

Ausschreibung: Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur für Langstrecken-Lastkraftwagen (LWT)

Aufruf zur Einreichung von Projektskizzen 2023

Stand: 26. Juli 2023; Stichtag: 04. September 2023

Förderzeitraum: 1. Januar 2024 bis 30. Juni 2026

Achtung: Ausschreibung verlängert bis 04. September 2023

Einreichung von Projektskizzen nur noch für Förderbaustein 2 möglich!



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR UMWELT, KLIMA UND ENERGIEWIRTSCHAFT

Inhaltsverzeichnis

Ausschreibung: Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur für Langstrecken-Lastkraftwagen (LWT)	1
Inhaltsverzeichnis	2
Abkürzungsverzeichnis.....	3
Ausgangslage.....	4
1 Zuwendungsziel, Rechtsgrundlagen.....	5
2 Zweck der Zuwendung	7
3 Zuwendungsempfänger	11
4 Zuwendungsvoraussetzungen	12
5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung.....	13
6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen	16
7 Verfahren.....	17
Impressum.....	24

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf den gleichzeitigen Gebrauch der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Die im Text verwendete Form gilt gleichermaßen für alle Geschlechter.

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AGVO	Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung
AZA	Antrag auf Zuwendung auf Ausgabenbasis
BW	Baden-Württemberg
CCS	Combined Charging System
CO ₂	Kohlendioxid
DC	Direct Current - Gleichstrom
DIN	Deutsches Institut für Normung
EU-ABI.	Amtsblatt der Europäischen Union
FuE	Forschung und Entwicklung
IEC	International Electrotechnical Commission
ISO	Internationale Organisation für Normung
KIT	Karlsruher Institut für Technologie
km	Kilometer
kW	Kilowatt
LHO	Landeshaushaltsordnung
lit.	littera "Buchstabe"
Lkw	Lastkraftwagen
LWT	Lade- und Wasserstoff-Tankstelle
MCS	Megawatt Charging System
MW	Megawatt
PDF	Portable Document Format
PTKA	Projektträger Karlsruhe
t	Tonne
UM	Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft
VDE	Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik
VV LHO	Verwaltungsvorschrift zur Landeshaushaltsordnung

Ausgangslage

Die Begrenzung des Klimawandels durch Reduzierung der weltweiten CO₂-Emissionen ist eine der zentralen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Hierfür ist ein tiefgreifender Umbau unserer Energiesysteme und eine weitreichende Umstellung auf innovative und emissionsarme Technologien in allen Sektoren notwendig, von der Stromerzeugung bis hin zu den großen Energieverbrauchssektoren Industrie, Verkehr und Gebäudewärme.

Im Verkehrssektor verursachen Nutzfahrzeuge circa ein Drittel der Gesamtemissionen – davon gut die Hälfte im Fernverkehr. Gerade der Antriebssystemwechsel bei schweren Nutzfahrzeugen hat daher besondere Relevanz für die Senkung der Treibhausgasemissionen. Für die Energieversorgung der Fahrzeuge ist europaweit eine Lade- und Tankinfrastruktur für die Strom- und Wasserstoffversorgung aufzubauen. Baden-Württemberg ist hier als innovationsorientierter Wirtschaftsstandort genauso gefragt wie als Transitland im Herzen Europas.

Für die Dekarbonisierung des schweren Güterverkehrs sind verschiedene Antriebssysteme denkbar, darunter der batterieelektrische und der brennstoffzellenelektrische Antrieb, der oberleitungsgebundene Elektroantrieb, der Wasserstoffverbrennungsmotor oder der Gasmotor mit Biomethan. Dieser Förderaufruf fokussiert sich auf die beiden erstgenannten Optionen und hat das Ziel, in einem ersten Schritt Demonstratoren für Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur für Langstrecken-Lkw an öffentlichen Straßen in Baden-Württemberg zu errichten.

Die vom Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft und vom Ministerium für Verkehr geförderte Durchführbarkeitsuntersuchung zu Pilotlade- und Tankinfrastruktur für Langstrecken-Lkw (VorPiLaTes) liefert erste Erkenntnisse zur Entwicklung europäischer Standards sowie zu den Anforderungen an die Technologie und mögliche Standorte (<https://pd.lubw.de/10488>).

