone“ beschriebenen lokalen Voraussetzungen zur Einrichtung einer E-Zone verfügen.

Der Antragsteller oder die Antragstellerin kann mit weiteren Antragstellern (natürliche und juristische Personen sowie Personengesellschaften) als Konsortium einen gemeinsamen Antrag stellen. Der Antragsteller oder die Antragstellerin ist hierbei für die Koordinierung des Konsortiums verantwortlich. Der Antragsteller oder die Antragstellerin fungiert gegenüber dem Zuwendungsgeber als Ansprechpartner und übernimmt die rechtliche Rolle des Zuwendungsempfängers. Sie 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 Konsortialvertrag regeln.

Die Zuwendung darf durch die Zuwendungsempfänger gem. Ziffer B2 auch an Dritte (natürliche und juristische Personen sowie Personengesellschaften) weiterbewilligt werden. Die Konditionen der etwaigen Weiterbewilligungen sind in Abschnitt B3.1 jeweils aufgeführt. Die Nachweispflicht zur zweckentsprechenden Mittelverwendung gegenüber dem Zuwendungsgeber obliegt dem Zuwendungsempfänger gem. Ziffer B2. Die nochmalige Weitergabe von Fördermitteln durch private Dritte ist nicht möglich.

B3.1. Allgemeine Zuwendungsvoraussetzungen

a) Allgemein

- Fördermittel, die an Dritte (siehe vorheriger Abschnitt) weiterbewilligt werden, müssen in einem offenen und transparenten Vergabeverfahren vergeben werden. Die jeweils gültigen Vergabe- und Ausschreibungsregelungen sind zu berücksichtigen. Im Übrigen wird auf Ziff. 12 der VV zu § 44 LHO verwiesen.
- Zuwendungen werden nur im Zusammenhang mit der Einrichtung einer E-Zone gewährt.
- Zur Einschätzung der Eignung eines Projekts wird der Antragsteller entsprechende Planungen, Unterlagen oder Projektskizzen einreichen oder die Erstellung derartiger Unterlagen mit in den Förderantrag integrieren.

b) Einrichtung E-Zone

- E-Zonen müssen in Gebieten gemäß §§ 3, 4, 4a, 5, 5a, 6, 6a oder 7 der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO) eingerichtet werden. Zudem müssen in dem ausgewiesenen Gebiet entweder mehrere (mindestens 2) Straßenabschnitte mit zu nutzenden Handlungsmöglichkeiten des Fördernehmers zur Bevorrechtigungen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen gemäß § 2 EmoG im fließenden Verkehr vorhanden sein **oder** das Gebiet muss über geeignete KFZ-Parkflächen verfügen, die zu einem erheblichen Anteil für E-KFZ privilegiert werden.
- Die Fördernehmer verpflichten sich in der gesamten einzurichtenden Zone mindestens eine der folgenden Maßnahmen umzusetzen:
 - Einführung einer Parkgebührenverordnung, in der Gebührenbefreiung für E-KFZ in der E-Zone besteht und der gesetzlich mögliche Höchstsatz für andere Fahrzeuge erhoben wird

- Umsetzung von ordnungsrechtlichen Maßnahmen zur Ausweisung von expliziten Stellflächen zur ausschließlichen Nutzung von E-KFZ. Der Anteil der als E-Stellplätze ausgewiesenen Stellplätze innerhalb der E-Zone muss nach Maßnahmenende mindestens 50 Prozent betragen.
- Die Anordnung von Bevorrechtigungen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen gemäß § 3 EmoG, Abs. 4 Nr 2-4, darunter fallen beispielsweise die Einrichtung von Busspuren, das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten für E-KFZ.
Die betreffenden Anordnungen müssen mindestens 50 Prozent der Länge der Verkehrswege in der E-Zone entsprechen.
- Realisierung eines verkehrsarmen Quartiers, einer Quartiersgarage oder anderen städtebaulichen Gestaltungsarten, welche den PKW-Verkehr im angegebenen Gebiet nachweislich mindern (z. B. Ausweisung niedriger Stellplatzschlüssel, Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen) in Kombination mit einem ambitionierten Aufbau von Ladeinfrastruktur an den noch vorhandenen (reduzierten) Stellflächen.
- Die geplanten Maßnahmen sind mitsamt der erwarteten Klimawirkung im Förderantrag anzugeben. Die Klimawirkung wird über die verkehrsbedingten MIV-Emission pro Kopf in der E-Zone im Vergleich zum Gesamtgebiet der antragsstellenden Kommune ermittelt.
Die Klimawirkung wird wie folgt berechnet:

(CO₂-Emissionen der im Gebiet zugelassenen fossil betriebenen Fahrzeuge + CO₂-Emissionen der im Gebiet zugelassenen Elektrofahrzeuge) / im Gebiet gemeldete Einwohner
= Verkehrsbedingte MIV-Emissionen (Pkw) pro Kopf.

Die genaue Berechnungsweise ist dem zu nutzenden Antragsformular zu entnehmen, es werden vereinheitlichte Vorgaben zum CO₂-Ausstoß angegeben, um eine Vergleichbarkeit herstellen zu können.

