

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Herrn Ministerialdirektor Berthold Frieß
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

per E-Mail:
poststelle@vm.bwl.de
jennifer.haugstaetter@vm.bwl.de
philipp.baumgartner@vm.bwl.de

Die Geschäftsführerin

Postfach 23 51
71013 Böblingen
Dornierstraße 3
71034 Böblingen

Telefon (0 70 31) 6 23-01
Telefax (0 70 31) 6 23-116
info@wbo.de
www.wbo.de

11. August 2023

Stellungnahme zum Entwurf der Richtlinie zur VwV-LGVFG über die Förderung von Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur; Ihr Geschäftszeichen: VM3-3894-266/4

Sehr geehrter Herr Ministerialdirektor,

vielen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Richtlinienentwurf Ladeinfrastruktur. Herzlichen Dank auch für den Austausch am 10.08.2023, der den Inhalt verständlicher gemacht und Wissenstransfer ermöglicht hat.

Wir begrüßen es, dass die Förderung von Lade- und Tankinfrastruktur in einer eigenständigen Richtlinie geregelt wird. Die Einschränkungen der AGVO sind hingegen leider ernüchternd. Auch der Wegfall der DAWI-de-minimis-VO als beihilferechtliche Grundlage ist aus Unternehmenssicht letztendlich ein großes Förderhemmnis.

Welche Unternehmen dennoch vom Förderprogramm profitieren werden, wird das Förderjahr zeigen. Wir gehen davon aus, dass im Nachgang eine entsprechende Auswertung erfolgt, gestaffelt nach Unternehmensgröße und auch unterteilt nach Ballungsraum / ländlicher Raum, so dass man den ggf. notwendigen Nachjustierungsbedarf auch sehen kann.

Gerne möchten wir auf folgende Punkte eingehen:

- **Zu 2. Rechtsgrundlagen:**
 - Die Beihilfegrenze der De-minimis-Beihilfe ist bei vielen Verkehrsunternehmen bereits ausgeschöpft (im Rahmen der Landes-Busförderung). Das bedeutet, dass in der Regel eine Beihilfegewährung über die De-minimis-Regelung aktuell nicht mehr möglich ist.
 - Wir bitten das VM sich auf EU-Ebene weiter dafür einzusetzen, dass die beihilferechtliche Rechtfertigung über die DAWI-de-minimis-Verordnung in die Richtlinie Ladeinfrastruktur mitaufgenommen werden kann.

- **Zu 3. Zuwendungsempfänger:**
 - Der breite Kreis der Zuwendungsempfänger ist gerechtfertigt. Er wird daher von uns ausdrücklich begrüßt, dass ergänzend zum ÖPNV im Sinne des § 2 Abs. 1 ÖPNVG die Paragraphen 43, 44 PBefG und 1 Nr. 4 Freistellungs-Verordnung umfasst sind. In der VwV-LGVFG und in der Betriebshofförderrichtlinie muss dieser Zuwenderkreis ebenfalls abgebildet werden.
 - Wichtig ist jedoch nun, dass der breite Kreis der Zuwendungsempfänger von der maximalen Beihilfeintensität, die die AGVO in Art. 36a Abs. 5 zulässt, profitiert (siehe untere Punkte 7a und 8a).

- **Zu 4a Art. 36a AGVO:**

Wir haben Bedenken bzgl. des Termins 31. Dezember 2035. Hier werden Risiken auf Unternehmen verlagert, die auf die Verfügbarkeit von grünen Wasserstoff überhaupt keinen Einfluss haben. Das halten wir für nicht sachgerecht. Außerdem wurde im Besprechungstermin am 10.08.2023 deutlich, dass die Tankstellenladeinfrastruktur in ihrer Gesamtheit den 31. Dezember 2035 ggf. „gar nicht mehr erlebt“, weil vorher schon geförderte Teile ersetzt werden müssen. Die Langlebigkeit, die hier vorausgesetzt wird, ist also gar nicht gegeben. Außerdem können Unternehmen doch keine Zusagen machen für eine Zeit, die über die maximale Genehmigungslaufzeit von 10 Jahren hinausgeht. Die Unternehmensperspektive bzw. die Laufzeit von Verkehrsverträgen hat man hier offensichtlich nicht berücksichtigt. Für die Masse der potentiellen Antragsberechtigten auf Unternehmensseite ist das aber von großer Bedeutung.

