



# Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur

**zur Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf privaten, aber öffentlich-zugänglichen Flächen**

Gültig ab 01.01.2017

<b>1.</b>	<b>Förderzweck</b> .....	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Gegenstand der Förderung</b> .....	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Antragsberechtigte</b> .....	<b>3</b>
3.1.	Antragsberechtigte .....	3
3.2.	Nicht Antragsberechtigte.....	3
<b>4.</b>	<b>Fördervoraussetzungen</b> .....	<b>3</b>
<b>5.</b>	<b>Art, Umfang und Höhe der Förderung</b> .....	<b>5</b>
5.1.	Art der Förderung .....	5
5.2.	Höhe der Förderung .....	5
<b>6.</b>	<b>Bewilligende Stelle</b> .....	<b>5</b>
<b>7.</b>	<b>Verfahren</b> .....	<b>5</b>
7.1.	Antragsverfahren.....	5
7.2.	Bewilligungsverfahren .....	6
7.3.	Anforderungs- und Auszahlungsverfahren .....	6
7.4.	Verwendungsnachweisverfahren.....	6
7.5.	Prüfrechte.....	6
7.6.	Rückzahlung der Fördermittel .....	6
<b>8.</b>	<b>Rechtsgrundlage</b> .....	<b>7</b>
<b>9.</b>	<b>Durchführung durch die Hamburgische Investitions- und Förderbank</b> .....	<b>7</b>
<b>10.</b>	<b>Inkrafttreten</b> .....	<b>7</b>

## 1. Förderzweck

Im Rahmen des Förderprogramms „Ladeinfrastruktur“ gewährt die Hamburgische Investitions- und Förderbank (IFB Hamburg) Zuschüsse für die Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf privaten, aber öffentlich zugänglichen Flächen in Hamburg.

Richtliniengeber ist die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

Das Förderprogramm unterstützt die Zielrichtung des vom Hamburger Senat am 26. August 2014 beschlossenen „Masterplans zur Weiterentwicklung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“, die diesbezügliche Versorgungssituation qualitativ und quantitativ weiter auszubauen und hierbei die Anzahl der Ladeinfrastruktur in Hamburg bis Mitte 2016 auf 592 zu steigern. Unter Vorbehalt der Mittelverfügbarkeit kann die Errichtung von Ladeinfrastruktur nach Maßgabe des Masterplans und gemäß Ziffer 2 dieses Förderprogramms gefördert werden.

Die Förderung ist darauf ausgerichtet, eine bedarfsgerechte und qualitätsgesicherte Versorgung mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur zu ermöglichen und somit die Inanspruchnahme öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur weiter zu verstärken. Dies soll einen Beitrag zur Erhöhung der Nutzung von Elektrofahrzeugen in Hamburg leisten.

Ein Anspruch auf Gewährung der Förderung besteht nicht.

## 2. Gegenstand der Förderung

Gegenstand der Förderung ist die Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes (EMoG) auf privaten, aber öffentlich zugänglichen Flächen im Hamburger Stadtgebiet.

## 3. Antragsberechtigte

### 3.1. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen, die in die Errichtung von Ladeinfrastruktur in Hamburg gemäß Ziffer 2 investieren, um sie zu betreiben oder durch einen Dritten betreiben zu lassen.

### 3.2. Nicht Antragsberechtigte

Nicht gefördert werden:

- Unternehmen in Schwierigkeiten<sup>1</sup> sowie
- Unternehmen, die einer Rückforderungsanordnung auf Grund einer früheren Entscheidung der EU-Kommission zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Binnenmarkt nicht Folge geleistet haben.<sup>2</sup>

## 4. Fördervoraussetzungen

Es werden nur solche Antragsteller gefördert, bei denen die erforderliche Sachkunde und eine ordnungsgemäße Geschäftsführung gesichert erscheinen und die in der Lage sind, die bestimmungsgemäße Verwendung der Mittel zu gewährleisten und nachzuweisen. Darüber hinaus ist in denjenigen Fällen, in denen der Antragsteller nicht selbst Betreiber ist, ebenfalls eine Förderung nur möglich, sofern dessen Sachkunde schriftlich dargelegt und begründet wird.