- Eine E-Zone gilt als eingerichtet, wenn die Zielsetzung der Schaffung einer E-Zone mindestens per Pressemitteilung durch die Zuwendungsempfänger öffentlich kommuniziert wurde. Das Ministerium für Verkehr muss über die Veröffentlichung und Bekanntmachung entsprechend informiert werden. Die Information der Öffentlichkeit muss mindestens folgende Bestandteile enthalten:
 - Genaue Bekanntgabe des als „E-Zone“ vorgesehenen Gebiets.
 - Informationen über die in dem Gebiet angeordneten oder geplanten verkehrlichen Maßnahmen zur Bevorrechtigung von emissionsfreien Fahrzeugen im fließenden Verkehr.
 - Informationen über die in dem Gebiet angeordneten oder geplanten verkehrlichen Maßnahmen zur Bevorrechtigung von emissionsfreien Fahrzeugen im ruhenden Verkehr.
 - Geplanter Zeitverlauf der Umsetzung.
 - Weitere Maßnahmen zur geplanten Reduktion des KFZ-Verkehrs.
- Die bewilligten Maßnahmen müssen bis Ende 2026 umgesetzt und die Fördermittel abgerufen werden.
- Der Fortbestand der E-Zone muss für mindestens 7 Jahre sichergestellt sein (Zweckbindungsfrist E-Zone).
- Bei den definierten Zonen kann es sich um Bestands- oder Neubaugebiete handeln.

B3.2. Besondere Zuwendungsvoraussetzungen für einzelne Fördertatbestände, die innerhalb einer E-Zone förderfähig sind:

a) Machbarkeitsstudien und Umsetzungskonzeptionen

- Gefördert wird die Erstellung von Skizzen oder Studien, die konkrete Maßnahmen zur Umsetzung einer E-Zone inklusive Realisierungszeiträumen und Kostenabschätzungen beinhalten (siehe Abschnitt B5.1. Auswahl- und Entscheidungsverfahren).

b) Nichtöffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur:

- Voraussetzung für die Bewilligung der Förderung nichtöffentlicher Ladeinfrastruktur ist die Nennung der geplanten Mittel inkl. der Mittel, die zur Weitergabe an Dritte vorgesehen sind. Die beantragte Förderung kann per Zuwendungsbescheid an Dritte innerhalb der E-Zone weitergeleitet werden, wenn die Letztempfänger die hier dargestellten Voraussetzungen erfüllen.
- Es wird nur Lade- und Leitungsinfrastruktur, die über das gesetzliche Mindestmaß hinaus errichtet wird, gefördert.

- Eigenleistungen des Zuwendungsnehmers und der Betrieb sind von der Förderung ausgeschlossen.
- Die Installation von herkömmlichen Haushalts- und Industriesteckdosen wird nicht gefördert.
- Mobile Ladestationen werden nicht gefördert.
- Aus Gründen der Interoperabilität muss jeder Ladepunkt für das kabelgebundene Wechselstromladen mindestens mit einer Steckdose oder Fahrzeugkupplung des Typs 2 (Norm DIN EN 62196-2) ausgestattet sein. Jeder Ladepunkt für das kabelgebundene Gleichstromladen muss mit einer Kupplung des Typs Combo 2 (DIN EN 62196-3) ausgestattet sein.
- Die geförderte Infrastruktur muss mindestens sieben Jahre in der im Antrag definierten E-Zone in Baden-Württemberg in Betrieb sein. Bei Leasing/Miete/Contracting muss ein Vertrag bis Ende 2030 abgeschlossen werden.
- Die Infrastruktur ist nachweislich mit Strom aus erneuerbaren Energien (siehe Definition in § 3 Nr. 21 EEG) oder wünschenswert aus vor Ort eigenerzeugtem regenerativen Strom zu versorgen. 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. Der Fördermittelgeber kann entsprechende Nachweise während der Mindestbetriebsdauer für die jeweiligen Abrechnungszeiträume beim Antragsteller oder der Antragstellerin einfordern.
- Meldepflichten und Netzanschlussbedingungen sind einzuhalten sowie die technische Sicherheit zu gewährleisten.
- Die Inbetriebnahme muss bis spätestens Ende 2026 erfolgen.
- Eine Kombination aus Netzanschluss und Pufferspeicher ist zulässig. Der Pufferspeicher hat ausschließlich der Versorgung von ladenden Elektrofahrzeugen zu dienen.
- Der aktuelle Stand der Technik hinsichtlich IT-Sicherheit und Datenschutz ist anzuwenden und aktuell zu halten.
- Die Elektroinstallation hat der Versorgung von Elektrofahrzeugen zu dienen und darf nur für die Versorgung von Elektrofahrzeugen bestimmt und ausgelegt sein.

c) Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur:

- Die Mindestanforderungen an die Installation und den Betrieb der geförderten öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ergeben sich aus Anhang A (Seite 29 ff.).

d) Maßnahmen zur Umsetzung von Bevorrechtigungen elektrisch betriebener Fahrzeuge gemäß §3 Absatz 4 EmoG

- Förderfähig sind Investitionskosten für Umbaumaßnahmen (inkl. Markierungen, Beschilderungen etc.), wenn Bevorrechtigungen bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen, Wegen oder Teilen von diesen umgesetzt werden.
- Ebenso förderfähig sind anfallende Kosten (Markierungen, Beschilderungen etc.), wenn Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten für die Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen zugelassen werden.
- Gefördert werden zudem anfallende Kosten von notwendigen Umbaumaßnahmen im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen (z. B. Markierungen, Beschilderungen).
- Für die Maßnahmen zur Umsetzung von Bevorrechtigungen elektrisch betriebener Fahrzeuge gemäß §3 Absatz 4 EmoG gilt eine Zweckbindungsfrist von sieben Jahren.

