



Bundesamt  
für Güterverkehr

# Merkblatt Infrastruktur

Merkblatt zur Förderung der Infrastruktur im Rahmen der  
**„Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit  
alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und  
Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge  
(reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge  
und Brennstoffzellenfahrzeuge)“**  
(Richtlinie KsNI)

## – Merkblatt Infrastruktur –

Dieses Merkblatt dient dazu, den/die Antragsteller/in mit der Förderung der Tank- und Ladeinfrastruktur vertraut zu machen und insbesondere bei der Beantragung der Förderung zu unterstützen und durch das Verfahren zu begleiten.

Bitte beachten Sie auch die Ausfüllhilfen zum Antrag. Diese und weitere Informationen finden Sie im [eService-Portal](#) und auf der Homepage des Bundesamts für Güterverkehr.

### Gliederung des Merkblatts

<b>1. Einleitung .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Besonderheiten für die Förderung von Tank- und Ladeinfrastruktur.....</b>	<b>1</b>
<b>2.1 Betriebsnotwendige Tank- und Ladeinfrastruktur .....</b>	<b>1</b>
<b>2.2 Förderung von mobiler Tank- und Ladeinfrastruktur .....</b>	<b>2</b>
<b>2.3 Besondere Voraussetzungen für die Förderung von Tankinfrastruktur .....</b>	<b>2</b>
<b>3. Förderfähige Ausgaben .....</b>	<b>2</b>
<b>4. Priorisierung der Anträge .....</b>	<b>3</b>
<b>5. Nutzung der Tank- und Ladeinfrastruktur durch Dritte .....</b>	<b>3</b>
<b>6. Technische &amp; rechtliche Anforderungen an Tank- und Ladeinfrastruktur .....</b>	<b>4</b>
<b>7. Förderbedingungen für die Inbetriebnahme, Halte- und Betriebsdauer, Standortfestlegung .....</b>	<b>5</b>

## 1. Einleitung

Neben der Förderung von Nutzfahrzeugen gemäß Nummer 2.1 bis 2.3 der Richtlinie KsNI wird auch die Beschaffung von Tank- und Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb im Sinne des § 2 Nummern 2, 3 und 4 EMOG gefördert. Zuwendungen für die Beschaffung von Oberleitungsinfrastruktur sind nicht vorgesehen.

## 2. Besonderheiten für die Förderung von Tank- und Ladeinfrastruktur

Die folgenden Besonderheiten bei der Beantragung einer Förderung von Tank- und/oder Ladeinfrastruktur sind zu beachten.

### 2.1 Betriebsnotwendige Tank- und Ladeinfrastruktur

Die Richtlinie KsNI bezieht sich im Bereich der Infrastrukturförderung auf **betriebliche** Tank- und Ladeinfrastruktur und stellt diesbezüglich insbesondere Anforderungen an die Konnexität zwischen der Beschaffung von Infrastruktur und der Beschaffung von Nutzfahrzeugen: Tank- und Ladeinfrastruktur ist ausschließlich im Zusammenhang mit einer im Rahmen dieses oder des letzten Förderaufrufs beantragten Fahrzeugförderung zuwendungsfähig. Sollte der/die Antragsteller/in bereits mit dem ersten Förderaufruf einen Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen gestellt und bewilligt bekommen haben, kann er/sie im Rahmen dieses Förderaufrufs auch ohne einen erneuten Antrag für Nutzfahrzeuge die betriebliche Tank- und Ladeinfrastruktur beantragen.

Zudem wird ausschließlich Tank- und Ladeinfrastruktur gefördert, die zum Laden oder Tanken der beantragten Nutzfahrzeuge **notwendig** ist. Eine alleinige Förderung von Tank- und Ladeinfrastruktur ist somit nicht möglich. Daraus ergibt sich, dass Ladeinfrastruktur nur in einem durch das Einsatzszenario der Fahrzeuge begründeten Verhältnis gefördert werden kann; bei einem Verhältnis 1:1 – eine Ladesäule pro Nutzfahrzeug – ist generell keine Begründung erforderlich.

Eine Förderung erfolgt nur, wenn im Antrag auf Förderung von Tank- und Ladeinfrastruktur auf einen Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen Bezug genommen wird, der bewilligt wird oder in einem vorangegangenen Förderaufruf bewilligt worden ist.