1 **Zuwendungsziel, Rechtsgrundlagen**

Zuwendungsziel

Bereits in der derzeitigen Fahrzeugtestphase sollen sowohl batterieelektrische als auch wasserstoffbetriebene schwere Nutzfahrzeuge der Klassen N2 und N3 versorgt und deren Einsatz und Erprobung wissenschaftlich begleitet werden. Es soll die Zukunftsfähigkeit der Infrastruktur in Bezug auf zu erwartende Standards, wie zum Beispiel dem Megawatt Charging System beispielsweise die Betankung mit gasförmigem oder flüssigem Wasserstoff untersucht und sichergestellt werden.

Mit dem vorliegenden Förderaufruf unterstützen das Ministerium für Verkehr und das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft den Aufbau einer Infrastruktur in Baden-Württemberg. Es soll insbesondere die Kombination aus Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur gefördert werden.

Rechtsgrundlage

Das Land Baden-Württemberg gewährt die Zuwendungen nach Maßgabe dieser Ausschreibung, der §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO) und der dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften (VV LHO). Bestandteil eines Zuwendungsvertrages sind grundsätzlich die Verwendungsrichtlinien des KIT, soweit in dieser Ausschreibung nicht ausdrücklich abweichende Regelungen getroffen sind.

Förderungen nach dieser Ausschreibung werden auf Grundlage von Artikel 36a (Investitionsbeihilfen für öffentlich zugängliche Lade- oder Tankinfrastruktur für emissionsfreie und emissionsarme Straßenfahrzeuge) sowie die wissenschaftliche Begleitforschung nach Artikel 25 (Forschungs- und Entwicklungsvorhaben) der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 (EU-ABl. L 187/1 vom 26. Juni 2014) in der Fassung der Verordnung (EU) 2017/1084 vom 14. Juni 2017 (EU-ABl. L 156/1 vom 20. Juni 2017) geändert durch die Verordnung (EU) 2021/1237 vom 23. Juli 2021 (EU-ABl. L 270/39 vom 29. Juli 2021) gewährt.

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Aus gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung im bisherigen Umfang geschlossen werden. Der Zuwendungsgeber entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Die Zuwendung darf nicht mit anderen staatlichen Beihilfen kumuliert werden, einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) Nr. 1407/ 2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24. Dezember 2013, S. 1), es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche bestimmbar beihilfefähige Kosten.

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 diesem Förderaufruf gewährt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass Informationen über jede Einzelbeihilfe von über 500.000 EUR auf einer ausführlichen Beihilfe-Website veröffentlicht werden.

2 Zweck der Zuwendung

Im Rahmen dieses Förderaufrufs wird die Errichtung von neuer öffentlicher Ladeinfrastruktur und öffentlicher Wasserstoffbetankungsinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge der Klassen N2 und N3 sowie eine ergänzende wissenschaftliche Begleitforschung über alle bewilligten Anlagen gefördert.

Die öffentlich zugängliche Tank- und Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge muss zum Projektende betriebsbereit sein und allen Nutzern einen zeitlich weitestgehend uneingeschränkten (möglichst 24/7) Zugang gewähren. Zudem muss ein transparenter und diskriminierungsfreier Zugang gewährt werden, auch in Bezug auf die Gebühren, die Authentifizierungs- und Zahlungsmethoden sowie die sonstigen Nutzungsbedingungen.

Gemäß Artikel 36a Ziffer 2 AGVO in der Fassung vom 23. Juli 2021 muss mit der geförderten Betankungsinfrastruktur während ihrer gesamten wirtschaftlichen Lebensdauer erneuerbarer Wasserstoff bereitgestellt werden. Der Betreiber der Wasserstofftankstelle muss dies sicherstellen und zu jeder Zeit nachweisen können. Im Falle der nach der Mitteilung der Europäischen Kommission vom 9. März 2023 voraussichtlichen Änderung dieser nach aktueller Rechtslage noch zwingenden Voraussetzung, wird dieser Absatz an die dann geltende Regelung hinzu der Verpflichtung, dass die Tankinfrastruktur bis spätestens 2035 ausschließlich erneuerbaren Wasserstoff liefert, angepasst.

Der für den Ladevorgang erforderliche Strom muss aus erneuerbaren Energien stammen.

2.1 [GESCHLOSSEN: KEINE EINREICHUNG MEHR MÖGLICH] FÖRDERBAUSTEIN 1: KOMBINIERTE ANLAGE AUS LADEINFRA- STRUKTUR UND WASSERSTOFFBETANKUNGSINFRASTRUKTUR

Prioritärer Zweck der Förderung ist die Errichtung einer kombinierten Anlage, die sowohl öffentliche Ladeinfrastruktur als auch öffentliche Wasserstoffbetankungsinfrastruktur an einem Standort mit engem räumlichem Bezug und unter Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände vereint. Verfügbare Zuwendungsmittel werden zunächst für diesen Zweck verwendet.

