

Förderrichtlinie zum Programm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (SenWiEnBe)

Stand: 09.12.2025

Inhaltsverzeichnis

Präambel	3
1. Zuwendungszweck.....	4
1.1 Förderziel.....	4
1.2 Rechtsgrundlagen	4
1.3 Europäisches Beihilferecht	5
2. Zielgruppe und Antragsberechtigte	6
3. Förderung.....	7
3.1 Beratungsangebot.....	7
3.1.1 Gegenstand der Förderung	7
3.1.2 Umfang der Förderung.....	8
3.2 Zuschuss zur Anschaffung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen.....	9
3.2.1 Gegenstand der Förderung	9
3.2.2 Umfang der Förderung.....	10
3.3 Zuschuss zum Aufbau der Ladeinfrastruktur	11
3.3.1 Gegenstand der Förderung für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) auf betrieblichen Flächen	11
3.3.2 Umfang der Förderung für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) auf betrieblichen Flächen	12
3.3.3 Gegenstand der Förderung an Wohngebäuden von Wohnungsunternehmen, Wohnungsbaugesellschaften oder Wohnungsgenossenschaften	12
3.3.4 Umfang der Förderung an Wohngebäuden von Wohnungsunternehmen, Wohnungsbaugesellschaften oder Wohnungsgenossenschaften	13
3.4 Sonstige Anforderungen	14
4. Art der Förderung	15
5. Sonstige Zuwendungsbestimmungen	15
6. Verfahren der Antragsstellung, Nachweisführung und Auszahlung.....	15
6.1 Prozess der Antragsstellung.....	15
6.1.1 Beratung	16

6.1.2 Fahrzeugzuschuss	16
6.1.3 Zuschuss Ladeinfrastruktur	16
6.2 Auszahlung	16
6.3 Zweckbindungsfrist und Verwendungsnachweis	18
7. Zu beachtende Vorschriften	19
8. Inkrafttreten	19

Präambel

Städte sind heute für über die Hälfte der weltweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich. Auch Berlin trägt als wachsende Stadt eine besondere Verantwortung beim Klima- und Umweltschutz. Zu hohe CO₂-/Stickoxidbelastungen machen deutlich, dass dringend Maßnahmen ergriffen werden müssen, um dem entgegenzuwirken. Ein wichtiger Baustein hierbei ist die Elektromobilität und der Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Im Energiewendegesetzes (EWG Bln) hat sich das Land Berlin dazu verpflichtet, bis zum Jahr 2045 klimaneutral zu werden. Auf dem Weg dahin sollen die klimaschädlichen CO₂-Emissionen bis 2030 um mindestens 70 Prozent und bis 2040 um mindestens 90 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 sinken. Es ist erfreulich, dass in Berlin ein steter Rückgang der CO₂-Emissionen zu verzeichnen ist, dennoch sind weitere Anstrengungen, insbesondere im Verkehrssektor nötig, um das im Berliner Energiewendegesetz verankerte Einsparziel zu erreichen.

Das Land Berlin hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, die nächsten Schritte auf dem Weg zur Mobilitätswende einzuleiten und den Verkehr im Land Berlin effizienter, moderner und umweltfreundlicher zu gestalten. Auch alternative Mobilitätsangebote für mobilitätseingeschränkte Personen, wie beispielsweise das E-Inklusionstaxi, werden weiterhin vom Land Berlin gefördert.

Die Elektrifizierung des Wirtschaftsverkehrs – der unter anderem kleinere und mittlere Unternehmen, Taxiunternehmen, Handwerksbetriebe sowie Logistikunternehmen umfasst – ist in diesem Zusammenhang ein zentraler Baustein. Dabei geht es sowohl um den Zuschuss für elektrisch betriebene Fahrzeuge, als auch um den Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur.

Mit der zunehmenden Nutzung von Elektrofahrzeugen wächst auch die Nachfrage nach Lademöglichkeiten in vermieteten Wohnimmobilien. Vor diesem Hintergrund ist der Infrastrukturausbau auf Stellplätzen von Wohnungsunternehmen, Wohnungsbaugesellschaften oder Wohnungsgenossenschaften – diese werden im Folgenden „Wohnungsunternehmen“ genannt – ein wichtiger Faktor um den Hochlauf der Elektromobilität zu beschleunigen.

Elektrisch betriebene Fahrzeuge werden auf absehbare Zeit die vielversprechendsten Antriebstechnologien für einen lokal umweltfreundlichen Verkehr sein. Eines der größten Hindernisse auf dem Weg zum Durchbruch der Elektromobilität ist die Frage der Akzeptanz in der Gesellschaft. Ein entsprechendes Beratungsangebot vor Anschaffung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und hinsichtlich der Einsatzmöglichkeiten und -grenzen ist deshalb erforderlich, um Vorbehalten zu begegnen und Hemmschwellen abzubauen. Zudem zieht die Anschaffung geeigneter Fahrzeuge und der passenden Ladeinfrastruktur enorme Kosten nach sich. Es bedarf deshalb eines Programms auf Landesebene, um sowohl kleine und mittlere Betriebe dabei zu unterstützen, ihre Flotten auf emissionsarme Antriebe umzurüsten als auch für Wohnungsunternehmen einen Anreiz zu schaffen, Ladeinfrastruktur auf ihren Stellplätzen aufzubauen.

Das Land Berlin versteht das vorliegende Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ auch als einen sinnvollen Beitrag zu einer aktiven Innovations- und Industriepolitik am Standort.

1. Zuwendungszweck

1.1 Förderziel

Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (SenWiEnBe) möchte mit dem Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ die Elektrifizierung von gewerblichen Kraftfahrzeug-Flotten in der Hauptstadt vorantreiben. Ziel der Förderung ist es, kleine und mittlere Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft zu motivieren, auf elektrisch betriebene Fahrzeuge umzusteigen. Dabei konzentriert sich das Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ sowohl auf den Erwerb (z.B. Kauf, Mietkauf) und das Leasing von gewerblich genutzten elektrisch betriebenen Fahrzeugen, (vorrangig Nutzfahrzeugen, Taxis und Inklusionstaxis), als auch auf die Errichtung einer geeigneten Ladeinfrastruktur im privaten gewerblichen Umfeld.

Darüber hinaus soll mit dem Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ die Beschaffung und Errichtung von geteilt genutzter Ladeinfrastruktur für Elektroautos auf Flächen der Wohnungsunternehmen gefördert werden. Dies gilt sowohl für öffentliche sowie nicht öffentlich zugängliche Bereiche von bestehenden vermieteten Wohngebäuden von Wohnungsunternehmen. Denn Wohnungsunternehmen stehen vor der großen Herausforderung ausreichend Ladeinfrastruktur z.B. bei ihren Wohnkomplexen zu installieren, was mit hohen Investitionskosten verbunden ist und nicht ihr Kerngeschäft betrifft. Zudem steht die wirtschaftliche Rentabilität infrage, insbesondere wenn Maßnahmen der Grundinstallation oder eine Erweiterung des Netzanschlusses notwendig sind. Hier möchte die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe, entsprechend der Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur für das Land Berlin, eine Vorreiterrolle einnehmen.

