



## Bundesministerium für Digitales und Verkehr

### Bekanntmachung der Förderrichtlinie „Solarstrom für Elektrofahrzeuge“

Vom 25. August 2023

#### Präambel

Die Bundesregierung verfolgt ambitionierte Ziele, um die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor deutlich zu senken. Von zentraler Bedeutung sind dabei im Bereich des Straßenverkehrs der Umstieg auf die Elektromobilität und die Versorgung der elektrisch betriebenen Fahrzeuge mit Strom, der zu einem möglichst hohen Anteil durch erneuerbare Energien erzeugt wird. Die Möglichkeit zum Aufladen des eigenen Elektrofahrzeugs am eigenen Wohngebäude ist eine der am häufigsten genutzten und attraktivsten Anwendungsfälle von Ladeinfrastruktur. Dort, wo diese Möglichkeit geschaffen wird, ist die Akzeptanz der Elektromobilität besonders hoch. Dabei sind sowohl die individuellen Anreizwirkungen als auch die klimapolitischen Effekte umso größer, je enger die Versorgung der Elektrofahrzeuge an einem bestimmten Ladepunkt mit der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien verknüpft ist. Die Verknüpfung der Vor-Ort-Erzeugung von Strom aus erneuerbarer Energie mittels einer Photovoltaikanlage mit dem Vor-Ort-Verbrauch durch das Laden eines Elektrofahrzeugs stellt ein äußerst wirksames Mittel dar, um die Akzeptanz der Elektromobilität zu stärken, den Klimaschutzbeitrag der betreffenden Elektrofahrzeuge deutlich zu erhöhen und gleichzeitig den Anpassungsaufwand auf Seiten der Stromnetze zu reduzieren.

Photovoltaikanlagen leisten in Deutschland bereits einen erheblichen Beitrag zur Stromversorgung aus erneuerbaren Energien. Die Möglichkeiten, den lokal erzeugten Strom vor Ort zu verbrauchen, können durch stationäre Batteriespeicher optimiert werden. Da Photovoltaik mittags am meisten Strom erzeugt, der Strombedarf der Haushalte aber morgens und abends Spitzenwerte erreicht, kann durch die Integration eines stationären Speichers der Eigennutzungsanteil für das Laden des eigenen Elektrofahrzeugs erhöht werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, den Eigennutzungsanteil durch Nutzbarmachung der Traktionsbatterie des Elektrofahrzeugs zum bidirektionalen Ein- und Ausspeisen in das Hausnetz (Vehicle-to-Home) zusätzlich zu erhöhen. Eine Anlagenkombination aus Photovoltaikanlage, Speicher und Ladestation mit optimiertem Eigennutzungsanteil verbessert die Netzstabilität und reduziert die Abhängigkeit von Strompreisschwankungen. Die positiven Effekte der Elektromobilität kommen insbesondere dann zum Tragen, wenn für das eigene Elektrofahrzeug selbsterzeugter erneuerbarer Strom genutzt wird.

Für den Markthochlauf und damit für den Erfolg der Elektromobilität ist eine flächendeckende und bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur – sowohl im öffentlich zugänglichen als auch nicht öffentlich zugänglichen Bereich – zwingende Voraussetzung. Das Aufladen des eigenen Elektrofahrzeugs im nicht öffentlichen Bereich umfasst laut Nationaler Plattform Zukunft der Mobilität circa 60 bis 85 Prozent aller Ladevorgänge.

Der Anteil des Verkehrssektors an den Gesamtemissionen in Deutschland lag im Jahr 2021 mit 147,6 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten bei circa 19,4 Prozent (Quelle: Umweltbundesamt, Emissionen des Verkehrs, Stand 03/2023). Durch das Förderprogramm ergibt sich ein Einsparpotenzial von maximal 2,6 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, abhängig von der Dimensionierung, Nutzungsdauer und Anzahl der geförderten Gesamtsysteme unter Berücksichtigung der verfügbaren Haushaltsmittel.