e) Verkehrsleitsysteme

- Förderfähig sind Kosten für Systeme, die im Zuge der Errichtung von E-Zone eingesetzt werden, um den fossil betriebenen KFZ-Verkehr innerhalb der E-Zone durch Hinweise zu reduzieren (Beispielsweise Hinweissysteme zur Anzeige von bestehenden Stellplätzen für emissionsfreie Fahrzeuge, Anzeigen für Umleitungsempfehlungen für fossil betriebene Fahrzeuge o. ä.).
- Die geförderten Systeme müssen ab Errichtung mindestens sieben Jahre in Betrieb sein (Zweckbindungsfrist Leitsysteme).
- Förderfähige Aus- und Neubauvorhaben müssen die jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen zur Errichtung derartiger Infrastrukturen erfüllen.

f) Anschaffung von Fahrzeugen in Sharingsystemen

- Vollelektrische Fahrzeuge, die zur Nutzung in einem stationsbasierten Car-Sharing-System bestimmt sind, sind förderfähig, wenn die Station sich innerhalb der E-Zone befindet.
- Fahrzeuge sind nur in Kombination mit der gleichzeitigen Beantragung von nichtöffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur (siehe b) unter B3.2.) möglich. Pro gefördertem Ladepunkt ist ein Fahrzeug förderfähig.
- Förderfähige Fahrzeuge zur Nutzung in Sharingsystemen beschränken sich auf die EG-Fahrzeugklasse M1.

- Für die angeschafften Fahrzeuge zur Nutzung in Sharingsystemen gilt eine Zweckbindungsfrist von drei Jahren (Zweckbindungsfrist Fahrzeuge in Sharingsystemen).
- Fahrzeuge mit Tageszulassungen, Gebrauchtfahrzeuge etc. sind nicht förderfähig.
- Die Antragsberechtigten geben bei der Einreichung der Anträge bekannt, wie viele Fahrzeuge gefördert werden sollen. Die Anzahl der Fahrzeuge ist nach Fahrzeugart aufzuschlüsseln.
- Die beantragte Förderung kann an Dritte weitergeleitet werden, wenn die Letztempfänger die hier dargestellten Voraussetzungen erfüllen.

g) Öffentlichkeitsarbeit/Bürgerbeteiligung

- Förderfähig ist die Öffentlichkeitsarbeit zur vorab bestimmten E-Zone ebenso wie Maßnahmen zur Beteiligung der Bürgerinnen und Bürgern vor Ort.

B4. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

Allgemeines

- Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als Zuschuss in Form einer Anteilsfinanzierung, bzw. als Festbetragsfinanzierung gewährt. Die konkrete Finanzierungsart ist den nachfolgenden Abschnitten zu entnehmen.
- Die Fördersumme wird ausschließlich dem Antragsteller/der Antragstellerin gewährt. Zuwendungen können per Zuwendungsbescheid des Zuwendungsempfängers an Dritte weiterbewilligt werden, sofern dies bereits bei Antragsstellung vorgesehen wurde.
- Dem Fördergeber wird vor der Bezuschussung ein plausibler Plan zur Mittelverwendung vorgelegt.
- Die Summe der zuwendungsfähigen Kosten muss bei der Einrichtung einer E-Zone mindestens 500.000 Euro je Projekt betragen.
- Diese Mindestsumme greift nicht bei der singulären Beantragung zur Erstellung von Machbarkeitsstudien und Umsetzungskonzeptionen zur Errichtung von E-Zonen.
- Beihilfen für denselben Empfänger dürfen die Schwelle von 40 Prozent der Gesamtmittelausstattung des Fördervolumens aus Teil B nicht übersteigen.

a) Projektkonkretisierung, Machbarkeitsstudien und Umsetzungskonzeptionen zur Einrichtung von E-Zonen

- Die Erstellung wird mit 80 Prozent der Auftragskosten als Anteilsfinanzierung gefördert.
- Förderfähig sind Dienstleisterkosten (Personalkosten) für Konzepte, die durch fachlich geeignete Personen (z. B. Verkehrs- oder Stadtplaner) erarbeitet werden. Personalkosten werden auf Grundlage von angebotenen Pauschalsätzen abgerechnet. Der maximal förderfähige Stundensatz beträgt 150 Euro. Das Besserstellungsverbot gemäß Nr. 2.2.5 der VV zu § 44 LHO ist dabei stets einzuhalten.
- Eine Förderung erfolgt nur, wenn die zuwendungsfähigen Kosten der Projektkonkretisierung, Machbarkeitsstudie oder Umsetzungskonzeption mehr als 10.000 Euro betragen (Bagatellgrenze).
- Der Fördertatbestand erfüllt nicht den Tatbestand des Beihilfeverbots in Art. 107 Abs. 1 AEUV und ist daher beihilferechtlich zulässig.