1.2 Rechtsgrundlagen

Die Förderung erfolgt nach Maßgabe dieser Richtlinie, auf Grundlage der § 23 und § 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO), sowie der dazu erlassenen Ausführungsvorschriften und den Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P).

Ein Anspruch des Antragstellenden auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel.

Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung ist, dass vor der Bestätigung des Antragseingangs mit der zu fördernden Maßnahme noch nicht begonnen wurde. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich sowohl der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages als auch bereits die bindende Willenserklärung des Antragstellers zum Vertragsschluss (z.B. Bestellung der Ladestation) zu werten. Dies bedeutet, dass die Unterzeichnung des Kaufvertrages bzw. die Auftragserteilung erst nach Erhalt der Bestätigung des Antragseingangs getätigt werden darf. Hieraus ergibt sich kein Anspruch auf eine Förderung, es wird vielmehr auf eigenes Risiko gehandelt.

1.3 Europäisches Beihilferecht

Bei den Förderungen handelt es sich um Beihilfen im Sinne des europäischen Beihilferechts. Die Beihilferechtliche Freistellung der Förderungen erfolgt für die Fördertatbestände 3.1. – 3.3.2 als De-minimis-Beihilfe nach der allgemeinen De-minimis-Verordnung¹ in der jeweils geltenden Fassung und für die Fördertatbestände 3.3.3 entweder als De-minimis-Beihilfe nach der allgemeinen De-minimis-Verordnung in der jeweils geltenden Fassung oder als Umweltschutzbeihilfe auf Grundlage von Abschnitt 7 (Art. 36a) der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)². Die jeweils in diesen Verordnungen genannten Voraussetzungen müssen für die Gewährung der Zuwendung gegeben sein.

Veröffentlichungs- und Informationspflichten, die nach der De-minimis-Verordnung (EU 2023/2831) sowie nach Artikel 9 AGVO vorgeschrieben sind, werden eingehalten. Die Europäische Kommission hat nach Art. 12 AGVO das Recht zu prüfen.

Soweit es sich bei der Zuwendung nicht um eine Förderung auf Grundlage der De-minimis-Verordnung handelt, wird im beihilferelevanten Bereich die Zuwendung auf Grundlage der AGVO nach Maßgabe der dort festgelegten Voraussetzungen gewährt werden. Insbesondere sind die allgemeinen Anmeldeschwellen (Art. 4 AGVO), die Berechnungsregeln zur Beihilfenintensität und den beihilfefähigen Kosten (Art. 7 AGVO) gem. 3.2.ff und die Kumulierungsregeln (Art. 8 AGVO) gem. 6.1.3 zu beachten.

Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen bzw. Sektoren in den Fällen des Art. 1 Abs. 2, 3 und 5 AGVO. Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden. Von der Förderung sind Unternehmen in Schwierigkeiten nach Art. 1 Abs. 4 Buchst. c AGVO ausgeschlossen. Unternehmen in Schwierigkeiten sind Unternehmen, auf das mindestens einer der Umstände nach Art. 2 Nr. 18 Buchst. a-e AGVO zutrifft.

¹ Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 vom 18.12.2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (Allgemeine De-minimis-Verordnung, Amtsblatt der EU L 352/1 vom 24.12.2013), neue Verordnung (EU) Nr. 2023/2831 vom 13.12.2023 (Amtsblatt der Europäischen Union vom 15.12.2023)

² [Verordnung \(EU\) Nr. 651/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union](#)

2. Zielgruppe und Antragsberechtigte

Die Förderung für die Fördertatbestände 3.1 - 3.1.2 zielt auf kleine und mittlere Unternehmen (nach KMU-Definition)³, selbständig Tätige sowie auf Wohnungsunternehmen und deren Tochter- und Konzerngesellschaften, die einen Sitz, eine Betriebsstätte oder eine Niederlassung im Land Berlin haben.

Die Förderung für die Fördertatbestände 3.2 bis 3.3.2 zielt auf kleine und mittlere Unternehmen (nach KMU-Definition) und selbständig Tätige, die einen Sitz, eine Betriebsstätte oder eine Niederlassung im Land Berlin haben und die zur Ausübung ihrer gewerblichen⁴, gemeinnützigen oder freiberuflichen Tätigkeit ein motorisiertes Fahrzeug benötigen. Geschäftsmodelle, die die Vermietung oder Verleasung von geförderten Fahrzeugen verfolgen, sind nicht förderfähig.

Antragsberechtigt (für die Fördertatbestände 3.2. – 3.3.2) sind entsprechend Unternehmen (nach KMU-Definition) und selbständig Tätige, die mindestens ein überwiegend gewerblich, gemeinnütziges oder freiberuflich genutztes reines Batterie-Elektro-Fahrzeug oder Brennstoffzellen-Fahrzeug (gemäß EmoG⁵ -Definition) und/oder Ladeinfrastruktur anschaffen (Kauf oder Leasing) wollen. Zudem müssen die Antragstellenden einen Sitz, eine Betriebsstätte oder eine Niederlassung im Land Berlin haben. Der überwiegende Einsatz der geförderten Fahrzeuge, d.h. mehr als 50 % der jährlichen Fahrleistung, bei einer Tochter-Gesellschaft mit Betriebsstätte außerhalb Berlins ist nicht zulässig.

Ausschließlich Unternehmen und selbständig Tätige mit einer Genehmigung (Taxikonzession) gemäß §§ 2, 9 ff., 47 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und einem Sitz, einer Betriebsstätte oder einer Niederlassung in Berlin gehören zum Antragsberechtigtenkreis für die

- Anschaffung eines PKW der Klasse M1.
- Anschaffung eines PKW der Klasse M1, M2 als E-Inklusionstaxi.
- Umrüstung zum E-Inklusionstaxi eines bereits angeschafften elektrisch betriebenen PKW der Klasse M1, M2.

Darüber hinaus ist antragsberechtigt, wer durch die Förderung - über das Förderprogramm SolarPLUS der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe - eines Stromspeichers (Modul C) und/oder Sonderanlagen-Boni Modul D1; D2; D3 (außer Modul D4 Stecker-PV-Module), der mit einer neu zu installierenden Photovoltaikanlage verbaut und an das Verteilnetz angeschlossen ist, nachweist, dass mit dem geförderten Speicher/PV-Anlage die geförderte Ladeinfrastruktur und/oder das geförderte E-Fahrzeug bedient wird.