Folgende Infrastrukturen müssen Bestandteile dieser kombinierten Anlage sein:

- Mindestens zwei DC-Ladepunkte (MCS - Megawatt Charging System) mit jeweils mindestens 1 MW Peak-Ladeleistung (Anwendungsfall: Zwischendurchladen während oder außerhalb von Pausenzeiten) und zwei DC-Ladepunkte (CCS - Combined Charging System) mit jeweils mindestens 350 kW Peak-Ladeleistung (Anwendungsfall: Overnight-Charging während Ruhezeiten) zum Laden von elektrisch betriebenen schweren Nutzfahrzeugen (Gleichzeitigkeitsfaktor von 0,5 nur in Bezug auf die geforderte Mindest-Peak-Ladeleistung).
- Eine Anlage mit mindestens zwei Zapfsäulen, die schwere Nutzfahrzeuge sowohl mit gasförmigem Wasserstoff (700 bar) als auch flüssigem Wasserstoff betanken kann. Bis zu einem wirtschaftlichen Betrieb der Anlage ist anzustreben, innerhalb von 15 bis 30 Minuten eine Reichweite von bis zu 1.000 km betanken zu können. Die geplanten Tankmengen und -zeiten sind in den Projektskizzen anzugeben. Bei der Versorgung mit Wasserstoff muss zu Beginn der Zweckbindungsfrist eine Mindestkapazität von 1 t/Tag und zum Ende der Zweckbindungsfrist eine Mindestkapazität von 2 t/Tag möglich sein.

2.2 FÖRDERBAUSTEIN 2: LADEINFRASTRUKTUR

Die Errichtung von DC-Ladepunkten (MCS - Megawatt Charging System) für Langstrecken-Lastkraftwagen mit jeweils mindestens 1 MW Peak-Ladeleistung (Anwendungsfall: Zwischendurchladen während oder außerhalb von Pausenzeiten) und/oder DC-Ladepunkte (CCS - Combined Charging System) mit mindestens 300 kW Peak-Ladeleistung (Anwendungsfall: Overnight-Charging während Ruhezeiten) zum Laden von elektrisch betriebenen schweren Nutzfahrzeugen (Mindestens zwei Ladepunkte pro Standort).

2.3 [GESCHLOSSEN: KEINE EINREICHUNG MEHR MÖGLICH] FÖRDERBAUSTEIN 3: WASSERSTOFFTANKINFRASTRUKTUR:

Tankstellen, die gasförmigen Wasserstoff und/oder flüssigen Wasserstoff anbieten. Die geplanten Tankmengen und -zeiten sind in den Projektskizzen anzugeben.

2.4 [GESCHLOSSEN: KEINE EINREICHUNG MEHR MÖGLICH] FÖRDERBAUSTEIN 4: WISSENSCHAFTLICHE BEGLEITFORSCHUNG:

Während der Planungs-, Errichtungs- und Betriebsphase der in den Förderbausteinen 1 bis 3 beschriebenen Infrastruktur soll eine wissenschaftliche Begleitforschung der geförderten Anlagen erfolgen. Das Monitoring soll zum Erkenntnisgewinn bezüglich der Errichtung weiterer Anlagen sowie der Wechselwirkung zwischen Nutzung von Fahrzeug und Infrastruktur und deren Standardisierung beitragen. Eine inhaltliche Präzisierung kann in der zweiten Verfahrensstufe nach Auswahl der Vorhaben in Förderbaustein 1 bis 3 erfolgen.

Die Ladeinfrastruktur muss zudem folgende Kriterien erfüllen:

Die Nennladeleistung der Ladeinfrastruktur muss abwärtskompatibel sein.

Die Netzanschlussleistung kann zunächst auch höher ausgelegt werden, als die aktuell vorgehene Gesamtladeleistung der Ladeinfrastruktur es erfordert, sofern die Antragstellerin oder der Antragsteller darlegt, dass an dem betreffenden Standort perspektivisch ein steigender Ladebedarf erwartet wird und ein weiterer Ausbau mit Ladepunkten (z. B. Nachrüstung von MCS-Ladepunkten) geplant ist. Bei der Entscheidung über die Anschlussleistung ist grundsätzlich auf die zukünftige Ausbaufähigkeit mit Blick auf Technologie und Nachfrage zu achten.