#### 1 Förderziel und Zwecksetzung; Begriffsbestimmungen

##### 1.1 Förderziel und Zwecksetzung

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie, den §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) sowie nach den dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften Zuwendungen für die Beschaffung und Errichtung einer Anlagenkombination aus Photovoltaikanlage, Speicher und Ladestation für Elektrofahrzeuge im nicht öffentlichen Bereich von eigenen und selbstgenutzten Wohngebäuden.

Ziel der Förderung ist es, Privatpersonen zu motivieren, Ladeinfrastruktur im nicht öffentlichen Bereich zu schaffen und für das Laden des eigenen Elektrofahrzeugs selbsterzeugten Strom aus einer privaten Photovoltaikanlage zu nutzen. Um den Eigenverbrauch der Photovoltaikanlage zu erhöhen, werden zur zeitlichen Entkopplung von Erzeugung und Verbrauch zusätzlich stationäre Speicher gefördert. Die Ladestation wird im Sinne einer Innovationskomponente optional als bidirektionale Ladestation gefördert. Damit leistet das Gesamtsystem einen Beitrag zur Stärkung der Elektromobilität sowie zur dezentralen Energieversorgung und Sektorenkopplung auf privater Ebene.

Zwecksetzung ist die Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur in Kombination mit selbsterzeugtem erneuerbarem Strom in eigenen und selbstgenutzten Wohngebäuden.



Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr gewährt der Bund im Rahmen eines Zuschussprogramms der mit der Umsetzung des Förderprogramms beauftragten Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) Zuschüsse aufgrund pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

### 1.2 Begriffsbestimmungen

Für diese Förderrichtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „Photovoltaikanlage“ – dezentrale Energie-Erzeugungsanlage als „Anlage“ im Sinne des § 3 Nummer 1 und 41 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG 2023).
- b) „Speicher“ – auch als Batteriespeicher, Hausspeicher oder Stromspeicher bezeichnet; Energiespeicheranlage im Sinne des § 3 Nummer 1 EEG 2023, die ausschließlich Energie aus erneuerbaren Energien aufnimmt.
- c) „Ladestation“ – Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge im Sinne des Buchstaben f, die aus einem oder mehreren Ladepunkten bestehen kann. Beispiele für eine Ladestation sind eine Wallbox oder eine Ladesäule.
- d) „Bidirektionale Ladestation“ – eine Ladestation, die technisch in der Lage ist, bidirektional zu laden; im Sinne dieser Richtlinie bedeutet bidirektionales Laden das Laden und Entladen von Energie aus der Traktionsbatterie des Elektrofahrzeugs zum Verbrauch im Haus-Stromnetz (V2H, Vehicle-to-Home).
- e) „Ladepunkt“ – Einrichtung, die dem Aufladen von Elektrofahrzeugen dient und an der zur gleichen Zeit nur ein Elektrofahrzeug aufgeladen werden kann.
- f) „Elektrofahrzeug“ – rein batteriebetriebenes Elektrofahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 2 des Elektromobilitätsgesetzes der Klassen M1 und N1.
- g) „Gesamtsystem“ – eine Anlagenkombination aus Photovoltaikanlage, Speicher und nicht öffentlich zugänglicher – optional bidirektionaler – Ladestation für Elektrofahrzeuge sowie die für den gekoppelten Betrieb der Anlagen notwendigen Nebenanlagen wie der Wechselrichter, das Energiemanagementsystem und der Netzanschluss.
- h) „Nicht öffentlich zugänglicher Ladepunkt“ – auch als privater Ladepunkt bezeichnet; Einrichtung im Sinne des Buchstaben e, deren Zugang nur einem bestimmten, klar abgrenzbaren Personenkreis eingeräumt ist. Ein bestimmter, klar abgrenzbarer Personenkreis ist dem Betreiber entweder namentlich bekannt oder kann von ihm bei Bedarf individuell identifiziert werden (siehe § 2 Nummer 5 der Ladesäulenverordnung sowie die Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in ihrer jeweils gültigen Fassung).
- i) „Innovationskomponente“ – im Sinne dieser Richtlinie eine am Markt noch nicht etablierte Technologie, welche noch nicht final durch Normen beziehungsweise Standards beschrieben ist.