Die Förderung für die Fördertatbestände 3.3.3 zielt auf Träger von Investitionsmaßnahmen zur Errichtung einer geteilt genutzten Ladestation für Elektroautos im öffentlich zugänglichen sowie nicht öffentlich zugänglichen Bereich von vermieteten Wohngebäuden im Land Berlin. Träger von Investitionsmaßnahmen sind Wohnungsunternehmen, Wohnungsbaugesellschaften, Wohnungsgenossenschaften die auf Stellplätzen an deren Wohngebäuden im Land Berlin geteilt genutzte Ladeinfrastruktur errichten. Darüber hinaus sind antragsberechtigt deren für den

³ Dies schließt sowohl Unternehmen mit Gewinnabsicht, als auch Unternehmen ohne Gewinnabsicht ein, bspw. solche, die als gemeinnützige Gesellschaft (gGmbH) registriert sind.

⁴ Als „Gewerbe“ gilt jede wirtschaftliche Tätigkeit, die dauerhaft unter eigener Verantwortung und auf eigene Rechnung zum Zwecke der Gewinnerzielung ausgeübt wird. Im engeren Sinne erfasst der Begriff insbesondere Industrie und Handwerk, d.h. vor allem das produzierende, verarbeitende und dienstleistende Gewerbe.

⁵ Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG)

Ladeinfrastrukturaufbau zuständigen Tochter- und Konzerngesellschaften. Auch Ladeinfrastrukturanbieter, die im Auftrag oder in Kooperation mit Wohnungsunternehmen geteilt genutzte Ladeinfrastruktur auf Stellplätzen an deren Wohngebäuden im Land Berlin aufbauen sind antragsberechtigt.

Des Weiteren sind nicht antragsberechtigt Antragstellende, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist. Dasselbe gilt für Antragstellende und, sofern die Antragstellenden juristische Personen sind, für die Inhabenden juristischer Personen, die eine Vermögensauskunft gemäß § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

3. Förderung

3.1 Beratungsangebot

3.1.1 Gegenstand der Förderung

Die Beratung beinhaltet zwei Module: eine „Potenzialberatung“ (zu Themen wie z.B. Fahrzeuge, benötigte Ladeinfrastruktur darunter Betreibermodelle und den allgemeinen Mobilitätsbedarfen) sowie eine „Realisierungsberatung“ (zu Themen wie z.B. Fuhrparkintegration, Mobilitätsbedarfe, Netzanschluss, Sektorenkopplung, Versorgungssicherheit und spezifischen betrieblichen Mobilitätsbedarfen, Analyse von Einsparpotentialen). Dem Antragstellenden wird die Inanspruchnahme der Potential- und Realisierungsberatung empfohlen.

- Gegenstand der Beratung sind alle Formen der Personen-, Dienstleistungs- und Gütermobilität, die einen direkten Bezug zur gewerblichen oder freiberuflichen Tätigkeit aufweisen bzw. aufgrund der gewerblichen oder freiberuflichen Tätigkeit erforderlich sind⁶ oder die einen direkten Bezug auf die Konzeptionierung, die Planung und Umsetzung von Lademöglichkeiten für Mietende und Dritte in der Wohnungswirtschaft haben.
- Pro Antrag kann maximal jeweils eine Potenzial- und eine Realisierungsberatung gefördert werden. Bei der Potenzialberatung kann auch gebündelt werden, d.h. halb Tages Workshops für mehrere Einzelunternehmer sind nach Rücksprache mit dem Beratungsunternehmen möglich.
- Der Antragstellende kann im Antrag Schwerpunktthemen und besondere Beratungs-Interessen angeben.
- Die Beratung erfolgt nach anerkannten Qualitätsmaßstäben durch unabhängige und erfahrene Mobilitätsberatungsunternehmen. Diese kann bei der IBB Business Team GmbH beantragt werden. Der Beratungsvertrag kommt zwischen dem Beratungsunternehmen und dem beratenen Unternehmen zustande. Die IBB Business Team GmbH erstattet die Vergütung für die Beratungsleistung auf Vorlage der Rechnung und des Beratungsberichtes unmittelbar an den Antragstellenden.

⁶ Unter anderem Vertriebsfahrten, Logistik- und Lieferverkehre, innerbetriebliche Verkehre bspw. von Flotten, Fahrten aufgrund von Wartungs- oder Servicearbeiten z.B. von Handwerksbetrieben, Fahrschulfahrten sowie Fahrten von Pflege und soziale Diensten, Fahrten kommunaler Flotten, Fahrten gemeinnütziger Organisationen.

- Die Beratung erfolgt durch ein von der IBB Business Team GmbH autorisiertes Beratungsunternehmen. Hierfür erstellt die IBB Business Team GmbH über ein Autorisierungsverfahren einen Pool an Beratungsunternehmen. Die Autorisierung von Beratungsunternehmen erfolgt durch die IBB Business Team GmbH.

3.1.2 Umfang der Förderung

a) Potenzialberatung

- Jeder Antragstellende kann vor Beantragung der Förderung nach Nr. 3.2 oder 3.3 eine geförderte 1-tägige Beratung in Anspruch nehmen, um sich über die Möglichkeiten der geförderten Antriebstechnologien sowie die Kapazitäten und individuellen Ladeinfrastruktur-Bedarfe zu informieren.
- Für die Potenzialberatung (mit einem max. Netto-Tagessatz von 1.000 €) werden pro Antrag 80 % der Netto-Beratungskosten gefördert.
- Den Antragstellenden wird durch das Beratungsunternehmen eine Empfehlung ausgesprochen, welche Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur-Lösungen geeignet sind.
- Die Potenzialberatung ist unabhängig davon, ob und wie viele Fahrzeuge sowie Ladeinfrastruktur im Anschluss tatsächlich angeschafft werden.

b) Realisierungsberatung

- Die Realisierungsberatung hat zum Ziel, die Antragstellenden umfangreicher und tiefergehender zu beraten. Im Vordergrund steht dabei, welche Bedarfe die einzelnen Antragstellenden konkret haben, welche Einsparpotenziale bestehen und wie die Fahrzeuge in den bestehenden Fuhrpark integriert werden können. Dazu kommen Aufbau und Anforderungen bezüglich der Ladeinfrastruktur inklusive optionale Unterstützung bei Standortanalyse, Lastgangmanagement, Netzanfrage und Ausschreibung für Umsetzungspartner sowie Umsetzungsbegleitung.
- Die Realisierungsberatung kann zudem dazu genutzt werden, aufzuzeigen, welche Potenziale bezüglich der Verbindung von Ladeinfrastruktur mit lokal erzeugter, erneuerbarer Energie bestehen.
- Für die Realisierungsberatung (2-4 Beratungstage, mit einem max. Netto-Tagessatz von 1.000 €, inklusive Vor-Ort-Termin und Ausarbeitung einer Handlungsempfehlung) werden pro Antrag 80 % der Netto-Beratungskosten gefördert.