Die Summe der geforderten Mindest-Peak-Ladeleistungen der einzelnen Ladepunkte (MCS und ergänzend optional CCS) muss mit einem Gleichzeitigkeitsfaktor von 0,5 bereitgestellt werden können. Sollten nur CCS-Ladepunkte installiert werden muss die geforderte Mindest-Peak-Ladeleistung der einzelnen Ladepunkte mit einem Gleichzeitigkeitsfaktor von 1 bereitgestellt werden können.

Die Ladeinfrastruktur (CCS und insoweit technisch möglich MCS) 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.

Aus Gründen der Interoperabilität muss jeder CCS-Ladepunkt für das kabelgebundene Gleichstromladen mit einer Kupplung des Typs Combo 2 (DIN EN 62196-3) ausgestattet sein.

Die Ladeinfrastruktur soll zudem folgende Kriterien erfüllen:

Eine hohe Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur im Jahresdurchschnitt ist sicherzustellen.

Aus Gründen der Interoperabilität soll sich jeder MCS-Ladepunkt für das kabelgebundene Gleichstromladen an der IEC 61851-23-3 (VDE 0122-2-33) orientieren oder mit Fahrzeuglieferanten der lokalen Ankerkunden ein für alle Fahrzeuge taugliches Protokoll abgestimmt sein.

Bei Entscheidung über Anschlussleistung ist auf die zukünftige Ausbaufähigkeit bei steigender Nachfrage zu achten.

3 Zuwendungsempfänger

Förderbaustein 1 bis 3:

Antragsberechtigt für den Bau und die Installation der Anlage nach Art. 36a AGVO sind juristische Personen des öffentlichen Rechts und des Privatrechts sowie natürliche Personen, soweit sie wirtschaftlich tätig sind. Darunter fallen auch kommunale Eigenbetriebe, Zweckverbände, kommunale Körperschaften, sonstige Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts.

Förderbaustein 4:

Antragsberechtigt für die Begleitforschung nach Art. 25 AGVO sind Hochschulen, Universitäten sowie außeruniversitäre Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen.

Nicht gefördert werden (Förderbaustein 1 bis 4):

- Privatpersonen
- Unternehmen bzw. Sektoren in den Fällen des Artikels 1 Abs. 2 bis 5 AGVO, insbesondere Unternehmen in Schwierigkeiten gemäß Artikel 2 Nr. 18 AGVO
- Unternehmungen in Gründung oder ohne ausreichende wirtschaftliche Tätigkeit im Themenfeld
- Unternehmen, die Gegenstand eines Insolvenzverfahrens sind oder die Voraussetzung für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens erfüllen
- Unternehmen, die sich mit Vorhaben bewerben, die Tätigkeiten umfassen, die Teil eines Vorhabens mit Verlagerung gemäß Artikel 60 waren oder eine Verlagerung einer Produktionstätigkeit gemäß Artikel 59 Abs. 1 lit. a der Verordnung (EU) Nr. 2018/0196 der Kommission in der jeweils gültigen Fassung darstellen würden.

Interessierten Unternehmen und Forschungseinrichtungen wird empfohlen, sich im ersten Schritt mit dem Projektträger in Verbindung zu setzen.

4 **Zuwendungsvoraussetzungen**

Das Vorhaben muss in seinen wesentlichen Teilen in Baden-Württemberg durchgeführt beziehungsweise errichtet und der Standort bedarfsgerecht, zum Beispiel in der Nähe einer Autobahn oder eines größeren Verbraucherhubs in Baden-Württemberg ausgewählt werden.

Die Projekte sollen zum 1. Januar 2024 starten und mit einer maximalen Laufzeit von 30 Monaten grundsätzlich zum 30. Juni 2026 enden.

Die Einreicher müssen die zur erfolgreichen Bearbeitung der im Projekt beschriebenen Aufgaben notwendige Qualifikation und eine ausreichende Kapazität zur Durchführung des Vorhabens besitzen.

Nicht gefördert werden Vorhaben, die bereits begonnen wurden oder die im Auftrag von nicht am Projekt beteiligten Dritten durchgeführt werden. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrags zu werten. Planung und Genehmigungsverfahren gelten nicht als Beginn des Vorhabens.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Zuwendungen können auf dem Wege der Projektförderung als Anteilsfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt werden. Die Höhe der Zuwendung pro Vorhaben richtet sich im Rahmen der verfügbaren Mittel nach den Erfordernissen des beantragten Vorhabens.