<sup>1</sup> Gemäß Definition der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung Art. 2, Abs. 1, Nr. 18 VO (EU) Nr. 651/2014 (ABl. L 187 vom 26.06.2014, S.19)

<sup>2</sup> Vgl. Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung Art. 1, Abs. 4 ff. VO (EU) Nr. 651/2014 (ABl. L 187 vom 26.06.2014, S.17)

Förderanträge sind vor Maßnahmenbeginn einzureichen. Eine Förderung ist ausgeschlossen, wenn vor einer schriftlichen Zustimmung der bewilligenden Stelle mit dem Vorhaben begonnen worden ist.

Die für ein Projekt im Rahmen dieses Förderprogramms vorgelegten beihilfefähigen Ausgaben dürfen nicht aus anderen staatlichen Beihilfen finanziert werden.

Des Weiteren gelten folgende Förderauflagen:

- Uneingeschränkter Zugang: Der Zugang zu der Ladeinfrastruktur darf keinen rechtlichen, zeitlichen, technischen oder räumlichen Beschränkungen unterliegen. Dabei muss der Zugang für alle Nutzer von Elektrofahrzeugen durchgängig (24 Stunden pro Tag/7 Tage pro Woche) gewährleistet sein.
- Vermeidung von Fehlbelegungen: Die Höchstdauer der Nutzung ist kalendertäglich zwischen 9 und 20 Uhr pro Ladevorgang zeitlich zu beschränken (Überwachung mittels Parkscheibe). Hierbei gilt für AC-Ladestationen eine Höchstdauer von zwei Stunden, bei DC-Ladestationen eine Höchstparkdauer von einer Stunde. Sofern auf den betreffenden Flächen die StVO nicht gilt, hat der Antragsteller dafür Sorge zu tragen, dass die Ladeinfrastruktur nicht durch nicht berechnigte Fahrzeuge belegt wird.
- Zweckbindung: Die geförderte Ladeinfrastruktur soll innerhalb von 6 Monaten in Betrieb genommen werden. Der laufende Betrieb muss für mindestens 5 Jahre ab dem Datum der Inbetriebnahme gewährleistet sein und soll durchgängig erfolgen. Dazu erteilt der Antragsteller die Erlaubnis, den Betriebszustand über die Einbindung an das städtische IT-Backend überprüfen zu lassen. Die Inventarisierungspflicht gem. Nr.4 der ANBest-P ist zu beachten. Betreiberwechsel oder Verkauf der geförderten Ladeinfrastruktur während der in Satz 1 genannten Betriebsdauer sind der bewilligenden Stelle unverzüglich anzuzeigen. Bei Verkauf der Ladeinfrastruktur behält sich der Fördermittelgeber eine Rückforderung der Förderung vor.
- Technischer Standard: Die in **ANLAGE 1** beschriebenen technischen Anforderungen und Standards der zu errichtenden Ladestationen sind zu erfüllen..
- IT-Backend-Anbindung: Die geförderte Ladeinfrastruktur ist an das unter städtischer Regie betriebene IT-Backend anzuschließen, um einheitliche Funktionalität, Dokumentation und webbasierte Nutzerinformation zu ermöglichen. Die in **ANLAGE 1** geregelten Einzelheiten sind zu beachten.
- Freischaltung und Bezahlmöglichkeit: Es ist sicherzustellen, dass die nutzerseitige Freischaltung der Ladeinfrastruktur sowohl über die gängigen RFID-Systeme als auch über mindestens eine nicht-vertragsgebundene und ausreichend verbreitete Direktbezahlmöglichkeit (z.B. Bargeld, Smartphone oder EC-Karte) erfolgt. Eine unentgeltliche Bereitstellung ist ebenfalls möglich. Der für die Nutzung der Ladeinfrastruktur in Rechnung gestellte Preis muss dem Marktpreis entsprechen. Im Falle einer unentgeltlichen Bereitstellung von Ladeleistung, entfallen die zuvor genannten Anforderungen an die Bezahlmöglichkeiten und der Preisgestaltung.
- Stromart: Es ist sicherzustellen, dass das zur Anwendung gebrachte Betreibermodell die Beistellung oder Durchleitung von zertifiziertem Grünstrom<sup>3</sup> verbindlich vorsieht.
- Standorteignung: Die jeweiligen Standorte der zur Förderung beantragten Ladeinfrastruktur müssen den in **ANLAGE 2** benannten Standortkriterien entsprechen.
- Berücksichtigung von sicherheitstechnischen Aspekten: Bei Antragstellung ist darzulegen, welche Regelungen, auch zwischen Betreiber und Flächeninhaber, zu Fragen der Verkehrssicherungspflicht getroffen werden. Ladeinfrastruktur an gefahrgeneigten Standorten, etwa in Gebieten mit erhöhtem Vandalismusrisiko, ist nur dann förderfähig, wenn geeignete Vorsorgemaßnahmen, etwa Kameraüberwachung, getroffen werden.
- Design: Die in **ANLAGE 3** beschriebenen Anforderungen an das Design der Ladestationen sind zu beachten.