b) nichtöffentliche Ladeinfrastruktur

- Förderfähig ist Ladeinfrastruktur für das Laden von PKW und Nutzfahrzeugen.
- Für nichtöffentliche Ladeinfrastrukturen sind Investitionskosten für Ladeinfrastruktur, Netzanschlusskosten sowie die Ausstattung von Stellplätzen mit Leitungsinfrastruktur (Installationsrohre zur Aufnahme von elektro- und datentechnischen Leitungen) förderfähig.
- Mittel, die zur Weiterleitung an Privatpersonen bestimmt sind, unterliegen nicht dem EU-Beihilferecht.
- Bei der Förderung von nichtöffentlicher Ladeinfrastruktur, die zur Weiterleitung an Unternehmen bestimmt ist, handelt es sich um eine Beihilfe nach Artikel 36a AGVO (Investitionsbeihilfen für Lade- oder Tankinfrastruktur).
- Förderungen für gewerblich oder kommunal genutzte nichtöffentliche Ladeinfrastrukturen werden für Kommunen und Unternehmen im Wege einer Anteilsfinanzierung mit bis zu 40 Prozent gefördert. Der Höchstbetrag der Förderung pro Ladepunkt beläuft sich auf 2.500 Euro.
- Die Förderung von Privatpersonen erfolgt mittels Festbetragsfinanzierung in Höhe von max. 500 Euro pro Ladepunkt, wenn die Beschaffungs- bzw. Installationskosten mindestens 500 Euro pro Ladepunkt betragen.

c) öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur

- Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ist nach Artikel 36a AGVO (Investitionsbeihilfen für Lade- oder Tankinfrastruktur) förderfähig.

- Förderfähig ist Ladeinfrastruktur für das Laden von PKW und Nutzfahrzeugen. Die zuwendungsfähigen Ausgaben ergeben aus dem Anhang B (Seite 32 ff.).
- Die Förderung wird im Wege einer Anteilsfinanzierung mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert.
- Der maximale Förderbetrag beträgt 40.000 Euro pro Ladepunkt mit Ladeinfrastruktur.
- Der Zuwendungsempfänger stellt sicher, dass die geförderte Ladeinfrastruktur für mindestens sieben Jahre (Förderaufruf Teil B) in Betrieb ist (Zweckbindungsfrist).

d) Maßnahmen zur Umsetzung von Bevorrechtigungen elektrisch betriebener Fahrzeuge gemäß §3, Absatz 4 EmoG

- Gefördert werden Investitionskosten (inklusive Ausstattung, wie Beschilderung, Bodenmarkierungen) zur Einrichtung von verkehrlichen Maßnahmen zur Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen innerhalb der E-Zone.
- Die Förderung wird im Wege einer Anteilsfinanzierung mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert.
- Der Fördertatbestand erfüllt nicht den Tatbestand des Beihilfeverbots in Art. 107 Abs. 1 AEUV und ist daher beihilferechtlich zulässig.

e) Verkehrsleitsysteme

- Gefördert werden Investitionskosten zur Errichtung von dynamischen Parkleit- und Informationssystemen innerhalb der E-Zone.
- Die Förderung wird im Wege einer Anteilsfinanzierung mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert.
- Der Fördertatbestand erfüllt nicht den Tatbestand des Beihilfeverbots in Art. 107 Abs. 1 AEUV und ist daher beihilferechtlich zulässig.

f) Anschaffung von Fahrzeugen in Sharingsystemen

- Der Fördergegenstand ist nach Artikel 36b AGVO (Investitionsbeihilfen, die Unternehmen in die Lage versetzen, über die Unionsnormen für den Umweltschutz hinauszugehen oder bei Fehlen solcher Normen den Umweltschutz zu verbessern) förderfähig.
- Gefördert werden 50 Prozent der Mehrkosten im Wege einer Anteilsfinanzierung für die Anschaffung von hinsichtlich Größe und Ausstattung vergleichbaren emissionsfreien E-Fahrzeugen. Diese Mehrkosten entsprechen der Differenz zwischen den Investitionskosten für den Erwerb des emissionsfreien Fahrzeugs und den Investitionskosten für den Erwerb eines den bereits geltenden einschlägigen Unionsnormen entsprechenden Fahrzeugs derselben Klasse, das ohne die Beihilfe erworben worden wäre.

g) Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung

- Gefördert werden 50 Prozent der anfallenden Dienstleisterkosten als Anteilsfinanzierung für Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung bis zu einer Gesamthöhe von maximal 50 Prozent der jeweils beantragten Fördersumme des Antrags.
- Förderfähig sind Auftrags- und Dienstleisterkosten für Maßnahmen, die durch fachlich geeignete Personen (z. B. Beteiligungsbüros oder Kommunikationsagenturen etc.) erarbeitet werden.
Zuwendungsfähige Sachkosten enthalten Kommunikationsmaterialien und Mediabudgets.
Personalkosten werden auf Grundlage von angebotenen Pauschalsätzen abgerechnet. Der maximal förderfähige Stundensatz beträgt 150 Euro. Das Besserstellungsverbot gemäß Nr. 2.2.5 der VV zu § 44 LHO ist dabei stets einzuhalten.
- Der Fördertatbestand erfüllt nicht den Tatbestand des Beihilfeverbots in Art. 107 Abs. 1 AEUV und ist daher beihilferechtlich zulässig.

B5. Verfahren

B5.1. Auswahl- und Entscheidungsverfahren

Das Fördermanagement wird durch das Ministerium für Verkehr abgewickelt (Bewilligungsstelle).

a) Antragsverfahren

Für die Antragstellung ist das auf der Webseite des Förderaufrufs bereitgestellte Formular „Antrag E-Zone“ inkl. Anlagen zur Berechnung der Förderhöhe zu verwenden.