Investitionszuschüsse für Lade- oder Tankinfrastruktur werden nach Artikel 36a AGVO gewährt (Förderbaustein 1 bis 3).

Zuwendungsfähig sind die Kosten für den Bau, die Installation oder die Modernisierung der Tankinfrastruktur. Dies umfasst die Lade- oder Tankinfrastruktur selbst sowie die Kosten für die einschlägige technische Ausrüstung und zugehörigen Installationskosten. Verdichtungs- und Speicherkomponenten für gasförmigen sowie flüssigem Wasserstoff können als Teil einer Anlage gefördert werden.

Förderbaustein 1:

Die kombinierte Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur kann mit bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben gefördert werden.

Förderbaustein 2:

Die Errichtung von Ladeinfrastruktur (MCS und optional CCS) kann mit bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben gefördert werden.

Förderbaustein 3:

Eine Tankstelle mit gasförmigen und/oder mit flüssigem Wasserstoff kann mit bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben gefördert werden.

Nicht förderfähig sind:

- Ausgaben für die Einholung einschlägiger Genehmigungen
- Ausgaben für den Erwerb von Grundstücken
- Ausgaben für den Betrieb der Betankungs- und Ladeinfrastruktur
- Ausgaben für die Erzeugung des Stroms oder Wasserstoffs

Beihilfen für wissenschaftliche Begleitforschung werden nach Artikel 25 AGVO gewährt (Förderbaustein 4).

Förderbaustein 4:

Förderfähig für die wissenschaftliche Begleitforschung bei Universitäten, Hochschulen und Forschungseinrichtungen, sofern das Projekt im nicht-wirtschaftlichen Bereich durchgeführt wird, sind 100 Prozent der zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben:

- Projektbezogene Personalausgaben
- projektbezogene Sachausgaben und
- Reiseausgaben sowie
- bei nicht grundfinanzierten Forschungseinrichtungen projektbezogene Gemeinkosten, die mittels Testats eines Wirtschaftsprüfers oder ähnliches belegt werden können.

Bei Hochschulen und Universitäten kann darüber hinaus eine Projektpauschale von maximal 20 Prozent auf die förderfähigen Projektausgaben gewährt werden.

Bei Helmholtz-Zentren und der Fraunhofer-Gesellschaft sowie ähnlichen Forschungseinrichtungen, die anteilig durch Bund und/oder Land grundfinanziert werden, kann eine Gemeinkostenpauschale von maximal 75 Prozent der Personalausgaben gewährt werden.

Allgemein gilt:

Der Zuwendungsbetrag auf Grundlage dieses Förderaufrufs ist bei den Förderbausteinen 1 bis 3 auf maximal 8 Millionen EUR pro Unternehmen und Vorhaben begrenzt, bei Förderbaustein 4 auf 1,5 Millionen Euro.

Die beihilfefähigen Ausgaben sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen. Die Investitionsausgaben sind anhand von Angeboten beziehungsweise plausiblen Preiskalkulationen nachzuweisen.

Mit dem Verwendungsnachweis/Abschlussbericht müssen alle Ausgaben abschließend nachgewiesen werden.

Die Umsatzsteuer, die nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes als Vorsteuer abziehbar ist, gehört nicht zu den zuwendungsfähigen Ausgaben. Die zuwendungsfähigen Ausgaben sind gemäß Artikel 7 Abs. 1 AGVO durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

TABELLE 1: ZUSAMMENGEFASSTE FÖRDERBEDINGUNGEN

Förderbau- stein	1	2	3	4
Inhalt	<i>Kombinierte Anlage (H2-Tankinfrastruktur und Ladeinfrastruktur)</i>	<i>Ladeinfrastruktur</i>	<i>H2-Tankinfrastruktur</i>	<i>Wissenschaftliche Begleitforschung</i>
Artikel	36a AGVO	36a AGVO	36a AGVO	25 AGVO
Förder- quote	80 Prozent	60 Prozent	80 Prozent	100 Prozent ¹ 50 Prozent ²
Max. Höhe	8 Millionen € pro Unternehmen	8 Millionen € pro Unternehmen	8 Millionen € pro Unternehmen	1,5 Millionen. €
Förderfähige Ausgaben	<i>Ausgaben für Bau, Installation und Modernisierung: einschlägige technische Ausrüstung und zugehörige Installationskosten</i>	<i>Ausgaben für Bau, Installation und Modernisierung: einschlägige technische Ausrüstung und zugehörige Installationskosten</i>	<i>Ausgaben für Bau, Installation und Modernisierung: einschlägige technische Ausrüstung und zugehörige Installationskosten</i>	<i>Projektbezogene Personal- und Sachausgaben</i>

¹ Universitäten, Hochschulen und Forschungseinrichtungen, sofern das Projekt im nicht-wirtschaftlichen Bereich durchgeführt wird.