---

<sup>3</sup> Analog Zertifizierung „Geprüfter Ökostrom“ von TÜV NORD CERT

## 5. Art, Umfang und Höhe der Förderung

### 5.1. Art der Förderung

Die Förderung wird als Festbetragsfinanzierung (Projektförderung) in Form eines nicht-rückzahlbaren Investitionszuschusses gewährt.

### 5.2. Höhe der Förderung

Die Höhe der Förderung bemisst sich anhand der Anzahl und Art der zu errichtenden Ladestationen, dabei werden folgende Festbeträge pro Ladeinfrastruktur zugrunde gelegt:

- 10.000 Euro pro gleichstromgeführte (DC) Schnellladestation (zwei Ladepunkte),
- 3.000 Euro pro wechselstromgeführte (AC) Schnellladestation (zwei Ladepunkte),
- 3.500 Euro bei mind. vier standortgebundenen, wechselstromgeführten (AC)-Wallboxen.

Die Förderung ist auf einen Höchstbetrag von 50.000 Euro pro Antrag begrenzt.

Eine Verwaltungsgebühr für die Bewilligung und Amtshandlungen im Rahmen der Verwaltung der Fördermittel gemäß der Gebührenordnung für die Hamburgische Investitions- und Förderbank wird nicht erhoben.

## 6. Bewilligende Stelle

Bewilligende Stelle ist die Hamburgische Investitions- und Förderbank.  
Hamburgische Investitions- und Förderbank  
Besenbinderhof 31  
20097 Hamburg  
[www.ifbh.de](http://www.ifbh.de)

## 7. Verfahren

### 7.1. Antragsverfahren

Die Förderung wird nur auf schriftlichen Antrag gewährt. Der Antrag (1-fach) kann jederzeit bei der bewilligenden Stelle mit einem - dort vorgehaltenen - ausgefüllten und unterzeichneten Formular im Original und den dort genannten weiteren Unterlagen gestellt werden.

Der Antrag muss mindestens die folgenden Angaben enthalten:

- a) Name und Größe des Unternehmens,
- b) Beschreibung des Vorhabens mit Angabe des Beginns und des Abschlusses,
- c) Standort des Vorhabens,
- d) die Kosten des Vorhabens,
- e) Art der Beihilfe (z. B. Zuschuss, Kredit, Garantie, rückzahlbarer Vorschuss oder Kapitalzuführung) und Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung.

Die bewilligende Stelle kann weitere Antragsunterlagen zur Prüfung anfordern.

## **7.2. Bewilligungsverfahren**

Über den Antrag auf Gewährung einer Förderung entscheidet die bewilligende Stelle. Die Bewilligung oder Ablehnung erfolgt durch schriftlichen Bescheid im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel nach pflichtgemäßem Ermessen. Eine Bewilligung kann unter Auflagen bzw. Bedingungen erteilt werden, die im Bewilligungsbescheid festzulegen sind.