3.2 Zuschuss zur Anschaffung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen

3.2.1 Gegenstand der Förderung

Gefördert werden elektrisch betriebene Fahrzeuge⁷

- Nutzfahrzeuge (N1, N2)
- PKW (M1) gilt ausschließlich für Unternehmen und selbständig Tätige mit einer Genehmigung (Taxikonzession) gemäß §§ 2, 9 ff. 47 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Versicherungs- bzw. zulassungspflichtige motorisierte Zweiräder / Zweiräder (z.B. L1e, L3e, L4e, E-Roller, E-Mofas, E-Kleinkrafträder, S-Pedelecs, Pedelecs)⁸
- Fahrzeuge entsprechend der Übersicht „Förderfähige elektrische Klein- und Leichtfahrzeuge“ auf der Webseite des Förderprogramms

mit einem Antrieb

- ausschließlich mit elektrischem Batteriespeicher
- in Mischform basierend auf Brennstoffzelle und Batterie

Gefördert werden

- Neufahrzeuge
- Jahreswagen (Erstzulassung nicht älter als 1 Jahr vor Eingangsdatum des Förderantrags)⁹
- Leasingfahrzeuge mit einer Vertragsdauer von mind. 12 Monaten

Darüber hinaus werden gefördert:

- Die Neuanschaffung eines rein batterieelektrischen, bereits als Inklusionstaxi nutzbaren PKW der Fahrzeugklasse M1 und M2 nach DIN 75078.
- Unabdingbare Um- und Einbauten bei bereits von Taxiunternehmen rein batterieelektrisch betriebenen Taxis zum E-Inklusionstaxi der Fahrzeugklasse M1, M2:

a) Umrüstungsmaßnahmen nach DIN 75078 („Kraftfahrzeug zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen“ Teil 1+2 in der jeweils geltenden Fassung)¹⁰ von

⁷ Ein Elektrofahrzeug im Sinne dieser Richtlinie ist:

- ein elektrisch betriebenes Fahrzeug gemäß § 2 Nummer 1 EmoG der Fahrzeugklasse N1 im Sinne des Anhangs II Teil A der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für die Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2013/15/EU (ABl. L 158 vom 10.06.2013, S. 172) geändert worden ist und ein elektrisch betriebenes Fahrzeug der Klassen L1e, L3e und L4e.
- Lt. EU Verordnung Nr. 540/2014 muss in allen neu zugelassenen Typen von reinen Elektrofahrzeugen ein akustisches Warnsignal (Acoustic Vehicle Alerting Systems, kurz AVAS) zum Schutz von Fußgängern installiert sein. Dies ist Bedingung für eine Förderung.

⁸ Nicht förderfähig sind Lastenräder.

⁹ Bei Kaufgeschäften zwischen Privatpersonen ist bei Antragstellung zusätzlich ein Gutachten eines unabhängigen Sachverständigen vorzulegen, welches die Ermittlung des marktüblichen Preises des Gebrauchtwagenwertes nachweist.

¹⁰ Die genannte DIN-Norm kann über den Beuth Verlag beschafft oder in den öffentlichen Auslagestellen eingesehen werden (<http://www.beuth.de/de/norm/din-75078-2/328758124>).

Fahrzeugen mit einer zurückliegenden Zulassung von max. 24 Monaten und einer Laufleistung bis zu 100.000 Kilometern.

b) Ein Kartenlesegerät für den bargeldlosen Zahlungsverkehr mit gut tastbaren Eingabetasten.

- Neben den oben unabdingbar genannten Um- und Einbauten sind zusätzlich folgende Ausstattungsmerkmale förderfähig:
 - Drehklappsitze
 - Weitere Heckabsenkung
 - Einbau einer versenkbaren Rampe zur Bedeckung des Bodenausschnitts
 - Kopfstütze für Rollstuhlnutzende
 - Rückenstütze für Rollstuhlnutzende
 - Trittstufe mit Kontraststreifen
 - Schwenksitz

3.2.2 Umfang der Förderung

Die Förderhöhe beträgt bei:

Nutzfahrzeugen (N1, N2)	25 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, maximal 15.000 € je Fahrzeug
rein batterieelektrisch oder als Mischform basierend auf Brennstoffzelle und Batterie (Wasserstoff) betriebenen Fahrzeugen PKW (M1)	25 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, maximal 15.000 € je Fahrzeug
Fahrzeugen entsprechend der Übersicht „Förderfähige elektrische Klein- und Leichtfahrzeuge“	30 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, maximal 5.000 € je Fahrzeug
Motorisierten Zweirädern / Zweirädern (L1e ¹¹ , L3e und L4e) Pedelec, S-Pedelec	500 € je Fahrzeug
Neuanschaffung eines bereits als E-Inklusionstaxi nutzbaren PKW (M1, M2)	35% der zuwendungsfähigen Ausgaben, max. 25.000 € je Fahrzeug (gesonderte Ausweisung der Kosten für inklusionsfähige Ausstattung nach DIN 75078 erforderlich)
Umbauten zum und Einbauten in ein E-Inklusionstaxi	max. 15.000 € je Fahrzeug

¹¹ Die Förderung von Elektrokraftfahrzeugen gemäß der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokraftfahrzeug-Verordnung - eKFV) ist ausgeschlossen.

Pro Antragstellenden können insgesamt maximal 50 förderfähige Fahrzeuge gefördert werden.

Gemäß §64c PBefG ist ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen eine Mindestverfügbarkeit von barrierefreien Fahrzeugen je Unternehmen vorzusehen für die ein bundesweiter Richtwert von 5% bezogen auf die Anzahl der von dem Unternehmen betriebenen Fahrzeuge gilt. Das bedeutet, förderfähig sind all jene barrierefreien Fahrzeuge, die über die gesetzliche Mindestverfügbarkeit hinausgehen oder aber nicht von dieser betroffen sind z.B. Unternehmen mit weniger als 20 Fahrzeugen.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei Inanspruchnahme einer Förderung von e-Inklusionstaxis die geförderten Fahrzeuge als Inklusionstaxis einzusetzen und Menschen mit Behinderungen zu befördern sind.