Anträge gelten als vollständig, wenn neben den bereitgestellten Formularen auch eine nach oben genannten Kriterien erstellte Projektskizze mit eingereicht wird.

Projektskizzen:

Für die Förderanträge zur Einrichtung von E-Zonen sind projektspezifische Skizzen in deutscher Sprache einzureichen.

Keine Projektskizze muss eingereicht werden, wenn der Fördergegenstand „Projektskizzen und Machbarkeitsstudien zur Einrichtung von E-Zone“ mit beantragt wird. Die geförderten Projektskizzen und Machbarkeitsstudien müssen allerdings die in diesem Abschnitt dargestellten Inhalte enthalten.

In der Skizze sind die Voraussetzungen zur Inanspruchnahme einer Förderung nach Maßgabe des Förderaufrufes zu beschreiben. Für Verbundvorhaben mehrerer Projektpartner ist eine gemeinsame Skizze durch die Verbundkoordination einzureichen.

Die Projektskizze umfasst maximal 15 Seiten (Schriftart Arial, 12 Punkt, einzeilig), einschließlich kartografischer Darstellungen (maximale Dateigröße 10 MB).

Die folgenden Gliederungspunkte und Inhaltsangaben der Skizze sind verbindlich einzuhalten:

- a. Ausgangslage (Zustandsbeschreibung, Problemstellung, Handlungsbedarf, Einordnung in bestehende Konzepte und Planungen)
- b. Räumliche Definition der Zone (inkl. Kartenmaterial)
- c. Projektziele
- d. Maßnahmen (Beschreibung der geplanten Maßnahmen und deren Wirkung)
- e. Arbeits- und Meilensteinplanung (tabellarisch)
 - I. zeitliche Abfolge der geplanten Maßnahmen
 - II. spezifische Meilensteine und Teilziele der geplanten Maßnahmen

Zuwendungen können nur auf schriftlichen Antrag gewährt werden. Die Anträge können jederzeit gestellt werden und werden fortlaufend bearbeitet. Spätestes Antragsdatum ist der **15. September 2024 23:59 Uhr** beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg als elektronisches Dokument (ungeschützte PDF-Datei, alle Dokumente dürfen in Summe 10 MB nicht überschreiten) über die E-Mailadresse e-foerderung-bw@vm.bwl.de mit dem Betreff „Projektantrag E-Zone“ einzureichen. Später eingehende Projektanträge können nicht mehr berücksichtigt werden. Der Projektantrag muss mit rechtsverbindlicher Unterschrift des Antragstellers versehen sein.

Bitte wenden Sie sich bei fachlichen Fragen an die E-Mail-Adresse:

mobilitaet-foerderung@kea-bw.de

b) Bewilligungsverfahren

Nach Ablauf der Antragseinreichungsfrist wird unter Berücksichtigung aller fristgerecht und vollständig eingereichten Anträge geprüft, ob die Anträge dem beschriebenen Zweck der Zuwendung entsprechen sowie inwiefern die in Kapitel B.3 beschriebenen Zuwendungsvoraussetzungen vorliegen.

Die Anträge, die diese Voraussetzungen erfüllen, werden anschließend in zwei unterschiedliche Gruppen aufgeteilt.

Gruppe 1: Sämtliche Förderanträge, die ausschließlich Maßnahmen aus den Abschnitten *Nr. B3.2 bzw. Nr. B4 a*) „Projektkonkretisierung, Machbarkeitsstudien und Umsetzungsconzeptionen zur Einrichtung von E-Zonen“ und *Nr. B3.2 bzw. Nr. B4 g*) „Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung“ enthalten.

Gruppe 2: Sämtliche Förderanträge, die auch oder ausschließlich auch Fördermittel aus den Abschnitten *Nr. B3.2 bzw. Nr. B4 b*) bis *g*) enthalten.

Innerhalb dieser Gruppen werden anschließend Rankings gebildet.

Das Ranking für Gruppe 1 wird auf Basis folgender Kriterien aufgestellt:

- Ambitionsniveau der kommunalen Planungen:
Größe der Zone (in der Zone lebende Wohnbevölkerung), Breite der Öffentlichkeitsarbeit oder Bürgerbeteiligung
- Es wird darauf hingewiesen, dass die 5 Prozent der am wenigsten ambitionierten eingereichten Förderanträge keine Förderung erhalten werden.

Das Ranking für Gruppe 2 wird auf Basis folgender Kriterien aufgestellt:

- Größe der Zone (in der Zone lebende Wohnbevölkerung) (30 %)
- Höhe des Eigenanteils (70 %)
Erläuterung: Der Antrag, bei dem relativ zu den anderen Anträgen die maximal mögliche Förderung am meisten unterschritten wird, erhält eine bessere Platzierung im Ranking. Gerechnet wird mit dem kumulierten Abstand zu den Höchstsätzen der beantragten Fördertatbestände.
- Für das Ranking werden sämtliche beantragten Fördermittel der Fördertatbestände der Abschnitte *Nr. B3.2 bzw. Nr. B4 b) bis g*) einbezogen.
- Anmerkung: Sämtliche in das Ranking einfließenden Fördertatbestände tragen zur Erreichung der Umweltziele bei.

Die Anträge werden ausgehend von der höchsten Punktzahl im Ranking bearbeitet und bewilligt.