## **7.3. Anforderungs- und Auszahlungsverfahren**

Die Festbetragsförderung wird nach Installation und Inbetriebnahme der geförderten Ladeinfrastruktur sowie nach Vorlage und positiver Prüfung des Verwendungsnachweises von der bewilligenden Stelle ausgezahlt. Die Auszahlung der bewilligten Fördersumme bemisst sich anhand der mengenmäßigen Umsetzung der geplanten Ladeinfrastruktur und wird bei Fehl- oder Teilumsetzung reduziert.

## **7.4. Verwendungsnachweisverfahren**

Für die Verwendung der Förderung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung gelten die „Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)“. Die Verwendung der Förderung ist abweichend zu Nr. 6.1 der ANBest-P spätestens nach Ablauf des dritten auf die Installation und Inbetriebnahme folgenden Monats der bewilligenden Stelle nachzuweisen (Verwendungsnachweis).

Der Bewilligungsbescheid regelt, in welcher Weise und zu welchen Zeitpunkten der Verwendungsnachweis und ein Sachbericht erbracht werden müssen. Die betreffenden Formularvordrucke werden mit dem Bewilligungsbescheid versandt.

Fünf volle Geschäftsjahre nach Ende der Projektlaufzeit ist der bewilligenden Stelle durch den Endbegünstigten unaufgefordert der Nachweis zu erbringen, dass das geförderte Vorhaben gemäß den Bestimmungen des Bescheids bestand und keine wesentlichen Veränderungen erfahren hat. Der Nachweis muss den Anforderungen des Art. 56 Abs. 6 AGVO genügen. Im Sinne dieser Regelung zu viel gezahlte Beihilfen werden zurückgefordert.

## **7.5. Prüfrechte**

Um eine effiziente und sachgerechte Kontrolle sowie Begleitung und Bewertung des geförderten Projektes zu gewährleisten, sind die Mittel bereitstellende Fachbehörde, die IFB Hamburg und von diesen beauftragte Dritte berechtigt, Originalbelege, Buchhaltungs- und sonstige Geschäftsunterlagen einzusehen, örtliche Erhebungen durchzuführen und alle erforderlichen Auskünfte zu verlangen. Diese Rechte stehen auch dem Rechnungshof der Freien und Hansestadt Hamburg oder von diesen Beauftragten zu.

Die Rechte des Rechnungshofes der Freien und Hansestadt Hamburg ergeben sich aus sich aus § 84 bzw. § 81 LHO Absatz 1 Landeshaushaltsordnung (LHO) für die beauftragten Rechnungsprüfungsstellen. Der Zuwendungsempfänger hat die vorhabenrelevanten Unterlagen über einen Zeitraum von fünf vollen Geschäftsjahren nach Projektabschluss bereitzuhalten. Etwaige längere Aufbewahrungspflichten nach steuerrechtlichen oder anderen Vorschriften bleiben hiervon unberührt.

## **7.6. Rückzahlung der Fördermittel**

Die bewilligende Stelle kann eine Rückzahlung der Fördermittel verlangen, wenn der Antragsteller bei der Abwicklung seines Vorhabens gegen wesentliche Bestimmungen des Bescheids oder sonstige an die Mittelgewährung geknüpfte Auflagen bzw. Bedingungen verstößt.

## **8. Rechtsgrundlage**

Die Förderung wird entsprechend Artikel 56 (Investitionsbeihilfen für lokale Infrastrukturen) der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107, Absatz 3 und 108, Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gewährt.<sup>4</sup>

## **9. Durchführung des Förderprogrammes durch die Hamburgische Investitions- und Förderbank**

Bei der Durchführung durch die Hamburgische Investitions- und Förderbank findet das Gesetz über die Hamburgische Investitions- und Förderbank in der Fassung vom 6. März 1973 (HmbGVBl. S. 41), zuletzt geändert am 17.12.2013 Anwendung.