- **Zu 4b Bestehen eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags:** In der Vergangenheit führte die verpflichtend vorgeschriebene Vereinbarung einer Endschafftsregelung mit dem Aufgabenträger zu Problemen. Die Aufgabenträger verweigerten regelmäßig den Abschluss einer solchen Vereinbarung (Grund u.a.: bei Vorliegen von kleinteiligen Verkehren auf mehrere Aufgabenträger und Kommunen hätte die Endschafftsregelung „gesplittet“ werden müssen – dies ist grundsätzlich denkbar und auch machbar, aber kein Aufgabenträger wollte diese Regelung unterschreiben; die bisherige Endschafftsregelung für den Bus ist daher ungeeignet und müsste angepasst werden).
- **Zu 5. weitere Fördervoraussetzungen:**
 - Welche weiteren Voraussetzungen des LGVFG und der VwV-LGVFG gelten über die Richtlinie Ladeinfrastruktur hinaus? Es ist aktuell unbekannt, in welchem Umfang und in welcher Ausgestaltung die geplanten Ergänzungen bzw. Anpassungen in der VwV-LGVFG stattfinden. Folglich ist auch noch unbekannt, welche möglichen (zusätzlichen) Voraussetzungen gelten werden.
 - Unter anderem setzt Art. 36 a der AGVO nicht voraus, dass Ladepunkte während der gesamten Dauer der Zweckbindungsfrist mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgt werden müssen. Aus unserer Sicht ist daher Abstand von einer solchen Einschränkung zu, auch vor dem Hintergrund, dass ein Bezug von erneuerbarem Strom im Einzelfall schwierig sein könnte bzw. im Zweifel mit höheren Kosten verbunden ist.
- **Zu 6. Zuwendungsfähige Maßnahmen und Gegenstände:** Die Richtlinie Ladeinfrastruktur muss technologieoffen ausgestaltet sein, damit auch emissionsneutrale Lösungen vor Ort gefördert werden können (insb. die Betankung von Fahrzeugen mit Biomethan). Zwar umfasst Art. 36 a AGVO lediglich eine Beihilfe für Lade- und Tankinfrastruktur, die die Fahrzeuge mit Strom oder Wasserstoff versorgen. Jedoch ist es möglich, über die übrigen Rechtsgrundlagen (u.a. Öffentlicher Dienstleistungsauftrag) solche Lösungen zu fördern. Dieser Handlungsspielraum muss für eine umfassende Förderung genutzt werden.
- **Zu 7a Förderung nach Art. 36a AGVO:** Es ist zu prüfen, ob auf der Grundlage von Art. 36a Abs. 4 i.V.m. Abs. 5 AGVO eine Förderung mit einer Beihilfeintensität von bis zu 100 % von eigenwirtschaftliche Unternehmen bzw. von Unternehmen, die die Verkehrsleistung auf Basis einer Direktvergabe erbringen, möglich ist. Unseres Erachtens sind diese Unternehmen nicht ausgeschlossen, sodass diese ebenfalls von den hohen Beihilfeintensitäten profitieren können. **Begründung:** Die Begrifflichkeit „wettbewerbliche Ausschreibung“ in Art. 36a Abs. 4 ff. AGVO führt zu keinem Abschluss. Die in Art. 36a AGVO grundsätzlich vorausgesetzte wettbewerbliche Ausschreibung betrifft (lediglich) die Gewährung der Zuwendung an sich (siehe Art. 36a Abs. 4 AGVO: „Beihilfen nach diesem Artikel müssen im Rahmen einer wettbewerblichen Ausschreibung gewährt werden“; diese Ausschreibung ist in 7a des Richtlinienentwurfs verankert). Die wettbewerbliche Ausschreibung i.S.v. Art. 2 Nr. 38 AGVO ist nicht gleichzusetzen mit einem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der im Rahmen einer Ausschreibung vergeben wurde.

- **Zu 8a Förderhöhe:** Art. 36 a AGVO ermöglicht es, dass im Rahmen einer wettbewerblichen Ausschreibung im Sinne des Art. 2 Nr. 38 AGVO die Beihilfeintensität bis zu 100 Prozent der beihilfefähigen Kosten beträgt. Die Gewährung der Beihilfe über eine wettbewerbliche Ausschreibung ist unter 7a der Entwurfsrichtlinie vorgesehen. Es sollte daher die maximale Beihilfeintensität ausgenutzt und so in der Richtlinie mitaufgenommen werden. Aktuell ist lediglich eine Förderung bis zur Höhe von 75 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten vorgesehen.
- **Zu 9a Zweckbindungsfrist:** eine Zweckbindungsfrist von pauschal 14 Jahren beim Wasserstoff ist nicht sachgerecht. Erhebliche Teile der Wasserstoffinfrastruktur erreichen diesen Zeitraum nicht und müssen vorher ersetzt werden. Der Zeitraum dürfte bei 7 bis 8 Jahren liegen. Angesichts einer maximalen Genehmigungslaufzeit von 10 Jahren und der Tatsache, dass solche Projekte ja nicht am Tag 1 der Laufzeitenbeginns umgesetzt werden, halten wir eine Zweckbindungsfrist bei Wasserstoffinfrastruktur von maximal 8 Jahren für erfüllbar.
- **Reihungskriterium – Aufnahme „ländlicher Raum“:**

Verhältnis der Beihilfe pro Gesamtlade- bzw. Tankleistung: Ein Reihungskriterium das rein am Verhältnis der Beihilfe pro Gesamtlade- bzw. Tankleistung ausgerichtet ist halten wir für nicht sachgerecht, weil es kleine Unternehmen benachteiligt. Gerade diese aber sollen doch mit dem Förderprogramm transfirmiert werden. Im Rahmen der Busförderung gibt es das Kriterium „Ländlicher Raum“, das mit 25 % in der Reihung gewichtet wird. Wir bitten dringend um Aufnahme dieses Kriteriums auch hier bei der LIS-Förderung, gerade im Hinblick darauf, dass im ländlichen Raum die Masse der kleinen Unternehmen ihren Unternehmenssitz hat und bei diesen das Verhältnis der Beihilfe pro Gesamtladeleistung dann einfach schlechter ist als bei großen Einheiten.

Mit freundlichen Grüßen


Yvonne Hüneburg
Geschäftsführerin