² Unternehmen im wirtschaftlichen Bereich, gegebenenfalls plus KMU-Bonus

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Der Zuwendungsnehmer verpflichtet sich, statische und dynamische Daten über die geförderte Tank- und Ladeinfrastruktur (zum Beispiel Standort und Belegungsstatus) für die Begleitforschung und andere Landesprojekte (zum Beispiel MobiData BW) während der Projektlaufzeit zur Verfügung zu stellen.

Die Koordination der geförderten Projekte und der Begleitforschung erfolgt durch die Landesagentur e-mobil BW GmbH. Eine aktive Zusammenarbeit mit der e-mobil BW GmbH wird vorausgesetzt.

Ein wirtschaftlich tragfähiger Betrieb der Infrastruktur während der Zweckbindungsfrist von grundsätzlich 5 Jahren und darüber hinaus ist plausibel darzustellen und eine Grundvoraussetzung für die Förderung. Die Anlage ist derart auszulegen, dass die Zukunftssicherheit in Bezug auf geltende und geplante Standards gewährleistet ist. Die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen sind bei Planung und Antragstellung zu beachten.

Der Zuwendungsempfänger muss ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme über die gesamte Zweckbindungsfrist von grundsätzlich 5 Jahren Eigentümer der geförderten Lade- und Tankinfrastruktur sein.

Die geförderte Wasserstofftankinfrastruktur muss dem Mess- und Eichrecht sowie dem Stand der Technik und den technischen Anforderungen nach der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der jeweils geltenden Fassung entsprechen.

Die geplante Errichtung der Ladeinfrastruktur muss beim Verteilnetzbetreiber angezeigt und die Netzanschlussbedingungen des Netzbetreibers eingehalten werden.

Die Lade- und Wasserstofftankstelle muss gut beschildert und auffindbar sein.

An der geförderten Tank- und Ladeinfrastruktur selbst muss das Logo der Fördermittelgeber gut sichtbar angebracht sein.

7 Verfahren

Das Antragsverfahren ist zweistufig angelegt. Zur Antragstellung ist das elektronische Antrags-system „pt-outline“ zu nutzen ([pt-outline](#)).

7.1 VERFAHRENSSTUFE: VORLAGE UND AUSWAHL VON AUSSAGEKRÄFTIGEN PROJEKTSKIZZEN

Die für diese Ausschreibung notwendigen Dokumente erkennen Sie an der Bezeichnung „LWT“. Bitte achten Sie beim Download auf die Kennzeichnung.

Die begutachtungsfähigen Unterlagen sind als elektronisches Dokument (ungeschützte PDF-Datei) von den Antragstellern **bis spätestens 19. Juni 2023** über [pt-outline](#) einzureichen.

Später eingehende Projektskizzen können möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden.

Die im Rahmen dieser Ausschreibung eingereichten Unterlagen sind in deutscher Sprache zu verfassen. Dies gilt auch für die Kommunikation und die Darstellung der Ergebnisse im Bewilligungsfall.

Einzureichende Unterlagen für Projektskizzen zum Bau der Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur nach Artikel 36a AGVO (Förderbaustein 1 bis 3):

- Vorhabenbeschreibung - Infrastruktur:
 - o für Verbundvorhaben Rahmenplan (maximal 20 Seiten DIN-A4-Seiten, Arial Schriftgröße 11, gemäß Vorlage) oder
 - o für Einzelvorhaben Einzelvorhabenbeschreibung (maximal 20 DIN-A4-Seiten, Arial Schriftgröße 11, gemäß Vorlage)
- Fachkonzept mit Erläuterungen (zum Beispiel Genehmigungen, technische Spezifikationen; Lageplan, etc.)
- Angebote beziehungsweise Vergleichsangebote zur Ermittlung der beihilfefähigen Ausgaben
- Handelsregisterauszug (Rechtsform)
- für Verbundvorhaben unterschriebene Erklärung zur Mitarbeit im Projekt von allen zu fördernden Partnern.
- Gegebenenfalls formlose Teilnahmebestätigungen assoziierter Partner als Sonderanhang