## 2 Gegenstand der Förderung

Gefördert werden der Erwerb und die Errichtung einer Kombination aus Photovoltaikanlage, Speicher und einer nicht öffentlich zugänglichen, stationären – optional bidirektionalen – Ladestation (Gesamtsystem). Die Förderung einzelner Komponenten des Gesamtsystems ist ausgeschlossen. Das Gesamtsystem muss auf dem Grundstück eines bestehenden, eigenen und selbstgenutzten Wohngebäudes installiert werden. Der erzeugte und bei Bedarf zwischengespeicherte eigene Solarstrom muss vorrangig für den Ladevorgang des Elektrofahrzeugs dienen. Das Gesamtsystem ist ausschließlich auf dem Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland zu errichten.

## 3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind natürliche Personen als Träger von Investitionsmaßnahmen zur Errichtung eines Gesamtsystems aus Photovoltaikanlage, Speicher und einer nicht öffentlich zugänglichen, stationären – optional bidirektionalen – Ladestation für Elektrofahrzeuge an bestehenden, eigenen und selbstgenutzten Wohnhäusern. Antragsberechtigte müssen Eigentümer des selbstgenutzten Wohngebäudes sein und in diesem Haus den Erst-, Haupt- oder alleinigen Wohnsitz haben.

## 4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Das Vorhandensein eines eigenen Elektrofahrzeugs oder die bereits getätigte verbindliche Bestellung eines solchen Fahrzeugs ist Voraussetzung für die Förderung. Zudem muss der selbsterzeugte erneuerbare Solarstrom vorrangig zum Laden des Elektrofahrzeugs genutzt werden.

## 5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

### 5.1 Zuwendungsart, Finanzierungsart

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Wege der Festbetragsfinanzierung durch einen Investitionszuschuss, der nach Abschluss und Nachweis des Vorhabens durch die KfW überwiesen wird. Der maximale Zuschuss beträgt 9 600 Euro beziehungsweise, inklusive Innovationskomponente für eine bidirektionale Ladestation, 10 200 Euro. Unterschreiten die Gesamtausgaben des Vorhabens den Zuschussbetrag, wird keine Förderung gewährt.



### 5.2 Zuwendungshöhe

Der Zuschuss für die Hardware inklusive Installationskosten setzt sich aus leistungsabhängigen Pauschalbeträgen für die Photovoltaikanlage und den Batteriespeicher sowie einem Pauschalbetrag für die Ladestation zusammen:

Fördergegenstand	Förderfähige Dimensionierung	Förderbetrag
Photovoltaikanlage	mindestens 5 kWp	600 Euro pro kWp, maximal 6 000 Euro
Speicher	mindestens 5 kWh	250 Euro pro kWh, maximal 3 000 Euro
Ladestation	mindestens 11 kW	600 Euro für die Ladestation
Optional als Innovationskomponente: Bidirektionale Ladestation	mindestens 11 kW	1 200 Euro für die bidirektionale Ladestation

### 5.3 Finanzierungsform

Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt.

### 5.4 Zuwendungsfähige Ausgaben

Bei der Ermittlung der Gesamtausgaben können Ausgaben für folgende Leistungen berücksichtigt werden:

- Photovoltaikanlage
- Wechselrichter (Hardware)
- Speicher
- Ladestation (Hardware)
- Energiemanagementsystem/Lademanagementsystem/Lastmanagementsystem
- Elektrischer Anschluss (Netzanschluss)
- Notwendige Elektroinstallationsarbeiten
- Notwendige technische und bauliche Maßnahmen am Netzanschlusspunkt und am Gebäude, zum Beispiel bauliche Veränderungen zur Teilnahme an einem Flexibilitätsmechanismus nach § 14a des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG)
- Notwendige Ertüchtigungs-/Modernisierungsmaßnahmen der Gebäudeelektrik sowie der Telekommunikationsanbindung aller Komponenten des Gesamtsystems

Die Zuwendung ist vor Beginn des Vorhabens zu beantragen. Mit dem Vorhaben darf erst nach Erhalt der Zusage der KfW begonnen werden. Als Beginn eines Vorhabens gilt die verbindliche Bestellung des Gesamtsystems beziehungsweise der Abschluss des Lieferungs- oder Leistungsvertrags. Planungs- und Beratungsleistungen gelten nicht als Vorhabenbeginn.