Sollten mehrere Anträge mit einem gleichen Wert in das Ranking eingehen, wird der Zuwendungsgeber Anhand des benötigten Volumens eine Auswahl

treffen. Größere Vorhaben genießen bei dieser Abstufung in Gruppe 2 Priorität.

c) Anforderungs- Auszahlungs- und Verwendungsnachweisverfahren

Der bewilligte Zuschuss kann erst ausbezahlt werden, wenn der Zuwendungsbescheid bestandskräftig geworden ist und kann schriftlich unter Nachweis der tatsächlich angefallenen und beglichenen Kosten quartalsweise abgerufen werden. Die Frist für die Einreichung der vollständigen Verwendungsnachweisunterlagen bei der Bewilligungsbehörde endet ein Jahr nach Ablauf des Bewilligungszeitraums.

Die Auszahlung des Landesanteils erfolgt nachschüssig im Rahmen von Abschlagszahlungen bis maximal 90 Prozent der bewilligten Zuwendung nach Vorlage und Prüfung eines Ausgabennachweises und den zahlungsbegründenden Belegen auf ein Konto der Zuwendungsempfängerin/des Zuwendungsempfängers. Die Schlusszahlung erfolgt nach Vorlage und Prüfung des vollständigen Verwendungsnachweises. Im Übrigen wird auf Ziff. 7 der ANBest-K verwiesen.

Sofern im Falle eines Konsortiums einer der „weiteren Antragsteller“ (natürliche und juristische Personen sowie Personengesellschaften) die Koordinierung des Konsortiums und die rechtliche Rolle des Zuwendungsempfängers übernimmt, kann auch die ANBest-P zur Anwendung kommen (Nr. 6 ANBest-P).

B5.2. Erfolgskontrolle

Der Erfolg der Förderung mit Fördertatbeständen der Gruppe 1 (gemäß B5.1) tritt dann ein, wenn erfolgreich die Machbarkeit zur Umsetzung einer E-Zone untersucht wurde bzw. die Möglichkeit der Einrichtung über eine professionelle Öffentlichkeits- oder Bürgerbeteiligung diskutiert wurde.

Der Erfolg der Förderung mit Fördertatbeständen der Gruppe 2 (gemäß B5.1) tritt dann ein, wenn die E-Zonen errichtet, bis mindestens 2030 betrieben und die verkehrsbedingten MIV-Emissionen pro Kopf innerhalb der E-Zone unter den Werten des Gesamtgebiets der antragsstellenden Kommune liegt. Zudem muss der geforderten Berichterstattung entsprochen worden sein.

Zudem ist ein jährlicher Fortschrittsbericht zu den umgesetzten Maßnahmen der E-Zone zu erbringen.

Der Nachweis beinhaltet folgende Kennzahlen:

- Anzahl der Bestandsfahrzeuge der Bewohnerinnen und Bewohner pro Jahr
- Anzahl der emissionsfreien Fahrzeuge pro Jahr
- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) in der E-Zone
- Anteil der bevorrechtigten öffentlichen Stellplätze (Anteil der Stellplätze für elektrisch betriebenen Fahrzeuge)
- Auflistung der eingeführten verkehrlichen Maßnahmen zur Bevorrechtigung von emissionsfreien Fahrzeugen

Der Zuwendungsempfänger/die Zuwendungsempfängerin hat zusätzlich Ende 2026 einen entsprechenden Zwischenbericht und im Jahr 2030 einen Abschlussbericht beim Ministerium für Verkehr vorzulegen. Zusätzlicher Bestandteil des ersten Zwischenberichts ist eine Einschätzung des Fördernehmers zu den bisher eingerichteten Maßnahmen und einer Erfolgsbewertung des umgesetzten Maßnahmenbündels.

Zusätzlicher Bestandteil des Abschlussberichts ist ein umfassendes Fazit zur Errichtung der E-Zone und den über das Jahr 2030 hinausgehenden weiteren Planungen.

B5.4. Inkrafttreten

Die Fördergrundsätze treten mit Veröffentlichung in Kraft und am 30.06.2027 außer Kraft.

Anhang A

Mindestanforderungen an die Installation und den Betrieb der geförderten öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur:

- Es wird ausdrücklich auf die Einhaltung der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlament und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU, der Ladesäulenverordnung (LSV) und der Preisangabenverordnung (PAngV) in der jeweils gültigen Fassung sowie des Mess- und Eichrechts hingewiesen.
- Der Bewilligungszeitraum, d. h. die Vorhabenlaufzeit bis zur Inbetriebnahme soll nicht länger als zwölf Monate betragen.
- Die Ladeinfrastruktur muss mindestens werktags (montags bis samstags) für je 12 Stunden öffentlich zugänglich sein.
- Die geförderte Ladeinfrastruktur muss über einen aktuellen offenen Standard wie z. B. OCPP an ein IT-Backend (Online-Anbindung der Ladeinfrastruktur) angebunden und remotefähig sein.
- Die Nennladeleistung muss sowohl für Fahrzeuge mit 400-Volt- als auch mit 800-Volt-Batteriesystem zur Verfügung stehen.
- Der für den Ladevorgang erforderliche Strom muss aus erneuerbaren Energien stammen und darf nicht EEG-gefördert sein.
- Stellplätze für Elektrofahrzeuge an geförderter Ladeinfrastruktur sind gut sichtbar mit weißem Elektroauto-Symbol nach § 39 Absatz 10 der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu kennzeichnen, wenn der Untergrund eine Anbringung zulässt.
- Die Ladeinfrastruktur muss vertragsbasiertes Laden ermöglichen. Hierbei ist mindestens der Zugang über sichere und zertifizierte Smartcards und Lesegeräte sowie sichere Smartphone-Apps zu ermöglichen.
- Es ist mittels Roaming für alle Kunden sicherzustellen, dass Vertragskunden sowohl von regional agierenden als auch von überregional agierenden Anbietern von Ladestrom und zusätzlichen Servicedienstleistungen (Electric Mobility Provider – EMP) den jeweiligen Standort auffinden, den dynamischen Belegungsstatus einsehen, Ladevorgänge starten und bezahlen können.