In der vorzulegenden Vorhabenbeschreibung soll die angedachte Infrastruktur gut strukturiert und ausgearbeitet beschrieben sowie mit einem Arbeits-, Zeit- und Ressourcenplan untermauert werden. Das Projektziel ist klar zu benennen und die zu erwartenden Ergebnisse sind detailliert und verständlich darzustellen. Der Innovationscharakter des Projektes als auch der Beitrag zum Aufbau einer emissionsfreien Infrastruktur ist deutlich herauszuarbeiten.

Einzureichende Unterlagen für Projektskizzen zur Begleitforschung nach Artikel 25 AGVO (Förderbaustein 4):

- Vorhabenbeschreibung – F&E:
 - o für Verbundvorhaben Rahmenplan (maximal 20 Seiten DIN-A4-Seiten, Arial Schriftgröße 11, gemäß Vorlage) oder
 - o für Einzelvorhaben Einzelvorhabenbeschreibung (maximal 20 DIN-A4-Seiten, Arial Schriftgröße 11, gemäß Vorlage)
- Gegebenenfalls Angebote bzw. Vergleichsangebote zur Ermittlung der beihilfefähigen Ausgaben
- für Verbundvorhaben unterschriebene Erklärung zur Mitarbeit im Projekt von allen zu fördernden Partnern.
- Gegebenenfalls formlose Teilnahmebestätigungen assoziierter Partner als Sonderanhang

Eventuell vertrauliche Unternehmens-Interna können auf einer DIN-A4-Seite als gesondertes Dokument beigefügt werden.

Mit dem Übersenden der Unterlagen willigen die Antragsteller sowie die betroffenen Kontaktpersonen ein, dass eine Kurzfassung des Projektes und die Kontaktdaten im Bewilligungsfall im Internet veröffentlicht werden können und die Daten im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung für die Durchführung der Fördermaßnahme durch das Verkehrs- und Umweltministerium sowie den Projektträger und die e-mobil BW GmbH gespeichert und verarbeitet werden dürfen.

7.2 VERFAHRENSSTUFE: AUSWAHLVERFAHREN

Die Auswahl der Projekte erfolgt im Anschluss an den Stichtag durch eine fachliche Beurteilung der eingegangenen Unterlagen durch Gutachter.

Sollte die Begutachtung keine hinreichende Priorität ergeben, erhalten die Antragsteller ein Ablehnungsschreiben ohne fachliche Begründung.

Bei der Bewertung und Auswahl für die Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur nach Artikel 36a AGVO (Förderbaustein 1 bis 3) spielen insbesondere folgende Kriterien eine Rolle:

1. Pilotcharakter und Investitionsansatz:

- Konzeptionelle Strategie und Bezug zu den Inhalten der Ausschreibung (LWT)
- Wissenschaftliche und technische Innovationshöhe
- Katalytische Funktion des Projekts und Beitrag zur Nachhaltigen Entwicklung der Infrastruktur in Baden-Württemberg

2. Qualität der Planung:

- Darstellung des Standes der Technik
- Vorentwicklungsstand (zum Beispiel Voruntersuchungen, Verfügbarkeit von Land, erneuerbarem Wasserstoff oder Strom, Aussicht auf Genehmigungen etc.)
- Plausibilität, Prüfbarkeit und Nachvollziehbarkeit

3. Qualität des Konsortiums/der Antragsteller:

- Qualifikation der einzelnen Antragsteller
- Qualifizierte betriebstypologische Abdeckung durch das Konsortium (Vollständigkeit)
- Angemessenheit der formalen, fachlichen und finanziellen Aufwendungen

4. Wirtschaftliche Umsetzung:

- Wirtschaftliches Potential der Projektidee
- Verwertungskonzept für 5 Jahre nach Projektende und darüber hinaus mit Ansätzen zur Risikominimierung
- Integration in (lokale) Wertschöpfungsketten

Bei der Bewertung und Auswahl für die wissenschaftliche Begleitforschung nach Artikel 25 AGVO (Förderbaustein 4) spielen insbesondere folgende Kriterien eine Rolle:

1. Idee und Lösungsansatz:

- Fachlicher Bezug zu den Inhalten der Ausschreibung (LWT)
- Relevanz der Ziele und Qualität des Projektvorschlags
- Innovationspotenzial der Projektidee und des Lösungsansatzes (Pilotcharakter, Relevanz für Baden-Württemberg)