Deshalb muss das Taxiunternehmen bei Inanspruchnahme einer Förderung von e-Inklusionstaxis zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme bis zum Ablauf der Zweckbindungsfrist (12 Monate ab Betriebsaufnahme) sowohl eine Registrierung des geförderten Fahrzeugs als barrierefreies Fahrzeug (wheelchair taxi, Rollstuhl taxi mit Rampe etc.) bei 2 digitalen Buchungsplattformen (z.B. TaxiEU, FreeNow etc.) vornehmen sowie einen Vertrag mit einer Taxi-Funkvermittlungszentrale abschließen (z.B. Taxi-Berlin, Taxifunk etc.). Die Apps bzw. der Taxifunk sind während der Betriebszeiten des Fahrzeugs aktiv für die Auftragsannahme zu nutzen. Der Zuwendungsnehmer teilt der IBT mit der Beantragung der Auszahlung mit, bei welchen Plattformen er sein Fahrzeug registriert hat und gestattet der IBT, bei den benannten Plattformen stichprobenartig bei den von ihm benannten Plattformen die Buchbarkeit des Fahrzeugs für Inklusionsfahrten abzufragen.

Dem LABO als zuständiger Genehmigungsbehörde ist eine Rufnummer und/oder Email-Adresse mitzuteilen, unter der das Unternehmen für Kunden erreichbar ist.

3.3 Zuschuss zum Aufbau der Ladeinfrastruktur

Eine Ladestation ist eine stationäre Lademöglichkeit für Elektroautos. Sie kann aus einem oder mehreren Ladepunkten bestehen. Ein Beispiel für eine Ladestation ist eine Wallbox. Ein Ladepunkt ist eine Einrichtung, die dem Aufladen von Elektrofahrzeugen dient und an der zur gleichen Zeit nur ein Elektrofahrzeug aufgeladen werden kann.

Förderfähig sind ausschließlich Ausgaben für Serienprodukte von Ladeinfrastruktur, die an das öffentliche Elektrizitätsversorgungsnetz angeschlossen werden dürfen.

3.3.1 Gegenstand der Förderung für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) auf betrieblichen Flächen

Gefördert wird die Errichtung von stationärer Ladeinfrastruktur sowohl auf öffentlich zugänglichen als auch nicht öffentlich zugänglichen privaten betrieblichen Flächen¹² im Land Berlin. Neben der

¹² Im Falle der Beantragung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen wird darauf hingewiesen, dass:

- Die Förderung nicht mit der Bundesförderung „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur kumuliert werden darf;

Errichtung der Ladeinfrastruktur erfolgt eine anteilige Förderung des Anschlusses an das Hausnetz. Bei Kombination mit dem Förderprogramm SolarPLUS kann die Errichtung der geförderten Ladeinfrastruktur auch auf privaten nicht-betrieblichen Flächen erfolgen.

3.3.2 Umfang der Förderung für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) auf betrieblichen Flächen

Die Förderhöhe beträgt bei:

- Kauf oder Leasing von Normalladeinfrastruktur (AC) inklusive Anschluss an das Hausnetz bis 22 kW 50 % der zuwendungsfähigen Kosten, max. 2.500 € pro Ladepunkt
- Kauf oder Leasing von Schnellladeinfrastruktur (DC) inklusive Anschluss an das Hausnetz ab 22 kW 50 % der zuwendungsfähigen Kosten, max. 30.000 € pro Ladepunkt

Anschluss an das Nieder- oder Mittelspannungsnetz pro Standort:

- Anschluss an das Niederspannungsnetz
50 % der Gesamtkosten, max. 5.500 €
- Anschluss an das Mittelspannungsnetz
50 % der Gesamtkosten, max. 55.000 €

3.3.3 Gegenstand der Förderung an Wohngebäuden von Wohnungsunternehmen, Wohnungsbaugesellschaften oder Wohnungsgenossenschaften

Gefördert werden der Erwerb und die Errichtung einer fabrikneuen, öffentlich sowie nicht öffentlich zugänglichen, geteilt genutzten Ladestation inklusive des elektrischen Anschlusses (Netzanschluss) sowie die damit verbundene notwendige Grundinstallation an Stellplätzen von Wohngebäuden im Land Berlin.

Bei Wohnungsunternehmen, sowie deren sog. Tochter- und Konzerngesellschaften und Ladeinfrastrukturanbietern entsprechend Ziffer 2., wird nicht nur direkt der Bau von geteilt genutzter Ladeinfrastruktur gefördert, sondern insbesondere auch weitergehende Maßnahmen, die den Netzanschluss sowie Arbeiten der Grundinstallation betreffen, sollten diese Maßnahmen im direkten Zusammenhang mit dem Aufbau der geteilten Ladeinfrastruktur stehen. Entsprechende Begründungen bzw. Nachweise sind vorzulegen.

Anforderung an die Ladestation

Förderfähig sind ausschließlich Ladestationen, die an Stellplätzen eines Wohngebäudes im Land Berlin errichtet werden.

Die Ladestation muss geteilt genutzt werden, d.h. es erfolgt keine Förderung von Ladestationen, die nur einer einzelnen Partei zugeordnet sind (z. B. einer Mietpartei) und exklusiv nur von dieser genutzt werden können. Eine Förderung ist möglich, wenn die Ladestation a) öffentlich zugänglich ist oder b)

- Die Ladeinfrastruktur den Vorgaben der Ladesäulenverordnung und dem Mess- und Eichrecht entsprechen muss.

nur einem bestimmten Personenkreis zugänglich ist und von diesem genutzt wird, beispielsweise mehrere Mietende (mind. 2 Mietparteien pro Ladestation).

Die Einbaumaßnahmen sind durch Fachunternehmen vorzunehmen. Insbesondere die Errichtung und Inbetriebnahme der Ladestation muss durch ein, in ein Installateurverzeichnis eines Netzbetreibenden eingetragenes Installationsunternehmen (siehe §13 NAV) erfolgen. Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge sind nach §19 der NAV den Netzbetreibenden vor deren Inbetriebnahme zu melden. Die Inbetriebnahme bedarf der vorherigen Zustimmung des Netzbetreibenden, sofern die Ladeinfrastruktur 11 kW überschreitet. Anschließend muss der Netzbetreiber innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der Meldung eine Rückmeldung geben.

Wird eine Beihilfe für den Aufbau einer neuen Ladeinfrastruktur gewährt, die die Übertragung von Strom mit einer Leistung von höchstens 22 kW ermöglicht, so muss die Infrastruktur in der Lage sein, intelligente Ladefunktionen zu unterstützen.

Darüber hinaus wird empfohlen zu prüfen, ob mindestens ein Ladeplatz samt Ladeeinrichtung barrierefrei errichtet werden kann. Hinweise für die Ausgestaltung barrierefreier Ladeinfrastruktur enthält die DIN SPEC 91504¹³ sowie der Leitfaden „Einfach laden ohne Hindernisse. Anforderungen an barrierefreie Ladeinfrastruktur“¹⁴ der Nationalen Leitstelle für Ladeinfrastruktur.