Eine alleinige Beschaffung von Tank- und Ladeinfrastruktur ist im Rahmen der Förderung grundsätzlich nicht möglich. Eine ausschließliche Beantragung von Tank- und Ladeinfrastruktur ist jedoch zulässig, wenn in einem vorhergehenden Förderaufruf im Rahmen dieses Förderprogramms KsNI ein Förderantrag für Nutzfahrzeuge positiv beschieden wurde und die zusätzliche Tank- und Ladeinfrastruktur für den Betrieb der bewilligten Nutzfahrzeuge notwendig ist.

Miet- und Leasingnehmer/innen können ebenfalls einen Antrag auf Förderung für Lade- oder Tankinfrastruktur stellen, wenn der/die Miet- oder Leasinggeber/in bereits einen Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen gestellt und diese/r die damit verbundenen Zuwendungsvoraussetzungen erfüllt hat. Im Antrag auf Förderung für Lade- oder Tankinfrastruktur ist unter Bezugnahme auf die Antrags-ID des Antrages auf Förderung von Nutzfahrzeugen anzugeben, welche Fahrzeuge aus diesem Antrag durch den/die Miet- oder Leasingnehmer/in gemietet oder geleast werden. Die beantragte Tank- oder Ladeinfrastruktur muss zum Tanken beziehungsweise Laden dieser Fahrzeuge notwendig sein.

Voraussetzung ist darüber hinaus, dass die Miet- bzw. Leasingdauer sich auf mindestens 24 Monate beläuft. Innerhalb von 12 Monaten ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides ist der Bewilligungsbehörde ein entsprechender Miet- oder Leasingvertrag über alle durch dieses Förderprogramm mit dem jeweiligen Referenzantrag geförderten Fahrzeuge vorzulegen.

Eine Förderung von Mietkosten oder Leasingraten für die Infrastruktur ist ausgeschlossen. Nähere Informationen zum Thema Miete und Leasing sind dem Merkblatt für Miete und Leasing zu entnehmen.

## 2.2 Förderung von mobiler Tank- und Ladeinfrastruktur

Mobile Tankstellen sowie mobile Ladeeinrichtungen sind gemäß Nummer 2.7. und 2.7.2 der Richtlinie KsNI förderfähig. Im Antragsformular ist als Standort insoweit der Ort anzugeben, an dem die Einrichtung überwiegend genutzt wird. Der Einsatz der mobilen Ladeinfrastruktur für ein anderes im Rahmen der Richtlinie KsNI gefördertes Fahrzeug ist denkbar.

## 2.3 Besondere Voraussetzungen für die Förderung von Tankinfrastruktur

Die Beschaffung von **Tankinfrastruktur für Brennstoffzellenfahrzeuge** gemäß Nummer 2.7.2 der Richtlinie KsNI ist förderfähig. Dies setzt allerdings voraus, dass die beantragte Tankinfrastruktur nur solchen Wasserstoff abgibt, der im Durchschnitt eines Geschäftsjahres über den Zeitraum der Zweckbindungsfrist der geförderten Tankinfrastruktur mindestens **zu 50 Prozent aus erneuerbarem Wasserstoff** besteht. Die Erzeugung von Wasserstoff gilt als erneuerbar, wenn dieser auf die Treibhausgasminderungsquote im Straßenverkehr anrechenbar ist entsprechend Dritter Teil, Zweiter Abschnitt im Bundes-Immissionsschutzgesetz sowie in der nachgelagerten Bundes-Immissionsschutzverordnung.

Die Erfüllung dieser Voraussetzung ist von dem/der Antragsteller/in mit einer mit dem Antrag einzureichenden Eigenerklärung zu bestätigen. Dafür ist die bereitgestellte Vorlage der Bewilligungsbehörde zu verwenden. Auf Aufforderung sind entsprechende Nachweise einzureichen.

## 3. Förderfähige Ausgaben

Bei der Tank- und Ladeinfrastruktur sind 80 % der zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben förderfähig. Zuwendungsfähig sind die in der untenstehenden Tabelle genannten Bestandteile der Tank- und Ladeinfrastruktur (vgl. Nummer 2.7.1 und 2.7.2 der Richtlinie KsNI). Darüber hinaus ist die Erneuerung von Stromleitungen im Rahmen der Erweiterung des Netzanschlusses ebenfalls förderfähig, wenn ein direkter Bezug zu dem/den beantragten/geförderten Nutzfahrzeug/en gegeben ist und dadurch die Konnexität gewahrt wird. Im Rahmen der Förderung von Ladeinfrastruktur sind Netzanschlussausgaben auch förderfähig, soweit diese verhältnismäßig sind. Eine Förderung von Ausgaben für Wartungsverträge ist ausgeschlossen.

