



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 Thematik zur 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](#)<sup>1</sup> und auf der Homepage des Bundesamts für Güterverkehr.

### Gliederung des Merkblatts

1. Betriebsnotwendige Tank- und Ladeinfrastruktur .....	1
2. Förderfähige Ausgaben .....	1
3. Nutzung der Tank- und Ladeinfrastruktur durch Dritte .....	2
4. Technische & rechtliche Anforderungen an Tank- und Ladeinfrastruktur .....	2
5. Förderbedingungen für die Inbetriebnahme, Halte- und Betriebsdauer, Standortfestlegung .....	3

---

<sup>1</sup> <https://antrag-gbbmvi.bund.de/>

## 1. Betriebsnotwendige Tank- und Ladeinfrastruktur

Im Rahmen der Richtlinie KsNI wird die für den Betrieb der beantragten Nutzfahrzeuge (reine Batterie, von außen aufladbare Hybrid- oder Brennstoffzellenelektrofahrzeuge) notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur gefördert. Notwendige Infrastruktur heißt, dass nur Infrastruktur gefördert wird, die in einem zweckmäßigen Verhältnis zum Einsatzszenario der Fahrzeuge steht.

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. Des Weiteren kann ein/eine Miet- oder Leasingnehmer/in einen Antrag auf Förderung für Lade- oder Tankinfrastruktur dann stellen, wenn der/die Miet- oder Leasinggeber/in bereits einen Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen gestellt hat und diese/r die damit verbundenen Zuwendungsvoraussetzungen erfüllt.

Die Beschaffung von Tank- und Ladeinfrastruktur durch Miet- oder Leasinggeber/innen ist förderfähig. Eine Förderung von Mietkosten oder Leasingraten für die Infrastruktur ist ausgeschlossen. Nähere Informationen zum Thema Miete und Leasing sind dem „Merkblatt für Miet- und Leasinggeber/innen“ zu entnehmen.

Oberleitungsinfrastruktur ist im Rahmen der Richtlinie KsNI nicht förderfähig.

Bitte beachten Sie, dass aufgrund eines Notifizierungsvorbehalts der Europäischen Kommission gemäß Nummer 1.2 der Richtlinie KsNI derzeit keine Antragsstellung für die Förderung von Tankinfrastruktur für Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw nach § 2 Nummer 4 des Elektromobilitätsgesetzes (EMoG) gemäß Nummer 2.7.2. der Richtlinie KsNI im Rahmen des 1. Förderaufrufs vorgesehen ist. Die Förderung der Beschaffung von Tankinfrastruktur wird vorbehaltlich der Genehmigung durch die Europäische Kommission voraussichtlich im Rahmen künftiger Förderaufrufe möglich sein.

## 2. Förderfähige Ausgaben

Bei der Tank- und Ladeinfrastruktur<sup>2</sup> sind 80 % der zuwendungsfähigen projektbezogenen Gesamtausgaben 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). 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 über andere Förderprogramme zu beantragen.

---

<sup>2</sup> Im Rahmen des 1. Förderaufrufs ist Tankinfrastruktur gem. Nr. 2.7.2 der Richtlinie KsNI nicht förderfähig.

	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.

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.

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

Die Richtlinie KsNI zielt grundsätzlich auf die Errichtung von **betriebsnotwendiger** Tank- und Ladeinfrastruktur an privaten Standorten, insbesondere Betriebshöfen, ab.

Diese Tank- und Ladeinfrastruktur kann gegenüber Dritten zugänglich gemacht werden. In diesem Fall muss eine Nutzung nach Nummer 2.7 der Richtlinie KsNI zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen sowie zu marktüblichen Konditionen i.S.v. § 2 Nr. 9 der Ladesäulenverordnung (LSV) gewährleistet werden. Eine Zugänglichkeit für Dritte muss gegenüber dem Bundesamt für Güterverkehr bei Antragstellung erklärt und nach Bewilligung im Rahmen der regulären Berichtspflichten angezeigt werden.

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.

Eine Zugänglichkeit für Dritte muss gegenüber dem Bundesamt für Güterverkehr bei Antragstellung erklärt und nach Bewilligung im Rahmen der regulären Berichtspflichten angezeigt werden.

### 4. 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 beziehungsweise 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 öffentlichen 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.

## **5. 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 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. Ein Standortwechsel ist im Vorfeld gegenüber dem BAG anzuzeigen und zu begründen.