Förderungen, die die Hamburgische Investitions- und Förderbank gewährt, erfolgen auf der Grundlage dieser Richtlinie. § 46 LHO sowie die dazugehörigen Verwaltungsvorschriften gelten entsprechend. Die Rechte und Pflichten, die die Hamburgische Investitions- und Förderbank im Umgang mit den ihr zur Verfügung gestellten Mitteln hat, werden vertraglich zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der Hamburgischen Investitions- und Förderbank festgelegt.

## **10. Inkrafttreten**

Die Richtlinie tritt am 01.01.2017 in Kraft und endet mit Inkrafttreten der Bundesförderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), spätestens jedoch am 31.03.2017.

---

<sup>5</sup> Vgl. Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung Art. 56 VO (EU) Nr. 651/2014 (ABl. L 187 vom 26.06.2014, S.68)

# Anlage 1

## zur Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur

### Technische Standards der Ladestationen und Anforderungen an das IT-Backend

Die förderfähigen Ladestationen müssen über die nachfolgend dargestellten technischen Standards verfügen. Dabei muss unterschieden werden, ob es sich bei der zu errichtenden Ladestation um eine wechselstromgeführte (AC) Ladestation, eine (DC) Schnellladestation oder eine Wallbox handelt.

(1) Technische Anforderungen an das IT-Backend:

- Die Ladeinfrastruktur muss kommunikations-, backend- und remotefähig sein und eine Anbindung an das in städtischer Regie betriebene IT-Backend sowie an übergreifende Roaming-Netzwerke ermöglichen, um eine einheitliche Funktionalität, Dokumentation und webbasierte Nutzerinformation zu ermöglichen. Ein eigenes IT-Backend ist durch vertragliche Regelung an das in städtischer Regie betriebene Backend (Stromnetz Hamburg GmbH) anzubinden.
- Für eine Backend-to-Backend-Verbindung muss eine der folgenden Schnittstellen verwendet werden:

SNH-Schnittstelle oder bevorzugt OCHP 1.3

- (2) Gleichstromgeführte (DC) Schnellladestationen ermöglichen die Ladung mit einer Ladeleistung von mindestens 22 kW über einen gleichstromgeführten Schnellladepunkt mit einer Kupplung des Typs Combo 2 gemäß der Norm EN62196-3 sowie dem CHAdeMo-Standard und einen wechselstromgeführten AC-Schnellladepunkt mit einer Kupplung des Typs 2 gemäß der Norm EN62196-2 („Triple-Charger“).
- (3) Wechselstromgeführte (AC) Schnellladestationen ermöglichen die Ladung über zwei dreiphasige Schnellladepunkte mit einer Ladeleistung von jeweils mindestens 22 kW durch Kupplungen des Typs 2 gemäß der Norm EN62196-2 und verfügen zusätzlich über eine Schuko-Steckdose.
- (4) Wechselstromgeführte (AC) Schnellladestationen als Wallboxen müssen über einen dreiphasigen AC-Ladepunkt (mindestens 22 kW) verfügen, welcher als Typ 2-Standard (Norm EN62196-2) ausgelegt ist, ermöglichen.
- (5) Die Ladeinfrastruktur muss grundsätzlich eine zeit- sowie kWh-basierte Abrechnung ermöglichen. Für eine kWh-basierte Abrechnung der Ladevorgänge ist eine eichrechtskonforme Ermittlung der Zählerstände erforderlich. Dies beinhaltet eine Erfassung der Energiemenge über einen eigenen Bezugszähler je Ladepunkt. Die Art der Umsetzung ist dem Säulenbetreiber freigestellt. Die technischen Anforderungen gemäß § 49 Abs. 1 und 2 Energiewirtschaftsgesetz sind nach Maßgabe des § 3 Abs. 4 der Ladesäulenverordnung zu beachten.