2. Qualität der Planung:

- Darstellung des Standes der Technik
- Ausgewogenheit der FuE-Aktivitäten, Beschreibung des Arbeitsplans sowie Ausgabenübersicht
- Plausibilität, Prüfbarkeit und Nachvollziehbarkeit

3. Qualität des Konsortiums/der Antragsteller:

- Qualifikation der einzelnen Antragsteller
- Qualifizierte betriebstypologische Abdeckung durch das Konsortium (Vollständigkeit)
- Angemessenheit der formalen, fachlichen und finanziellen Aufwendungen

4. Verwertungspotenzial und Zuwendungsnotwendigkeit:

- Verwertung und Breitenwirksamkeit der Projektidee
- Darstellung der Umsetzbarkeit und Ansätze zur Risikominimierung
- Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Infrastruktur in Baden-Württemberg

7.3 VERFAHRENSSTUFE: VORLAGE VOLLSTÄNDIGER FÖRDERANTRÄGE

In der zweiten Verfahrensstufe sind nach Aufforderung die voraussichtlich ab Mitte August 2023 durch den Projektträger Karlsruhe (PTKA) bereitgestellten Antragsformulare innerhalb von circa 6 Wochen einzureichen.

Ein vollständiger Projektantrag (Vollantrag) für die Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur nach Artikel 36a AGVO (Förderbaustein 1 bis 3) besteht aus:

- Vorhabenbeschreibung inklusive Fachkonzept und Vergleichsangeboten aus Verfahrensstufe 1 (gegebenenfalls überarbeitet)
- bei Verbundvorhaben zusätzlich Einzelvorhabenbeschreibung je gefördertem Partner
- Projektkurzfassung zur Veröffentlichung über den Publikationsdienst des Landes BW
- Antragsformulare AZA 1 - 6 je gefördertem Partner

Bezüglich der Angaben in der Vorhabenbeschreibung und in den Antragsformularen AZA 1 - 6 ist auf Konsistenz zu achten.

Ein vollständiger Projektantrag (Vollantrag) für die wissenschaftliche Begleitforschung nach Artikel 25 AGVO (Förderbaustein 4) besteht aus:

- Vorhabenbeschreibung aus Verfahrensstufe 1 (gegebenenfalls überarbeitet)
- bei Verbundvorhaben zusätzlich Einzelvorhabenbeschreibung je gefördertem Partner
- Projektkurzfassung zur Veröffentlichung über den Publikationsdienst des Landes BW
- Antragsformulare AZA 1 - 6 je gefördertem Partner

Bezüglich der Angaben in der Vorhabenbeschreibung und in den Antragsformularen AZA 1 - 6 ist auf Konsistenz zu achten.

7.4 VERFAHRENSSTUFE: AUSWAHLVERFAHREN

Die finale Auswahl der Projekte erfolgt nach Sichtung der vollständigen Förderanträge. Eine Förderempfehlung kann nur ausgesprochen werden für Projekte, die

- in der ersten Verfahrensstufe ausreichend priorisiert wurden,
- die Auflagen aus der Begutachtung umgesetzt haben,
- formal förderfähig sind.

Sollten die genannten Kriterien nicht erfüllt oder nachgewiesen werden können, erhalten die Antragsteller ein Ablehnungsschreiben ohne Begründung.

Inkrafttreten

Der Förderaufruf tritt zum 17. April 2023 in Kraft.

Projektskizzen können bis zum ersten Stichtag am 19. Juni 2023 eingereicht werden.

Der Förderaufruf endet zum 31. Dezember 2023.

Kontakt

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft und das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg den Projektträger Karlsruhe (PTKA) beauftragt.

Anschrift:

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
Projektträger Karlsruhe
Baden-Württemberg Programme (PTKA-BWP)
Hermann-von-Helmholtz-Platz 1
76344 Eggenstein-Leopoldshafen

Ansprechpartnerin:

Frau Dr.-Ing. Jennifer Hrabowski
Telefon: 0721 608 24998
E-Mail: jennifer.hrabowski@kit.edu

Impressum

Herausgeber:

Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg

Kernerplatz 9

70182 Stuttgart

Tel.: 0711 126-0

Fax: 0711 126-2881

Internet: <https://um.baden-wuerttemberg.de>

E-Mail: poststelle@um.bwl.de