3.3.4 Umfang der Förderung

Die Höhe der Förderungen ist abhängig von der Kostenart sowie der Größe des Unternehmens.

Fördergegenstand	Förderhöhe der zuwendungsfähigen Kosten pro Ladepunkt
Geteilt genutzte Wallbox/Ladesäule inklusive angeschlagenem Kabel und Leistungselektronik, Authentifizierungs-/Bezahlsystem sowie Anschluss an das Hausnetz und Inbetriebnahme	De-minimis Normalladeinfrastruktur (AC): 50 %, max. 2.500 € Schnellladeinfrastruktur (DC): 50 %, max. 30.000 € AGVO kleine Unternehmen bis zu 50 % mittlere Unternehmen bis zu 40 % große Unternehmen bis zu 20 % Normalladeinfrastruktur (AC): max. 2.500 € Schnellladeinfrastruktur (DC): max. 30.000 €

Fördergegenstand	Förderhöhe der zuwendungsfähigen Kosten
Grundinstallation Die spezifischen Bestandteile können je nach Gebäude und den dortigen Anforderungen variieren. Unter anderem gehören folgende Elemente dazu:	De-minimis 40 %, max. 50.000 € AGVO kleine Unternehmen bis zu 50 % mittlere Unternehmen bis zu 40 %

¹³ <https://www.dinmedia.de/de/technische-regel/din-spec-91504/384307715>

¹⁴ https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2023/04/Leitfaden_barrierefreie_Ladeinfrastruktur.pdf

<ul style="list-style-type: none"> - Montage, Fundament, Wiederherstellung der Oberfläche - Verteilerschränke, Kabelführung und Stromzähler für die Ladestationen - Last-/Energiemanagementsystem zur Steuerung der Ladeleistung (kann auch mit weiteren Verbrauchern, wie z.B. PV-Anlage, gekoppelt werden) - Brandschutzmaßnahmen zur Sicherstellung, dass die Installation der Ladestationen, des Lastmanagements und aller weiterer Komponenten den geltenden Sicherheitsstandards entspricht 	große Unternehmen bis zu 20 % max. 50.000 €
---	--

Fördergegenstand	Förderhöhe der zuwendungsfähigen Kosten
Netzanschluss	De-minimis Anschluss an das Niederspannungsnetz: 50 %, max. 5.500 € Anschluss an das Mittelspannungsnetz: 50 %, max. 55.000 € AGVO kleine Unternehmen bis zu 50 % mittlere Unternehmen bis zu 40 % große Unternehmen bis zu 20 % Anschluss an das Niederspannungsnetz: max. 5.500 € Anschluss an das Mittelspannungsnetz: max. 55.000 €

Grundsätzlich dürfen die geförderten Maßnahmen nicht zur Erfüllung von gesetzlichen Vorgaben oder privatrechtlichen Verpflichtungen, insbesondere des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 354) in der zum Zeitpunkt der jeweiligen Antragstellung jeweils geltenden Fassung, dienen.

3.4 Sonstige Anforderungen

- (1) Die Antragstellenden müssen durch Vorlage des Stromliefervertrages nachweisen, dass der Strom für den Betrieb der Ladeinfrastruktur ab Inbetriebnahme zu 100 % aus regenerativen Energien bezogen wird. Der Bezug von Strom aus eigenen Photovoltaikanlagen ist zulässig.
- (2) Die geförderte Ladeinfrastruktur muss im Land Berlin errichtet und betrieben werden.

- (3) Bei der Beantragung von DC-Ladeinfrastruktur wird die Realisierungsberatung i.S.d. 3.1.2 b) durch einen Mobilitätsberater empfohlen.
- (4) Die Förderung von Ladeinfrastruktur kann nur erfolgen, wenn sich der Eigentümer/Eigentümerin der Fläche, sofern vom Antragsstellenden abweichend, mit der Errichtung der Ladeinfrastruktur einverstanden erklärt. Eine entsprechende Erklärung ist mit Antragsstellung vorzulegen.

4. Art der Förderung

Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt:

- In Form einer Anteilsfinanzierung bei der Potentialberatung, Realisierungsberatung, Ladeinfrastrukturförderung, der Förderung von Taxis (M1), Nutz- (N1, N2) und Mikrofahrzeugen, sowie der Förderung von Neuanschaffungen von E-Inklusionstaxis (M1, M2) und Umbauten zum und Einbauten in ein E-Inklusionstaxi.
- In Form einer Festbetragsfinanzierung bei Förderung von motorisierten Zweirädern.

5. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Darüber hinaus können im Einzelfall in den Zuwendungsbescheiden „Weitere Nebenstimmungen“ formuliert werden. Die Errichtung von Ladeinfrastruktur darf während der Zweckbindungsfrist nicht der Gewinnerzielung durch Einnahmen aus deren Nutzung dienen. Ein kostendeckendes Entgelt für die Nutzung der Ladesäulen darf jedoch durch den Betreibenden erhoben werden.

6. Verfahren der Antragsstellung, Nachweisführung und Auszahlung

6.1 Prozess der Antragsstellung

Mit der Umsetzung der Fördermaßnahme hat die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe die IBB Business Team GmbH beauftragt. Die Beantragung auf Gewährung von Zuschüssen erfolgt in einem elektronischen Verfahren.

Anträge sind bei der IBB Business Team GmbH zu stellen.
Die Antragstellung erfolgt im Windhundverfahren.

Die einzureichenden Unterlagen umfassen insbesondere:

- Erklärung über bereits erhaltene/beantragte De-minimis-Beihilfen und/oder anderweitige staatliche Beihilfen (AGVO).
- Gewerbeanmeldung oder Nachweis einer gemeinnützigen (z.B. Auszug aus Vereinsregister) oder freiberuflichen Tätigkeit (Bestätigung der Anmeldung der freiberuflichen Tätigkeit beim Finanzamt).
- Nachweis über einen Sitz oder eine Betriebsstätte im Land Berlin.
- Nachweis, dass sich das Gebäude, an dem Ladeinfrastruktur aufgebaut werden soll, im Land Berlin befindet.

Darüber hinaus sind bei der Beantragung der einzelnen Fördermodule die folgenden Unterlagen einzureichen:

6.1.1 Beratung

Beantragung einer Beratung bei der IBB Business Team GmbH.

6.1.2 Fahrzeugzuschuss

- Nachweis über die Absicht (Angebot eines Fahrzeughändlers oder Onlineangebot) des Erwerbs oder des Leasings eines unter 3.2.1 geförderten Fahrzeugs.
- Bei PKW (M1, M2), Nachweis der Genehmigung (Taxikonzession) gemäß §§ 2,9 ff., 47 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie eine Erklärung über den beabsichtigten Einsatz des Fahrzeuges als Taxi.
- Nachweis über die Absicht (Angebot einer Fachwerkstadt) über den Umbau zum E-Inklusionstaxi oder Einbauten in ein E-Inklusionstaxi.