## 6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

### 6.1 Allgemeine Anforderungen

Die Einbaumaßnahmen sind durch Fachunternehmen vorzunehmen. Insbesondere die Errichtung und Inbetriebnahme der Photovoltaikanlage, des Speichers und der Ladestation muss durch ein Installationsunternehmen unter Beachtung der Vorgaben des § 13 der Niederspannungsanschlussverordnung (NAV) erfolgen.

Meldepflichten:

- Photovoltaikanlage: Meldepflichten gegenüber dem zuständigen Netzbetreiber, dem Finanzamt und dem Marktstammdatenregister bei der Bundesnetzagentur sind einzuhalten und etwaige Zustimmungen einzuholen.
- Speicher: Meldepflichten gegenüber dem zuständigen Netzbetreiber, dem Finanzamt und dem Marktstammdatenregister bei der Bundesnetzagentur sind einzuhalten und erforderliche Zustimmungen einzuholen.
- Ladestation: Die Ladestation ist gemäß den jeweils geltenden Vorschriften für den Betrieb von elektrischen Verbrauchsgerten, Ladestationen und Eigenanlagen der NAV vor Inbetriebnahme beim Netzbetreiber anzumelden und es sind etwaige Zustimmungen einzuholen (§ 19 Absatz 2 NAV).

### 6.2 Technische Anforderungen an das Gesamtsystem

- Geltende technische Anforderungen, insbesondere Anforderungen an die technische Sicherheit von Energieanlagen gemäß § 8 ff. EEG 2023 beziehungsweise § 49 EnWG sind einzuhalten.
- Es ist sicherzustellen, dass die Anlagenkonfiguration so ausgestaltet ist, dass der von der Photovoltaikanlage erzeugte Strom vorrangig für den Eigenverbrauch genutzt wird, in dem Sinne, dass
  - a) der Strom aus der Photovoltaikanlage vorrangig und direkt in die Batterie des Elektrofahrzeugs (Traktionsbatterie) geleitet wird,
  - b) der den Eigenverbrauch übersteigende Anteil des Stroms aus der Photovoltaikanlage vorrangig für die Eigen-speicherung genutzt und erst nachrangig ins Netz der allgemeinen Versorgung eingespeist wird,
  - c) der von stationären oder mobilen Speichern erzeugte (zurückgespeiste) Strom vorrangig für den Eigenverbrauch genutzt und erst nachrangig ins Netz der allgemeinen Versorgung eingespeist wird.