Antragsteller/innen können, falls dies für den Betrieb der beantragten Nutzfahrzeuge notwendig ist, Anträge über Infrastrukturen an mehreren Standorten stellen.

Bei der Tank- und Ladeinfrastruktur sind nur allgemein auf dem Markt verfügbare Produkte förderfähig. Tank- und Ladeinfrastruktur, die zu Forschungs- und Entwicklungszwecken errichtet werden soll sowie Prototypen und Demonstrationsvorhaben sind gegebenenfalls über andere Förderprogramme zu beantragen.

	Bereich Tankinfrastruktur	Bereich Ladeinfrastruktur
Förderfähige Ausgaben	Containerlösungen, mobile Tankstellen (auf Trailern) oder fest installierte Wasserstoff-Tankstellen [je nach Konfiguration Speicher (Drucktank oder Flüssigwasserstoffspeicher), Verdichter, Kühl-Einheit, Zapfsäule und Trailer sowie Poller und Schutzwände für den Schutz vor mechanischen Beschädigungen von wasserstoffführenden Teilen]	Stationäre und mobile Normal- (bis 22 kW) sowie Schnellladeeinrichtung (über 22 kW); Bei Bedarf Herstellung und Erweiterung des Netzanschlusses, Transformer, Übergabestation sowie Pufferspeicher.

#### 4. Priorisierung der Anträge

Die für den Antrag auf Nutzfahrzeuge ermittelte Priorisierung anhand der Kriterien der CO<sub>2</sub>-Einsparungsquote und des Mindestambitionsniveaus gilt gleichermaßen für den zugehörigen Antrag auf Lade- oder Tankinfrastruktur.

Wird im Rahmen des zweiten Förderaufrufs ein Antrag auf Förderung von Lade- oder Tankinfrastruktur für einen bereits im ersten Förderaufruf bewilligten Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen gestellt, werden für die Priorisierung die im verbundenen Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen angegebenen Fahrzeugmerkmale herangezogen.

Zur Gewährleistung einer effizienten Energienutzung ist im Kontext der Beschaffung von Ladesäulen und/oder Pufferspeichern ein Lastmanagement ebenfalls förderfähig.

Ausgaben für Erzeugungsanlagen für Strom und Wasserstoff sowie für die Wartung und den Betrieb der geförderten Tank- und Ladeinfrastruktur sind nicht förderfähig.

#### 5. Nutzung der Tank- und Ladeinfrastruktur durch Dritte

Ferner wird mit der Richtlinie KsNI auf die Anschaffung der betriebliche Tank- und Ladeinfrastruktur auf privaten Standorten, insbesondere auf Betriebshöfen, abgezielt. Soll die beantragte Infrastruktur auf einem fremden Grundstück installiert werden, ist erforderlich, dass der/die Grundstückseigentümer/in dem/der Antragsteller/in während der gesamten Zweckbindungsfrist im Sinne von Nummer 6 der Förderrichtlinie KsNI ein Nutzungsrecht am Grundstück einräumt, um den uneingeschränkten Zugang des/der Antragstellers/in zur Infrastruktur sicherzustellen. Der Bewilligungsbehörde sind geeignete Nachweise (Verträge, schriftliche Vereinbarungen) auf Anforderung vorzulegen.

Die Tank- und Ladeinfrastruktur kann interessierten Nutzern zur Verfügung gestellt werden (**Zugänglichkeit für Dritte**). In diesem Fall muss nach Nummer 2.7 der Richtlinie KsNI eine Nutzung zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen sowie zu marktüblichen Konditionen gewährleistet werden. Eine Zugänglichkeit für Dritte muss gegenüber der Bewilligungsbehörde bei Antragstellung erklärt und nach Bewilligung im Rahmen der regulären Berichtspflichten angezeigt werden.

Bitte beachten Sie, dass die Förderung **öffentlich zugänglicher Tank- und Ladeinfrastruktur** im Rahmen dieser Förderrichtlinie grundsätzlich **nicht vorgesehen** ist. Im Sinne der Richtlinie KsNI ist Tank- und Ladeinfrastruktur öffentlich zugänglich, wenn der zum Tank- oder Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann.

Einnahmen, die sich aus der Nutzung der geförderten Tank- und Ladeinfrastruktur nach Nummer 2.7.1 und 2.7.2 der Richtlinie KsNI ergeben, werden nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelung aus Nummer 1.2 der allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) bzw. Nummer 1.2 der allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-GK) bezüglich der Einnahmen findet in diesem Fall keine Anwendung.