6.1.3 Zuschuss Ladeinfrastruktur

- Nachweis über die Absicht (Angebot eines/einer Ladeinfrastrukturanbieters/Elektrofirma) des Erwerbs und der Errichtung von Ladeinfrastruktur.
- Sofern notwendig, Nachweis über die Absicht (separates Angebot) der Beauftragung eines neuen Anschlusses an das Hausnetz.
- Sofern notwendig, Nachweis über die Absicht (separates Angebot) der Beauftragung der Anpassung des Netzanschlusses an das Niederspannungsnetz oder Mittelspannungsnetz.
- Sofern notwendig, Nachweis über die Absicht (separates Angebot) von notwendigen Maßnahmen zur Grundinstallation bei Errichtung von geteilt genutzter Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden im Land Berlin.
- Eigenerklärung, dass die Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden geteilt genutzt wird. Sofern nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur beantragt wird, ist die geplante Anzahl der Nutzenden anzugeben.
- Eigenerklärung, dass während der Zweckbindungsfrist die Einnahmen aus der Nutzung der Ladeinfrastruktur nicht der Gewinnerzielung dienen. Ein kostendeckendes Entgelt darf erhoben werden.
- Bei Antragstellung durch einen Ladeinfrastrukturanbieter, Nachweis einer Kooperationsvereinbarung oder eines Auftrages zwischen dem Ladeinfrastrukturanbieter und dem Wohnungsunternehmen.
- Erklärung über bereits erhaltene/beantragte De-minimis-Beihilfen und anderweitige staatliche Beihilfen (AGVO).
- Sofern notwendig, Eigenerklärung aus der hervorgeht, dass ergänzend keine Förderung über ein Bundesförderprogramm Ladeinfrastruktur in Anspruch genommen wird.

6.2 Auszahlung

Die Auszahlung der Zuwendung muss

- bei einer Förderung nach 3.1 innerhalb von 4 Monaten
- bei einer Förderung nach 3.2 innerhalb von 18 Monaten und

nach Bewilligung bei der IBB Business Team GmbH beantragt werden und erfolgt in einer Summe.

Auszahlung bei einer Förderung nach 3.3:

Erste Teilauszahlung:

Mit Bestandskraft des Zuwendungsbescheides erfolgt im Falle des erklärten Rechtsmittelverzichts zugleich eine erste Teilauszahlung der bewilligten Fördersumme in Höhe von 50% der zuwendungsfähigen Ausgaben. Liegt kein Rechtsmittelverzicht vor, erfolgt die Auszahlung nach Ablauf der Rechtsmittelfrist.

Zweite Teilauszahlung:

Die Auszahlung des Restbetrages muss innerhalb von 18 Monaten nach Bewilligung der Zuwendung bei der IBB Business Team GmbH beantragt werden und erfolgt in einer Summe.

Die erste Teilauszahlung mit Bestandskraft des Zuwendungsbescheides wird nur so lange gewährt, bis die dafür zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ausgeschöpft sind. Ein Rechtsanspruch auf eine erste Teilauszahlung mit Bestandskraft des Zuwendungsbescheides besteht nicht.

Sollten die hierfür zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ausgeschöpft sein, wird die Zuwendung ohne erste Teilauszahlung mit Bestandskraft des Zuwendungsbescheides gewährt. Die Auszahlung der Zuwendung muss dann innerhalb von 18 Monaten bei der IBB Business Team GmbH beantragt werden und erfolgt in einer Summe.

Für die Auszahlung sind insbesondere folgende Unterlagen beizubringen:

Für das Beratungsmodul nach 3.1.1-3.1.2:

- Rechnung und Beratungsbericht des Beratungsunternehmens sowie Nachweis der Zahlung an das Beratungsunternehmen bei Inanspruchnahme des Beratungsmoduls. Eingereichte Unterlagen stellen gleichzeitig den Verwendungsnachweis dar.

Für das Fahrzeugmodul nach 3.2.1-3.2.2:

- Nachweis über den Erwerb (z.B. Kauf, Mietkauf) oder Leasing eines elektrisch betriebenen Fahrzeuges, Nachweis über die Zulassung des Fahrzeuges in Berlin sowie Nachweis über die Zahlung mindestens in Zuwendungshöhe (gezahlte Mehrwertsteuer wird hierbei nicht berücksichtigt).
- Nachweis über die Erfüllung nach DIN 75078 bei Neuanschaffung eines E-Inklusionstaxis.
- Nachweis über den Umbau zum E-Inklusionstaxi oder Einbauten in ein E-Inklusionstaxi sowie Nachweis über die Erfüllung nach DIN 75078.
- Nachweis über die Registrierung, zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme des geförderten Fahrzeugs, als barrierefreies Fahrzeug (wheelchair taxi, Rollstuhltaxi mit Rampe etc.) bei 2 digitalen Buchungsplattformen (z.B. TaxiEU, FreeNow etc.)
- Nachweis über einen abgeschlossenen Vertrag, ab Betriebsaufnahme des geförderten Fahrzeugs, mit einer Taxi-Funkvermittlungszentrale (z.B. Taxi-Berlin, Taxifunk etc.).
- Nachweis über die Mitteilung der Rufnummer und/oder Emailadresse des Taxiunternehmens beim LABO (Genehmigungsbehörde), unter der das Taxiunternehmen für Kunden erreichbar ist.

Für das Ladeinfrastrukturmodul nach 3.3.1-3.3.4:

- Die erste Teilauszahlung mit Bestandskraft des Zuwendungsbescheides erfolgt auf Grundlage der unter 6.1.3 eingereichten Unterlagen.
- Die zweite Teilauszahlung erfolgt nach Vorlage folgender Unterlagen:
- Nachweis über Erwerb oder Leasing, Anschluss und Inanspruchnahme der Ladeinfrastruktur sowie Nachweis über die Zahlung der Rechnung. Nachweis über einen Stromliefervertrag für die Dauer von mind. 1 Jahr, der den Bezug von Strom aus regenerativen Energien beinhaltet.
- Nachweis über Maßnahmen der Grundinstallation sowie Nachweis über die Zahlung der Rechnung.
- Nachweis über den installierten Netzanschluss sowie Nachweis über die Zahlung der Rechnung.

Die IBB Business Team GmbH ist berechtigt, weitere benötigte Unterlagen nachzufordern.

6.3 Zweckbindungsfrist und Verwendungsnachweis

Die Mindestzulassungsdauer des geförderten Fahrzeuges beträgt grundsätzlich 12 Monate. Gleiches gilt für die Ladeinfrastruktur hinsichtlich der Mindestnutzungsdauer ab Inbetriebnahme der Ladeinfrastruktur. Im Einzelfall können im Zuwendungsbescheid hiervon abweichende Regelungen mit längeren Zweckbindungsfristen formuliert werden, welche dem vorgehen.