# Anlage 2

## zur Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur

### Standorteignung der Ladestationen

Vom Antragsteller ist der exakte Standort der zur Förderung beantragten Ladestation verbindlich festzulegen und darzulegen, dass die Ladesäule dort jeweils standort- und stadtbildverträglich lokalisiert wird und die nachfolgend benannten Kriterien eingehalten werden:

- (1) Es bestehen keine Hinderungsgründe in Hinblick auf die bauliche und technische Eignung der Fläche (Zugang, erforderliche Leitungslänge, etc.).
- (2) Es bestehen keine Hinderungsgründe in Hinblick auf verkehrliche oder städtebauliche Belange, insbesondere keine Beeinträchtigung von stadträumlich wertvollen Sichtachsen, Aspekten der Freiraumplanung auf öffentlichen Plätzen oder Belangen des Denkmalschutzes sowie Behinderungen des fließenden und ruhenden Verkehrs.
- (3) Es bestehen keine rechtlichen Hinderungsgründe in Hinblick auf den Status der Fläche. Der Eigentümer der Fläche ist entweder Antragsteller oder der Eigentümer hat dem Antragsteller vertraglich die Nutzung der Fläche für den Zweck der Errichtung und des Betriebs einer Ladestation für Elektrofahrzeuge rechtssicher und verbindlich eingeräumt.
- (4) Es bestehen keine rechtlichen Hinderungsgründe in Hinblick auf spezielle Schutznormen wie bspw. Denkmalschutz, Naturschutz, Grünflächenverordnung, etc.
- (5) Die Ladestation leistet einen Beitrag zum Gesamtnetz der Ladestationen in der Freien und Hansestadt Hamburg. Ein Standort kann zum einen das Bestandsnetz erweitern, oder dieses auch an besonders nachfragestarken Punkten verstärken. Zur Bewertung werden grundsätzlich Einzugsgebiete um die einzelnen Ladestandorte definiert. Diese sind in Anlehnung an die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) und einem Leitfaden zum „Städtebaulichen Entwerfen“ (Prinz, 1993) gewählt worden: Bereich A (innerhalb des Ringes 2): 200 m; Bereich B (innerhalb des Ringes 3 sowie Stadtteilzentren): 400 m; Bereich C (außerhalb Ring 3): 600 m. Darüber hinaus wird zur weiteren Bewertung der Standorttauglichkeit die im Auftrag der BWVI entwickelte Clustermethode zur Standortpotenzialermittlung („Heatmap“) zu Grunde gelegt.

Falls der Standort innerhalb des Einzugsgebietes einer schon vorhandenen und nicht bzw. niedrig ausgelasteten Ladesäule liegt oder bereits mehrere Ladestationen in diesem Einzugsgebiet liegen, welche insgesamt lediglich eine mittlere Auslastung aufweisen, ist der für die Förderentscheidung konstitutive Bedarf grundsätzlich zu verneinen.

- (6) Ladestationen sollten nur in besonders zu begründenden Ausnahmefällen in Gebieten mit einer geringen Wohn- und/oder Gewerbedichte im Umfeld errichtet werden.
- (7) Ladestationen sollten möglichst an Standorten errichtet werden, die für den Nutzer aus dem Straßenraum heraus gut erkennbar und erreichbar sind.

# **Anlage 3**

## **zur Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur**

### **Design der Ladestationen**

Folgende Anforderungen an eine einheitliche Farbgestaltung und Abmessungen sowie Platzierungen von Farbflächen, Informationen und Logos sind zu beachten:

- (1) Farbgestaltung: Für eine einfache Wiedererkennung der Hamburger Ladeinfrastruktur ist diese vorder- und rückseitig silbergrau (RAL-Ton 9006) sowie seitlich rot (RAL-Ton 3020) zu gestalten.
- (2) Die in der Gestaltungsvorlage (Anlage: Ladeinfrastruktur „Gestaltungsbeispiel“) vorgegebene Anforderung an Platzierung von Farbflächen, Informationen und Logos ist zu beachten. Weitere, über die unter (2) dargestellten Punkte hinausgehende Informationen und/oder Gestaltungsmerkmale bedürfen der Zustimmung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

# Ladeinfrastruktur

## Gestaltungsbeispiel: AC Ladestation



## Gestaltungsbeispiel: DC Ladestation