- Die Ladeinfrastruktur muss mindestens vorbereitet sein für die spätere Unterstützung der Umsetzung von ISO/IEC 15118 (Plug and Charge), die Integration eines Smart-Meter-Gateways sowie Hard- und/oder Softwareseitige Möglichkeiten zur Nachrüstung weiterer Funktionalitäten inklusive des dafür erforderlichen Platzes und/oder Steckplatzes.
- Es ist für alle Kundinnen und Kunden sicherzustellen, dass sie den jeweiligen Ladepunkt auffinden, den dynamischen Belegungsstatus auf einer geeigneten Plattform einsehen und Ladevorgänge starten können.
- Um für Benutzerinnen und Benutzer von Ladepunkten Preistransparenz zu gewährleisten, muss der Preis für das Ad-hoc-Laden an der Ladeeinrichtung angegeben werden. Setzt sich der Preis aus mehreren Bestandteilen zusammen (z. B. Startgebühr, Arbeitspreis etc.), sind diese separat auszuweisen. Das Ausweisen der Ad-hoc-Ladebedingungen ausschließlich über eine Smartphone-App ist nicht zulässig.
- Sofern ein Betreiber die Stromabgabe ohne Gegenleistung gewährt, müssen die Anforderungen für das vertragsbasierte Laden und Roaming nicht beachtet werden.
- Jedem Ladestromanbieter sollte der gleiche diskriminierungsfreie B2B-Preis für die Ladeinfrastrukturnutzung angeboten werden. Das punktuelle Laden soll gegenüber dem vertragsbasierten Laden nicht künstlich verteuert werden.
- Sofern Ladeinfrastruktur im öffentlichen Verkehrsraum installiert wird, darf dies nicht zu einer Beeinträchtigung des Rad- und Fußverkehrs führen.
- Die Zuwendungsnehmerin oder der Zuwendungsnehmer verpflichtet sich statische und dynamische Daten über die geförderte Ladeinfrastruktur (z. B. Standort und Belegungsstatus) für andere Landesprojekte (z. B. MobiData BW) auch ggf. über eine Datenschnittstelle zum jeweiligen Backend zur Verfügung zu stellen.
- Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger stellt sicher, dass die geförderte Ladeinfrastruktur für mindestens sechs Jahre (Förderauftrag Teil A) bzw. sieben Jahre (Förderauftrag Teil B) in Betrieb ist (Zweckbindungsfrist).

- Förderaufruf Teil B: Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger hat nach der Hälfte und nach Ende der Zweckbindungsfrist einen Bericht über die Anzahl der erfolgten Ladevorgänge und der abgegebenen Energiemenge im quartalsweisen Zeitverlauf an den geförderten Ladepunkten vorzulegen.
- An der Ladestation selbst muss das Logo des Fördermittelgebers gut sichtbar angebracht sein.
- Die geplante Errichtung der Ladeinfrastruktur muss beim Verteilnetzbetreiber angezeigt und die Netzanschlussbedingungen des Netzbetreibers eingehalten werden.
- Angebundenen Mobilitätsanbietern wird ermöglicht, eine Reservierung der Ladepunkte umzusetzen.
- Der aktuelle Stand der Technik hinsichtlich IT-Sicherheit und Datenschutz ist anzuwenden und aktuell zu halten.
- Alle geförderten Ladepunkte sollten barrierefrei nutzbar sein (Empfehlung). Bei mehr als neun Ladepunkten an einem Standort muss jeder zehnte Ladepunkt barrierefrei nach der Norm DIN 18040-3:2014-12 sein.
- Es wird nur Ladeinfrastruktur, die über das gesetzliche Mindestmaß (soweit vorhanden) hinaus errichtet wird, gefördert.
- Die geförderte Ladeinfrastruktur muss im Hinblick auf sämtliche Nutzungsbedingungen grundsätzlich einen diskriminierungsfreien Zugang bieten.
- Die Übertragung des Betriebs der geförderten Ladeinfrastruktur an einen Dritten kann nur auf der Grundlage eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Vergabeverfahrens erfolgen.