- Zur bestmöglichen Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien beziehungsweise zur Vermeidung von temporären Überlastungen des Verteilnetzes gelten folgende Anforderungen an die Anbindbarkeit und Steuerbarkeit der zu fördernden, intelligenten Ladestation, der Photovoltaikanlage (hier des Solar-Wechselrichters), des Speichers beziehungsweise des Energiemanagementsystems:
  - a) Der sichere Betrieb des Batteriespeichersystems und der Batterie ist durch die Einhaltung des aktuellen Stands der Technik zu gewährleisten.
  - b) Die ordnungsgemäße und sichere Inbetriebnahme ist durch eine geeignete Fachkraft zu bestätigen und der Nachweis darüber ist auf Verlangen vorzulegen (Fachunternehmererklärung).
  - c) Die Komponenten müssen über eine sichere digitale, bidirektionale Kommunikationsschnittstelle verfügen und gängige, standardisierte Kommunikationsprotokolle unterstützen sowie eine sichere Software-Update-Fähigkeit aufweisen, so dass zukünftig eine Absicherung auf Transportebene nach Stand der Technik, beschrieben durch die technischen Richtlinien des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik (insbesondere TR 2102-1 und -2), ermöglicht werden kann, um Datenschutz und Datensicherheit zu gewährleisten. Ferner müssen die Komponenten hinreichend Platz für die Nachrüstung mittels steckbarer Komponenten (beispielsweise Kommunikationsadapter nach TR-03109-5) vorsehen, so dass zukünftig eine sichere und interoperable Anbindbarkeit an das Smart-Meter-Gateway nach dem Messstellenbetriebsgesetz ermöglicht werden kann, um mit anderen Komponenten und Akteuren innerhalb des Energiesystems sicher über ein intelligentes Messsystem kommunizieren zu können.
  - d) Ist noch kein Smart-Meter-Gateway vorhanden, genügt der Nachweis, dass der Letztverbraucher den Messstellenbetreiber nach § 34 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 des Messstellenbetriebsgesetzes mit der Ausstattung mit einem intelligenten Messsystem beauftragt hat oder der Messstellenbetreiber die Ausstattung gemäß § 37 Absatz 2 des Messstellenbetriebsgesetzes angekündigt hat.
  - e) Die Kommunikationsschnittstelle zur Steuerung der Komponenten des Gesamtsystems kann entweder kabelgebunden (Ethernet) oder kabellos ausgeprägt sein, die Kommunikation muss über ein IP-basiertes Protokoll (zum Beispiel gemäß VDE AR 2829) stattfinden.

### 6.3 Zusätzliche Anforderungen an die Ladestation

Förderfähig sind ausschließlich nicht öffentlich zugängliche Ladestationen, die an Stellplätzen eines eigenen, selbstgenutzten Wohngebäudes errichtet werden und zum Aufladen von eigenen Elektrofahrzeugen genutzt werden.

- Die Ladestation muss eine Ladeleistung von 11 Kilowatt oder mehr pro Ladepunkt aufweisen.
- Die Ladeleistung entspricht entweder der Nenn-Ladeleistung, die vom Hersteller ausgewiesen wird, oder der eingestellten Ladeleistung. Die Einstellung der maximalen Ladeleistung darf nur von autorisiertem Fachpersonal vorgenommen werden.
- Gefördert werden stationäre Ladestationen gemäß Ladebetriebsarten 3 und 4 nach DIN EN IEC 61851-1 (VDE 0122-1).
- Sofern die Ladestation mit einem IT-Backend-System kommuniziert, muss die Ladestation über ausreichend sichere und standardisierte Kommunikationsschnittstellen an ein IT-Backend angebunden sein. Die ausreichende IT-Sicherheit wird vermutet, wenn die Ladestation mindestens das Protokoll TLS1.2 mit kryptografischen Verfahren (oder vergleichbar beziehungsweise höher) nach dem Stand der Technik ermöglicht.
- Die Ladestation muss in der Lage sein, den von der Photovoltaikanlage erzeugten Strom für den Eigenverbrauch optimiert zu laden.
- Die Ladestation muss eine sichere Software-Update-Fähigkeit gewährleisten, so dass (zukünftig) technisch eine Integration in ein Energiemanagementsystem ermöglicht werden kann. Dieses Energiemanagementsystem stellt zukünftig die sichere Anbindbarkeit an ein Smart-Meter-Gateway (SMGW, § 2 Satz 1 Nummer 19 des Messstellenbetriebsgesetzes) sicher. Alternativ muss die Ladestation eine Update-Fähigkeit gewährleisten, so dass zukünftig eine direkte sichere Anbindbarkeit an ein Smart-Meter-Gateway (SMGW, § 2 Satz 1 Nummer 19 des Messstellenbetriebsgesetzes) erfolgen kann. So sollen zukünftig neue Funktionen (zum Beispiel Netzanschlussleistungsbegrenzung nach § 14a EnWG Anpassung und Verarbeitung von Steuer- und Tarifsignalen) über das Smart-Meter-Gateway umgesetzt werden können.
- Die Ladestation muss in der Lage sein, Vorgaben und Fahrpläne für Netzanschlussleistungsmaximalwerte des Leistungs- und Energiemanagementsystems von berechtigten Stellen mit der Möglichkeit zur Priorisierung zu verarbeiten.
- Zudem gelten für die Ladestation die Anforderungen aus Nummer 6.2.