## 6. Technische & rechtliche Anforderungen an Tank- und Ladeinfrastruktur

Es wird darauf hingewiesen, dass es grundsätzlich dem/der Antragsteller/in obliegt, sicherzustellen, dass die geförderte Tank- und Ladeinfrastruktur dem Stand der Technik, und den einschlägigen rechtlichen Anforderungen entspricht. Falls die Tank- und Ladeinfrastruktur für Dritte geöffnet wird, muss sie je nach Nutzungskontext den Anforderungen des Mess- und Eichrechts bzw. der Ladesäulenverordnung entsprechen.

Für die **Ladeinfrastruktur** gelten folgende technische Anforderungen:

- Geltende technische Anforderungen, insbesondere Anforderungen an die technische Sicherheit von Energieanlagen gemäß § 49 Absatz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) vom 7. Juli 2005 (Bundesgesetzblatt I S. 1970, 3621), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Januar 2017 (Bundesgesetzblatt I S. 130) geändert worden ist, sind anzuwenden. § 49 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) ist entsprechend anzuwenden.
- Gefördert werden stationäre Ladestationen gemäß Ladebetriebsarten 3 und 4 nach DIN EN IEC 61851-1 (VDE 0122-1).
- Es gelten die Regeln zum Anschluss an die Niederspannung (VDE-AR-N 4100) bzw. Mittelspannung (VDE-AR-N 4110).
- Die Einbaumaßnahmen sind durch Fachunternehmen vorzunehmen. Insbesondere die Errichtung und Inbetriebnahme der Ladestation muss durch ein Installationsunternehmen erfolgen.
- Die Regelungen des Mess- und Eichrechts sind je nach Nutzungskontext der Ladeinfrastruktur zu beachten.
- Sollte die Steuerung der Ladeeinrichtung nötig sein, ist eine entsprechende Vereinbarung mit dem Netzbetreiber abzuschließen. In diesem Falle gelten auch die gesonderten Anforderungen des Netzbetreibers an die Ladeeinrichtung.

Für die **Tankinfrastruktur** gelten folgende technischen Anforderungen:

- Die Wasserstofftankstelle muss dem Stand der Technik entsprechen und die 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 erfüllen.
- Für die Errichtung von privaten und öffentlichen gasförmigen Wasserstoff-Tankstellen (Gas-Zapfanlagen für Straßenfahrzeuge) sowie für die Erweiterung auf weitere Druckstufen ist die DIN EN 17127 einzuhalten.
- Alle für Dritte öffentlich zugänglichen Tankstellen sollten zusätzlich die nach ISO 19880-1:2020(E) Annex C, Table C empfohlene FAT- und SAT-Matrix für die Validierung eines Dosiersystems mit dem SAE J2601:2016 Protokoll durchlaufen. Dies dient der Gewährleistung für einen nichtdiskriminierenden Zugang für die Betankung von gasförmigem Wasserstoff für Brennstoffzellenstraßenfahrzeuge mit 350 bar oder 700 bar.

## **7. Förderbedingungen für die Inbetriebnahme, Halte- und Betriebsdauer, Standortfestlegung**

Für die erstmalige Inbetriebnahme der geförderten Tank- und Ladeinfrastruktur gilt eine Frist von **24 Monaten ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides**. Die Inbetriebnahme ist dem Bundesamt für Güterverkehr nachzuweisen.

Die im Rahmen dieses Förderprogramms bewilligte Tank- und Ladeinfrastruktur muss mindestens **vier Jahre** ununterbrochen in der Bundesrepublik Deutschland auf den/die Zuwendungsempfänger/in zugelassen und/oder registriert bleiben (vgl. Nummer 6 der Richtlinie KsNI). Die Zweckbindung beginnt mit der **Inbetriebnahme** der Tank- und Ladeinfrastruktur.

Für die Bewilligung von Fördermitteln für Tank- und Ladeinfrastruktur muss vor Antragstellung und mit Antragseinreichung eine Standortfestlegung durch den/die Antragsteller/in erfolgen.

Über diese Richtlinie geförderte mobile Tank- und Ladeinfrastruktur kann im Zeitraum der Zweckbindung den Standort wechseln. Voraussetzung ist, dass der Standortwechsel notwendig ist, um die Versorgung der über diese Richtlinie geförderten Nutzfahrzeuge zu gewährleisten.