Anhang B

Zuwendungsfähige Ausgaben für öffentlich zugängliche Ladepunkte:

Gefördert werden insbesondere folgende Ausgaben, die dem Zuwendungsempfänger durch die Beschaffung der Ladeinfrastruktur und Erfüllung der in diesem Förderaufruf geregelten Anforderungen entstehen:

- LSV-konforme Ladeeinrichtung und dazugehörige Leistungselektronik
- abgesetzte Leistungseinheiten (Gleichrichter für Umwandlung von Wechsel- zu Gleichstrom, baulich getrennt von Ladeeinrichtung)
- Fundament der Ladeeinrichtung
- Tiefbauarbeiten für die Ladeeinrichtung
- Installation und Inbetriebnahme der Ladeeinrichtung
- Anfahrerschutz
- Stellplatzmarkierungen gemäß Förderaufruf und Positiv-Beschilderung zur Stellplatzfreihaltung
- Anpassungen von Grundflächen oder Straßen
- Parkplatzsensoren
- Beleuchtung ausschließlich der Ladeeinrichtung und der dazugehörigen Parkfläche
- Wetterschutz/Überdachung der Ladeeinrichtung
- Schutzfolierung (z. B. UV- oder Graffitienschutz)
- Sicherung der Ladeeinrichtung mit einem physischen Schutz vor Zugriff auf interne Schnittstellen (z. B. abschließbare Abdeckungen)
- Einrichtung von WLAN an der Ladeeinrichtung
- Ausrüstung der Ladeinfrastruktur (Hardware/Software) für die Unterstützung von ISO/IEC 15118 (Power Line Communication)
- Vorbereitung der Ladeeinrichtung (Hardware/Software) zur Anbindung des lokalen Energie- und Lastmanagementsystems, z. B. über ein Smart-Meter-Gateway
- Ausrüstung mit Controller, Display, Kartenleser eines Ad-hoc-Bezahlsystems für Kartenzahlung (Giro- und Kreditkarte)
- Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit, die in direktem Zusammenhang mit der Nutzung der Ladeeinrichtung stehen.
- Vorbereitung der Ladeinfrastruktur zur Nutzung des bidirektionalen Ladens

- Ausrüstung der Ladeinfrastruktur für die Anbindung an ein Smart-MeterGateway für die sichere Authentifizierung, datenschutzkonformes Laden und Abrechnung sowie der sicheren Anbindung in ein Kommunikationsnetz

Zuwendungsfähige Ausgaben für den Netzanschluss der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur:

Gefördert werden insbesondere folgende Ausgaben, die dem Zuwendungsempfänger für den Netzanschluss der Ladeinfrastruktur und Erfüllung der in diesem Förderaufruf geregelten Anforderungen entstehen:

- Netzanschluss, d. h. die technische Verbindung des Ladestandortes an das Energieversorgungs- (Nieder- oder Mittelspannung) sowie das Telekommunikationsnetz einschließlich des Transformators
- Baukostenzuschuss bzw. Einmalzahlungen an den Netzbetreiber im Rahmen der Herstellung oder Erweiterung des Netzanschlusses
- Tiefbauarbeiten für Netzanschluss
- Anschluss der Ladeeinrichtung an die Kundenanlage/den Netzanschluss
- Tiefbauarbeiten zum Anschluss an die Kundenanlage/den Netzanschluss
- Zähleranschlusssäule
- Hardware/Software für gesteuertes und lastoptimiertes Laden (falls nicht Bestandteil der Ladeeinrichtung)
- Ausrüstung der Ladeinfrastruktur (Hardware/Software) für die Anbindung an ein Smart-Meter-Gateway (SMGW) im Sinne der Vorgaben des Messstellenbetriebsgesetzes (MsbG) oder zur Teilnahme an einem Flexibilitätsmechanismus des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG)

Nicht zuwendungsfähige Ausgaben bei öffentlich zugänglichen Ladepunkten inkl. Netzanschluss sind insbesondere:

- eigene Personalkosten des Zuwendungsempfängers
- Material aus dem eigenen Lagerbestand, welches vor Beginn des Bewilligungszeitraums angeschafft wurde
- Planungs- und Genehmigungsleistungen, z. B. Gebühren für behördliche Genehmigungen, Anwaltskosten
- Werbemaßnahmen, z. B. kundenindividuelle Folierung der Ladesäule, Werbeschilder

- laufende Betriebskosten, z. B. für regelmäßige Wartungen, Garantieverlängerungen oder aus Verträgen über WLAN, Netznutzungsentgelte für die Ladeinfrastruktur oder die Backendanbindung
- Entfernen oder Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern am Standort
- Ausgaben für Kampfmittelbeseitigung
- Ausgaben für Brandschutzmaßnahmen

Anhang C

Rechenbeispiel Ranking exemplarisch für einen Ladestandort:

Ein Antragsteller beantragt eine Förderung für einen Mittelspannungsanschluss mit Ausgaben in Höhe von 150.000 Euro und 10 DC-Schnellladepunkte (mehr als 100 kW Ladeleistung) mit Ausgaben in Höhe von 400.000 Euro (Summe 550.000 Euro). Daraus ergibt sich eine maximal mögliche Förderung von 290.000 Euro (90.000 Euro für den Netzanschluss und 200.000 Euro für die Schnellladepunkte). Bei Inanspruchnahme des maximalen Förderbetrags müsste der Antragsteller selbst damit noch Eigenmittel in Höhe von 260.000 Euro aufbringen. Der Antragsteller kann sich nun entscheiden, ob er selbst höhere Eigenmittel aufbringen und damit den maximalen Förderbetrag reduzieren möchte. In diesem Fall könnte er beispielsweise freiwillig Eigenmittel in Höhe von 400.000 Euro aufbringen, so dass lediglich eine Förderung von 150.000 Euro benötigt und beantragt wird. Das entspricht 51,72 Prozent der maximal möglichen Förderung. Der Förderantrag geht dann mit dem Wert 51,72 in das Ranking ein. Der Antragsteller hat damit gegenüber demjenigen, der den maximalen Förderbetrag (Wert 100) beantragt hat, einen Rankingvorteil.