Die bidirektionale Ladestation muss zusätzlich zu den in den Nummern 6.2 und 6.3 dieser Förderrichtlinie genannten Anforderungen folgende Eigenschaften aufweisen:

- a) Die Ladestation muss die Kommunikation zum Elektrofahrzeug nach ISO 15118-20:2022 ermöglichen.
- b) Zertifizierter Netz- und Anlagenschutz und Inselnetzerkennung nach VDE AR N 4105:2018
- c) LVRT-Fähigkeit (Low Voltage Ride Through)
- d) Bidirektionale Strommessung



Zudem ist zwingend darauf zu achten, dass die elektrische Anlage bei der Installation von bidirektionalen Ladestationen auf den möglichen maximalen Strom im Rückspeisefall (Entladen des Fahrzeugs) ausgelegt ist, um Überlastungen zu vermeiden.

Der Fördermittelgeber behält sich vor, die technischen Anforderungen an eine bidirektionale Ladestation mit Rücksicht auf technische Entwicklungen anzupassen. Die jeweils geltenden Anforderungen an eine bidirektionale Ladestation werden im jeweils geltenden Merkblatt der KfW „Solarstrom für Elektroautos“ geregelt. Maßgeblich für die Bewertung der Förderfähigkeit sind die gültigen Anforderungen zum Zeitpunkt der Antragstellung.

Zur Sicherstellung der Einhaltung der technischen Anforderungen wird eine Liste mit förderfähigen Ladestationen geführt und für die Antragsteller auf der Internetseite der KfW veröffentlicht.

#### 6.4 Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energien

Voraussetzung für die Förderung ist, dass der für den Verwendungszweck erforderliche Strom zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien stammt. Dieser soll vorrangig aus der Eigenerzeugung mittels Photovoltaikanlage vor Ort stammen und kann zusätzlich über einen entsprechenden Stromliefervertrag bezogen werden.

#### 6.5 Standort/Zugänglichkeit

Förderfähig sind ausschließlich Gesamtsysteme, die an, in oder auf bestehenden, eigenen und selbstgenutzten Wohngebäuden errichtet werden und zur Aufladung des eigenen Elektrofahrzeugs dienen.

Die Ladestation kann im gesamten Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland errichtet werden und darf nicht öffentlich zugänglich im Sinne der Ladesäulenverordnung beziehungsweise der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in ihrer jeweils gültigen Fassung sein.

### 7 Verfahren

#### 7.1 Einschaltung eines Projektträgers, Antragsunterlagen und Nutzung des elektronischen Antragsystems

Diese Förderrichtlinie wird durch die KfW umgesetzt.

KfW

Palmengartenstraße 5–9  
60325 Frankfurt am Main  
Telefon: 069/74 31-0  
E-Mail: [info@kfw.de](mailto:info@kfw.de)

Diese Förderrichtlinie, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter folgender Internetadresse abgerufen werden: [www.kfw.de/442](http://www.kfw.de/442)

Förderanträge sind über das elektronische Kundenportal der KfW zu stellen: [www.kfw.de/442-MeineKfW](http://www.kfw.de/442-MeineKfW)

Soweit sich hierzu Änderungen ergeben, wird dies im Bundesanzeiger oder in anderer geeigneter Weise bekannt gegeben. Alle Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen zu diesem Förderprogramm können unmittelbar bei der KfW angefordert oder auf der Internetseite eingesehen werden.

#### 7.2 Antragsverfahren

##### 7.2.1 Zuschuss beantragen

Der Zuschuss ist vor Beginn des Vorhabens vom Antragsteller im KfW-Kundenportal „Meine KfW“ zu beantragen. Der Antragsteller wählt das Produkt „Solarstrom für Elektroautos“ (442) aus. Bei der Antragstellung ist zu beachten, dass die Angaben (Leistung der Photovoltaikanlage und Leistung des Stromspeichers) nach der Antragstellung im Kundenportal „Meine KfW“ nicht mehr erhöht werden können.

##### 7.2.2 Vorhaben durchführen

Die dem Antragsteller über das KfW-Kundenportal „Meine KfW“ übermittelte Zusage der KfW stellt ein Angebot auf Abschluss eines privatrechtlichen Zuschussvertrags zu den darin niedergelegten Bedingungen dar.

##### 7.2.3 Zuschuss erhalten

Für die Auszahlung des Zuschusses bestätigt der Antragsteller im KfW-Kundenportal „Meine KfW“ die ordnungsgemäße Durchführung des Vorhabens. Hierfür benötigt er alle Rechnungen über die förderfähigen Kosten und Leistungen der Fachunternehmen. Zusätzlich kann ein Nachweis für das Elektrofahrzeug (zum Beispiel Zulassung, Leasingvertrag) erforderlich sein.

#### 7.3 Verwendungsnachweisverfahren

Der Antragsteller erfasst die Daten zum installierten Gesamtsystem, bestätigt die Vorhabendurchführung und lädt alle Rechnungen zu den förderfähigen Leistungen im KfW-Kundenportal „Meine KfW“ hoch. Es gelten folgende Anforderungen an die Rechnungen:

- Die Anforderungen gemäß § 14 des Umsatzsteuergesetzes zur Ausstellung von Rechnungen sind einzuhalten, zum Beispiel Angabe der Umsatzsteuer-Identifikationsnummer oder Steuernummer.
- Die förderfähige Photovoltaikanlage, der Speicher und die Ladestation müssen konkret benannt (Leistung der Photovoltaikanlage, Leistung des Speichers, Hersteller, Modellbezeichnung) und die Arbeitsleistung ausgewiesen werden.



- Die Adresse des Investitionsobjekts muss aufgeführt werden.
- Die Ausfertigung der Rechnung muss in deutscher Sprache erfolgen.
- Die Rechnungen über die erbrachten förderfähigen Leistungen sind unbar zu begleichen.

Der Nachweis der ordnungsgemäßen Durchführung des Vorhabens muss innerhalb von sechs Monaten nach Erfüllung des Zweckes, spätestens jedoch innerhalb von 24 Monaten nach Zusage, bei der KfW erfolgen.

#### 7.4 Auszahlungsverfahren

Nach Vorlage aller notwendigen Unterlagen entsprechend Nummer 7.3 und deren positiver Prüfung durch die KfW, wird der Zuschussbetrag auf das Bankkonto des Antragstellers überwiesen.

#### 7.5 Zweckbindung

Das geförderte Gesamtsystem ist ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme mindestens sechs Jahre zweckentsprechend zu nutzen. Eine Verwendung entgegen der Zweckbindung kann zur Rückforderung des Zuschusses führen.

#### 7.6 Kombination mit anderen Fördermitteln

Die Kombination mit anderen öffentlichen Fördermitteln wie Krediten, Zulagen und Zuschüssen ist nicht möglich.

#### 7.7 Auskunft- und Sorgfaltspflichten des Zuschussempfängers

Innerhalb von zehn Jahren nach dem Datum der Zusage sind vom Zuschussempfänger alle relevanten Nachweise über die Einhaltung der Fördervoraussetzungen, zum Beispiel Produktzertifikate der Hersteller, Errichtungsnachweise beziehungsweise Montagebescheinigungen inklusive der Originalrechnungen und Zahlungsnachweise, zum Beispiel Kontoauszüge, aufzubewahren und der KfW auf Verlangen vorzulegen. Die KfW behält sich eine jederzeitige Überprüfung der Nachweise sowie eine Vor-Ort-Kontrolle des geförderten Gesamtsystems vor.

#### 7.8 Zu beachtende Vorschriften

Für die Zusage, Auszahlung und Abrechnung der Investitionszuschüsse sowie für den Nachweis und die Prüfung ihrer Verwendung und ihrer etwaigen Rückforderung sind die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften sowie die §§ 48, 49 und 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes von der KfW anzuwenden und sinngemäß vertragsrechtlich umzusetzen. Sie werden für die bankmäßige Abwicklung des Zuschussprogramms im Rahmen privatrechtlicher Verträge, soweit in dieser Richtlinie nichts Abweichendes geregelt ist, durch die jeweils geltenden Allgemeinen Bestimmungen für Investitionszuschüsse der KfW abschließend umgesetzt. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zu Prüfung berechtigt. Der Zuschussempfänger wird an geeigneter Stelle auf die vorstehenden Regelungen hingewiesen. Dies gilt ebenfalls für den Hinweis, dass Antragsteller nur im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel eine Förderung erhalten können (kein Rechtsanspruch). Privathaushalte, die Strom in das Netz einspeisen und hierfür eine Einspeisevergütung nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz erhalten, sind unternehmerisch tätig. Sie stehen mit allen anderen stromerzeugenden Unternehmen im Wettbewerb und sind als Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) anzusehen. Die Gewährung von staatlichen Fördermitteln an wirtschaftlich tätige Einheiten, d. h. Unternehmen, erfolgt im Rahmen der vorliegenden Förderrichtlinie als De-minimis-Beihilfe gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung. Der Antrag hat eine Erklärung zu enthalten, in der der Antragsteller alle anderen ihm gewährten De-minimis-Beihilfen in den beiden vorangegangenen Steuerjahren sowie im laufenden Steuerjahr angibt.

#### 7.9 Subventionserhebliche Tatsachen

Bei den im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendungen kann es sich um Subventionen im Sinne § 264 Absatz 8 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionengesetzes. Vor der Vorlage der förmlichen Förderanträge werden die Antragsteller in diesem Fall über die subventionserheblichen Tatsachen und die Strafbarkeit eines Subventionsbetrugs nach § 264 StGB in Kenntnis gesetzt und geben hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

### 8 Erfolgskontrolle

Im Rahmen der Nachweisprüfung wird durch das BMDV nach der Verwaltungsvorschrift Nummer 11a zu § 44 BHO eine Erfolgskontrolle der jeweiligen Fördermaßnahme und nach den in den Verwaltungsvorschriften zu § 7 BHO festgelegten Grundsätzen eine Erfolgskontrolle des Förderprogramms selbst hinsichtlich des übergeordneten Förderziels nach der Präambel sowie Nummer 1.1 durchgeführt.

Die begleitende Erfolgskontrolle des Förderprogramms wird laufend durchgeführt. Die abschließende Erfolgskontrolle erfolgt nach Abschluss des Förderprogramms.

Im Rahmen der begleitenden Erfolgskontrolle des Förderprogramms wird insbesondere untersucht, ob die im Rahmen des Förderprogramms definierten Ziele der geförderten Vorhaben erreicht wurden, beziehungsweise der derzeitige Umsetzungsstand eine den Plänen entsprechende Zielerreichung vermuten lässt (Zielerreichungskontrolle). Sollten im Rahmen der begleitenden Erfolgskontrolle signifikante Verzögerungen deutlich werden, wird sich das BMDV über Umfang und Gründe der Verzögerungen informieren und entsprechende Maßnahmen einleiten.



Die abschließende Erfolgskontrolle untersucht, ob

- a) die im Rahmen des Förderprogramms verfolgten Ziele der geförderten Vorhaben erreicht wurden beziehungsweise der derzeitige Umsetzungsstand eine den Plänen entsprechende Zielerreichung vermuten lässt (Zielerreichungskontrolle);
- b) die Projekte zur Erreichung der übergeordneten Ziele der Fördermaßnahme beigetragen haben (Wirkungskontrolle);
- c) der Vollzug der Projekte im Hinblick auf den individuellen Ressourcenverbrauch wirtschaftlich war (Vollzugswirtschaftlichkeit) und somit auch die gesamte Fördermaßnahme zur Erreichung der gesetzten Ziele wirtschaftlich ist (Maßnahmenwirtschaftlichkeit).

### **9 Geltungsdauer**

Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und mit Ablauf des 30. Juni 2024 außer Kraft.

Berlin, den 25. August 2023

Bundesministerium  
für Digitales und Verkehr

Im Auftrag  
Oberkandler

---