Wird die Mindestzulassungs- bzw. Mindestnutzungsdauer von 12 Monaten unterschritten (z.B. vorzeitiger Verkauf des Fahrzeugs oder der Ladeinfrastruktur, Aufgabe der Nutzung als Taxi bzw. Verlust der Taxikonzession, Zulassung außerhalb Berlins, Kündigung des Leasingvertrages,) ist dies der IBB Business Team GmbH unverzüglich anzuzeigen. Bei einem kürzeren Nutzungszeitraum ist die Förderung grundsätzlich vollständig zu erstatten und zu verzinsen. Eine zeitanteilige Rückerstattung ist möglich bei Gründen, die das antragstellende Unternehmen nicht zu vertreten hat (z.B. Totalschaden durch Unfall, Diebstahl, Berufsunfähigkeit oder Tod des Unternehmers).

Mit Ablauf der Zweckbindungsfrist für die Halte- bzw. Nutzungsdauer (gilt grundsätzlich für 12 Monate ab Zulassung des Fahrzeugs und Inbetriebnahme der Ladeinfrastruktur) ist innerhalb von einem Monat ein Verwendungsnachweis¹⁵ durch die Zuwendungsempfängerin/den Zuwendungsempfänger zu erbringen, der belegt, dass das Fahrzeug und die Ladeinfrastruktur bis zum Ende der Mindestzulassungs- bzw. Mindestnutzungsdauer im Besitz des Antragstellers zweckentsprechend genutzt wurde. Bei geförderten PKW (M1, M2) ist im Verwendungsnachweis zusätzlich zu belegen, dass bis zum Ende der Mindestzulassungsdauer das Fahrzeug als Taxi/Inklusionstaxi in Berlin eingesetzt und genutzt wurde bzw. noch genutzt wird und die Taxikonzession auch noch besteht bzw. während dieses Zeitraums bestand.

Bei Kombination mit dem Förderprogramm SolarPLUS ist zudem der Nachweis darüber zu erbringen, dass bei Ablauf der Mindestzulassungs- bzw. Mindestnutzungsdauer der geförderte Stromspeicher noch in Benutzung war.

¹⁵ Nachweis für Fahrzeuge: z. B. Zulassungsbescheinigung,
Nachweis für Ladeinfrastruktur: z. B. Inbetriebnahmeprotokoll oder Bescheinigung über
Anzeige/Abmeldung der Ladeinfrastruktur, sofern öffentlich-zugänglich bei der Bundesnetzagentur
für Ladeinfrastruktur

7. Zu beachtende Vorschriften

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 23, 44 Landeshaushaltordnung (LHO), die hierzu erlassenen Ausführungsvorschriften sowie i. V. m. § 1 Abs. 1 des Gesetzes über das Verfahren der Berliner Verwaltung (VwVfG Bln) soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen zugelassen sind. Der Rechnungshof von Berlin ist gemäß § 91 LHO zur Prüfung berechtigt.

Die Antragstellenden willigen ein, dass die IBB Business Team GmbH zur Prüfung der Antragsvoraussetzungen Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes abrufen kann. Die Antragstellenden erklären sich einverstanden, dass die IBB Business Team GmbH oder einem von diesen beauftragten Dritten sämtliche mit dem Antrag oder im weiteren Verfahren eingereichte Unterlagen zur Verfügung stehen.

Mit Einreichen des Antrages berechtigen die Antragstellenden das Land Berlin sowie von diesem Beauftragte alle Daten auf Datenträger zu speichern und für Zwecke der Statistik und der Erfolgskontrolle über die Wirksamkeit des Förderprogramms auszuwerten sowie die Auswertungsergebnisse unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Regelungen zu veröffentlichen.

Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe oder ein von ihr Beauftragter sowie der Rechnungshof des Landes Berlin sind berechtigt, zur Prüfung der eingereichten Unterlagen, Nachweise und Berichte, Originalbelege, Buchhaltungs- und sonstige Geschäftsunterlagen einzusehen, örtliche Erhebungen durchzuführen und aller erforderlichen Auskünfte zu verlangen.

Tatsachen, die für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung von Bedeutung sind, sind subventionserheblich im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch (StGB) in Verbindung mit den §§ 2, 3 und 4 des Subventionsgesetzes vom 29. Juli 1976 (GVBl. S. 1711) und § 1 des Landessubventionsgesetzes vom 20. Juni 1977 (GVBl. S. 1126). Zu diesen Tatsachen zählen insbesondere die im Zuwendungsantrag und den beizufügenden Anlagen sowie die in den Abrechnungsunterlagen und Verwendungsnachweisen enthaltenen Angaben. Subventionserhebliche Tatsachen und deren Änderungen während der Laufzeit der Fördermaßnahme müssen der Bewilligungsbehörde oder einem von dieser Beauftragten unverzüglich, wahrheitsgemäß und vollständig mitgeteilt werden.

Gemäß der Verordnung (EU) 2023/2831 sind die Mitgliedstaaten spätestens ab dem 01. Januar 2026 gehalten, alle einschlägigen Angaben (z.B. auch personenbezogene Daten) zu gewährten Deminimis-Beihilfen in einem zentralen Register, die die Datenschutzvorschriften der Union einhalten, auf nationaler Ebene oder auf Unionsebene zu erfassen und im Falle neuer Beihilfen zu prüfen, ob dadurch der in der Verordnung festgelegte Höchstbetrag überschritten würde. Die Mitgliedstaaten sollen die Möglichkeit haben, bestimmte Einträge zu pseudonymisieren, wenn dies zur Einhaltung der Datenschutzvorschriften der Union erforderlich ist.

8. Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinie tritt nach Bekanntgabe in Kraft und gilt bis zum 31.12.2027. Sie gilt für alle Anträge, die in diesem Zeitraum bei der IBB Business Team GmbH eingehen. Sofern die zur Verfügung stehenden Mittel ausgeschöpft sind, können keine weiteren Fördergelder bewilligt werden. Die

Förderrichtlinie zum Programm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ vom 01.07.2025 (ABl.Nr.30/18.07.2025) tritt mit Inkrafttreten dieser Richtlinie außer Kraft.

Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe ist berechtigt, diese Förderrichtlinie jederzeit an veränderte Fördersituationen sowie an veränderte rechtliche Grundlagen anzupassen. Darüber hinaus sind jederzeit Anpassungen zur Klarstellung oder Behebung von Regelungslücken möglich. Außerdem kann die Richtlinie jederzeit von der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe aufgehoben werden.

Berlin, den 09.12.2025

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe