



## **Fünfter Aufruf zur Antragseinreichung**

**Vom 29.04.2020**

**gemäß der**

### **Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**vom 13.02.2017 (mit Änderung vom 28.06.2017)**

#### **Inhaltsübersicht**

- 1 Allgemeine Hinweise**
- 2 Frist zur Antragseinreichung**
- 3 Zuwendung**
- 4 Förderhöhe**
  - 4.1 Normalladepunkte (3,7 kW bis einschließlich 22 kW)
  - 4.2 DC-Schnellladepunkte (mehr als 22 kW)
  - 4.3 Netzanschluss
  - 4.4 Modernisierungsmaßnahmen (Aufrüstung und Ersatzbeschaffung)
- 5 Anforderungen an die Ladeinfrastruktur**
- 6 Antragsverfahren**
- 7 Auswahlverfahren**
- 8 Anforderungen an die Berichterstattung**
- 9 Ansprechpartner**

#### **Anhänge des Fünften Förderaufrufes**

- Anhang 1: Regionale Verteilung geförderter Ladeinfrastruktur & Auswahlverfahren**
- Anhang 2: Zuwendungsfähige Ausgaben und Modernisierung**
- Anhang 3: Verpflichtende Anforderungen an die geförderte Ladeinfrastruktur und Empfehlungen**
- Anhang 4: Anforderungen an die Berichterstattung**

# 1 Allgemeine Hinweise

Die in der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur (im Folgenden auch: „Förderrichtlinie“) ([Link](#)) getroffenen Regelungen gelten und bilden die rechtliche Grundlage für diesen Förderaufruf. Einzelne Regelungen werden durch diesen Förderaufruf ergänzt bzw. konkretisiert.

Die Mittelausstattung des Förderprogramms beträgt von 2017 bis 2020 insgesamt rund 300 Mio. Euro.

Mit diesem Förderaufruf wird Folgendes gefördert:

1. rund 7.000 Ladepunkte mit einer Leistung von mindestens 3,7 kW bis maximal 22 kW (**Normalladepunkte**) sowie
2. rund 3.000 Ladepunkte mit einer Leistung von mehr als 22 kW, an denen ausschließlich das Laden mit Gleichstrom (DC) möglich ist (**DC-Schnellladepunkte**) und
3. der zu einem geförderten Ladepunkt gehörende Netzanschluss.

Über diesen Förderaufruf sollen auch Ladepunkte auf Kundenparkplätzen gefördert werden. Daher sieht dieser Förderaufruf vor, dass eine Förderung auch bei nicht ununterbrochener öffentlicher Zugänglichkeit möglich ist (s. Anhang 3, Abschnitt I. dieses Förderaufrufs).

Die zu fördernden Ladepunkte werden regional verteilt. Hierfür wurden zwei Karten erstellt, eine für Normalladeinfrastruktur („**N-Karte**“), eine für DC-Schnellladeinfrastruktur („**S-Karte**“). In beiden Karten ist das Bundesgebiet in 283 Kacheln mit einer Größe von 40 x 40 km unterteilt. Ausführliche Informationen hierzu finden Sie unter Nr. 7 sowie in Anhang 1 dieses Förderaufrufs. In der „S-Karte“ werden zudem Gebiete mit erhöhtem Bedarf (blau) und geringerem Bedarf (grau) ausgewiesen.

Es ist ausschließlich der Kauf von Ladeinfrastruktur förderfähig. Das Leasing von Ladeinfrastruktur ist nicht förderfähig.

Neben der Errichtung von neuer Ladeinfrastruktur ist, bei Nachweis eines zusätzlichen Mehrwertes, auch

- die Aufrüstung oder Ersatzbeschaffung von bestehender Ladeinfrastruktur oder
  - die Ertüchtigung eines zu einem Ladepunkt gehörenden Netzanschlusses
- förderfähig. Für die Förderfähigkeit bereits bestehender Ladeinfrastruktur gelten die verpflichtenden Anforderungen aus Anhang 3 dieses Förderaufrufs entsprechend.

Ist eine Ertüchtigung über dieses Förderprogramm vorgesehen, muss die zu ertüchtigende Einrichtung an die Bundesnetzagentur (BNetzA) gemeldet werden.

## **2 Frist zur Antragseinreichung**

Anträge zur Förderung von Ladeinfrastruktur nach Nr. 2 der Förderrichtlinie sind innerhalb des Zeitraums vom 29.04.2020 bis zum 17.06.2020 einzureichen.

## **3 Zuwendung**

Die Förderung erfolgt als Investitionszuschuss, der sich auf der Grundlage der jeweiligen zuwendungsfähigen Ausgaben für Normalladepunkte und DC-Schnellladepunkte sowie für den dazugehörigen Netzanschluss berechnet.

Eine Liste zuwendungsfähiger und nicht zuwendungsfähiger Ausgaben finden Sie in Anhang 2 dieses Förderaufrufes.

## **4 Förderhöhe**

Die Förderhöhe variiert je nach Ladeleistung (Normalladepunkt oder DC-Schnellladepunkt) sowie bei DC-Schnellladepunkten je nach Bedarf an dem jeweiligen Standort.

Die jeweils geltenden maximalen Förderquoten und -beträge (Nr. 4.1 bis 4.4 dieses Förderaufrufs) reduzieren sich um die Hälfte, wenn die öffentliche Zugänglichkeit gem. § 2 Nr. 9 der Ladesäulenverordnung (LSV) nicht rund um die Uhr sichergestellt wird. Für eine Förderung muss die öffentliche Zugänglichkeit jedoch mindestens werktags (montags-samstags) für je 12 Stunden sichergestellt werden.

Ausführliche Informationen zur regionalen Verteilung der zu fördernden Ladeinfrastruktur finden Sie in Anhang 1 dieses Förderaufrufes.

### **4.1 Normalladepunkte (3,7 kW bis einschließlich 22 kW)**

Jeder Normalladepunkt wird mit einem Anteil von maximal 40 Prozent bis höchstens 2.500 Euro gefördert.

### **4.2 DC-Schnellladepunkte (mehr als 22 kW)**

Die in Nr. 1 dieses Förderaufrufs erwähnte S-Karte weist so genannte blaue Bereiche für einen höheren Bedarf und graue Bereiche für einen geringeren Bedarf aus.

Für DC-Schnellladepunkte, die im blauen Bereich der S-Karte errichtet werden, gelten folgende Fördersätze:

- Ein DC-Schnellladepunkt mit mehr als 22 Kilowatt Ladeleistung, aber weniger als 100 Kilowatt Ladeleistung wird mit einem Anteil von maximal 50 Prozent bis höchstens 12.000 Euro gefördert,
- Ein DC-Schnellladepunkt ab einschließlich 100 Kilowatt Ladeleistung wird mit einem Anteil von maximal 50 Prozent bis höchstens 30.000 Euro gefördert.

Für DC-Schnellladepunkte, die im grauen Bereich der S-Karte errichtet werden, gelten folgende Fördersätze:

- Ein DC-Schnellladepunkt mit mehr als 22 Kilowatt Ladeleistung, aber weniger als 100 Kilowatt Ladeleistung wird mit einem Anteil von maximal 30 Prozent bis höchstens 9.000 Euro gefördert,
- Ein DC-Schnellladepunkt ab einschließlich 100 Kilowatt Ladeleistung wird mit einem Anteil von maximal 30 Prozent bis höchstens 23.000 Euro gefördert.

#### **4.3 Netzanschluss**

Ergänzend wird der Netzanschluss pro Standort gefördert. Die Förderquote für den zu fördernden Netzanschluss entspricht der Förderquote der Hardware, die gemäß Nr. 4.1 und 4.2 gewährt wird:

- Der Anschluss an das Niederspannungsnetz wird bis höchstens 5.000 Euro gefördert.
- Der Anschluss an das Mittelspannungsnetz wird bis höchstens 50.000 Euro gefördert.

#### **4.4 Modernisierungsmaßnahmen (Aufrüstung und Ersatzbeschaffung)**

Zur Erreichung eines zusätzlichen Mehrwertes wird die Aufrüstung oder Ersatzbeschaffung von Ladeinfrastruktur sowie die Ertüchtigung von Netzanschlüssen mit einem Anteil von maximal 40 Prozent gefördert. Die unter Nr. 4.1 bis 4.3 genannten Höchstquoten und -beträge je Förderkategorie gelten entsprechend.

### **5 Anforderungen an die Ladeinfrastruktur**

Alle technischen und sonstigen Anforderungen, die gem. der Förderrichtlinie und dieses Förderaufrufs an die geförderte Ladeinfrastruktur gestellt werden, sind in Anhang 3 dieses Förderaufrufs dargestellt.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es dem Antragsteller obliegt, sicherzustellen, dass alle Anforderungen an die Ladeinfrastruktur eingehalten werden.

### **6 Antragsverfahren**

Alle Infos zum Antrags- und Bewilligungsverfahren sowie den notwendigen Unterlagen finden Sie auf der Homepage der BAV:

[https://www.bav.bund.de/DE/4\\_Foerderprogramme/6\\_Foerderung\\_Ladeinfrastruktur/Foerderung\\_Ladeinfrastruktur\\_node.html](https://www.bav.bund.de/DE/4_Foerderprogramme/6_Foerderung_Ladeinfrastruktur/Foerderung_Ladeinfrastruktur_node.html).

Anträge sind innerhalb der Frist zur Antragseinreichung (Nr. 2 dieses Förderaufrufs) über das elektronische Antragsportal easy-Online einzureichen:

<https://foerderportal.bund.de/easyonline>.

Bei der Erstellung der Anträge sind die im Formular hinterlegten Ausfüllhinweise zu beachten.

Berücksichtigt wird der Antrag nur, wenn dieser

- rechtsverbindlich unterschrieben,
- in schriftlicher Form,
- vollständig und
- mit den nach den Hinweisen im Antragsportal easy-Online erforderlichen Unterlagen spätestens am 01.07.2020 bei der

*Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV)  
Stichwort „LIS – 5. Förderaufruf“  
Schloßplatz 9  
26603 Aurich*

eingegangen ist.

Die Bewilligungsbehörde kann zu jedem Zeitpunkt der Antragsbearbeitung nach eigenem Ermessen Unterlagen nachfordern. Für die Nachreichung von Unterlagen gilt grundsätzlich eine Frist von zwei Wochen (Eingang bei der BAV).

Es sind jeweils gesonderte Anträge zu stellen für:

- Normalladepunkte in der N-Karte, die zeitlich **uneingeschränkt** öffentlich zugänglich sein werden (24/7);
- Normalladepunkte in der N-Karte, die zeitlich **eingeschränkt** zugänglich sein werden (12/6);
- DC-Schnellladepunkte im grauen Bereich der S-Karte, die zeitlich **uneingeschränkt** öffentlich zugänglich sein werden (24/7);
- DC-Schnellladepunkte im grauen Bereich der S-Karte, die zeitlich **eingeschränkt** zugänglich sein werden (12/6);
- DC-Schnellladepunkte im blauen Bereich der S-Karte, die zeitlich **uneingeschränkt** öffentlich zugänglich sein werden (24/7);
- DC-Schnellladepunkte im blauen Bereich der S-Karte, die zeitlich **eingeschränkt** zugänglich sein werden (12/6);
- Modernisierungsmaßnahmen und Ersatzbeschaffungen, die zeitlich **uneingeschränkt** öffentlich zugänglich sein werden (24/7);
- Modernisierungsmaßnahmen und Ersatzbeschaffungen, die zeitlich **eingeschränkt** zugänglich sein werden (12/6);

Bei Ladeeinrichtungen, die sowohl mit Normal- als auch mit DC-Schnellladepunkten ausgestattet sein sollen (Triple-Charger/Multi-Charger), kann nur eine Förderung für die DC-Schnellladepunkte beantragt werden. Die Ausgaben für diese Ladeeinrichtungen sind in voller Höhe förderfähig. Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (siehe sogleich unter Nr. 7) bleibt die Ladeleistung der Normalladepunkte jedoch dann unberücksichtigt.

Die Vorhabenlaufzeit beginnt abweichend von Nr. 7.5 der Förderrichtlinie regelmäßig mit Bekanntgabe des Bewilligungsbescheides.

## **7 Auswahlverfahren**

Auf Grundlage des Aspektes der Wirtschaftlichkeit aus Sicht des Bundeshaushalts und einer festen Kontingentierung pro 40 x 40 km-Kachel wird für die Anträge auf Förderung der Errichtung neuer Ladeinfrastruktur ein Auswahlverfahren durchgeführt (Rankingbildung).

In den in Nr. 1 und Nr. 4 dieses Förderaufrufes erwähnten Karten des Bundesgebietes (N-Karte und S-Karte) ist die regionale Verteilung und Kontingentierung dargestellt.

Eine ausführliche Darstellung der Rankingbildung und des Auswahlverfahrens sowie Beispielrechnungen finden Sie in Anhang 1 dieses Förderaufrufs.

## **8 Anforderungen an die Berichterstattung**

Der Zuwendungsempfänger informiert zusätzlich zur BNetzA (siehe § 5 der LSV) die NOW GmbH - Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur) über die Inbetriebnahme der innerhalb des Förderaufrufes geförderten Neuerrichtungen oder Modernisierungen von Ladeinfrastruktur.

Zusätzlich ist während der Mindestbetriebsdauer der Ladeeinrichtung von sechs Jahren ab Inbetriebnahme halbjährlich jeweils zum 01. Februar und zum 01. August in digitaler Form an die NOW GmbH Bericht zu erstatten (Halbjahresberichte).

Das Vorgehen für die Inbetriebnahme-Meldung und das Einreichen der Halbjahresberichte ist im Anhang 4 beschrieben.

## **9 Ansprechpartner**

Die Ansprechpartner zu förderrechtlichen Fragen im Zusammenhang mit diesem Förderprogramm sind bei der BAV unter der Telefonnummer 04941/602-555 oder unter der E-Mail-Adresse [ladeinfrastruktur@bav.bund.de](mailto:ladeinfrastruktur@bav.bund.de) zu erreichen.

Technische Fragestellungen rund um die Förderrichtlinie und diesen Förderaufruf können an die NOW GmbH per E-Mail unter [ladeinfrastruktur@now-gmbh.de](mailto:ladeinfrastruktur@now-gmbh.de) gerichtet werden.

# ANHANG 1

-

## Regionale Verteilung geförderter Ladeinfrastruktur & Auswahlverfahren

### 1. Regionale Verteilung

Die regionale Verteilung der neu zu errichtenden Normalladepunkte (Ladeleistung von 3,7 bis 22 kW; NLP) und DC-Schnellladepunkte (mehr als 22 kW Ladeleistung; SLP) erfolgt in zwei gesonderten Karten: eine für Normalladepunkte (**N-Karte**) und eine für DC-Schnellladepunkte (**S-Karte**). Die Verteilung der Ladepunkte stützt sich auf die Bedarfsberechnung des StandortTOOLS, mit dem der Ausbaubedarf an Ladeinfrastruktur berechnet wird.

Link zur Karte: <https://www.zdm-emob.de/Kartendarstellung/NLPuSLP5.html>

Die Karten zeigen Deutschland in 283 Kacheln mit einer Größe von je 40 x 40 km. Diese geben für Normalladepunkte und DC-Schnellladepunkte jeweils ein maximal zu bewilligendes Kontingent an. Jede Kachel hat eine eindeutige Identifikationsnummer (ID), die für jeden Standort zusammen mit den Koordinaten in das Antragsformular zu übertragen sind.

Die S-Karte zeigt einen erhöhten Bedarf an DC-Schnellladepunkten im blauen Bereich und einen geringeren Bedarf im grauen Bereich aus. Die daraus resultierenden Förderquoten sind unter Nr. 4.2 dieses Förderaufrufes festgelegt.

Nachträgliche Standortänderungen sind grundsätzlich nur innerhalb einer 40 x 40 km-Kachel möglich. Für Standorte in der S-Karte ist darüber hinaus zu beachten, dass eine Verlegung nur bewilligt wird, sofern der neue Standort mindestens dieselbe Bedarfseinstufung aufweist. Eine Verlegung vom blauen in den grauen Bereich ist daher nicht möglich.

zeitliche Zugänglichkeit	Förderbereiche		
	Normallade-Karte (N-Karte)	Schnelllade-Karte (S-Karte)	
uneingeschränkt (24/7)	bis zu 40 Prozent Förderquote	bis zu 30 Prozent Förderquote	bis zu 50 Prozent Förderquote
eingeschränkt (12/6)	bis zu 20 Prozent Förderquote	bis zu 15 Prozent Förderquote	bis zu 25 Prozent Förderquote

### 2. Auswahlverfahren

Auf Grundlage des Aspektes der Wirtschaftlichkeit aus Sicht des Bundeshaushalts und einer festen Kontingentierung pro 40 x 40 km-Kachel wird für die Errichtung neuer Ladeinfrastruktur ein Auswahlverfahren durchgeführt (Rankingbildung). Die Verteilung der Normalladepunkte und der DC-Schnellladepunkte ist in den o. g. Karten festgelegt.

Nach Ablauf der Antragseinreichungsfrist wird die Bewilligungsbehörde, unter Berücksichtigung aller fristgerecht und vollständig eingegangenen Anträge, drei Wirtschaftlichkeitsrankings, getrennt nach den drei folgenden Förderbereichen erstellen:

- N-Karte
- blauer Bereich in S-Karte
- grauer Bereich in S-Karte.

Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung werden die beantragten Fördermittel pro Kilowatt Gesamtladeleistung innerhalb eines Antrags zugrunde gelegt. Der sich daraus ergebende Wert ist der Rankingquotient.

Die Gesamtladeleistung ist die Summe aus den Einzelladeleistungen der beantragten Ladepunkte in Kilowatt (siehe Beispielrechnung unten).

Die Ausgaben für den Netzanschluss (Nr. 4.3 dieses Förderaufrufs) sind für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung nicht relevant.

Die Förderanträge werden ausgehend von den geringsten beantragten Fördermitteln pro kW Ladeleistung (niedrigster Rankingquotient) der Reihenfolge nach bearbeitet. Bewilligt werden können grundsätzlich nur so viele Ladepunkte, wie es das jeweilige Kontingent der 40 km x 40 km Kachel (grüne Zahl in der jeweiligen Karte) erlaubt. Jede 40 x 40 km-Kachel hat jeweils ein Kontingent für Normalladepunkte und Schnellladepunkte. Bei dem Kontingent für Schnellladepunkte werden die Ladepunkte, die in dem blauen Bereich der S-Karte errichtet werden sollen, vorrangig behandelt.

Bei Anträgen mit eingeschränkter öffentlicher Zugänglichkeit (12/6) werden – wie unter Nr. 1 beschrieben – die Förderquote und Förderhöchstsätze halbiert. In diesen Fällen wird bei der Bildung des Rankings eine Vergleichbarkeit zu den Anträgen mit uneingeschränkter öffentlicher Zugänglichkeit durch eine Verdopplung des Rankingquotienten hergestellt. Sobald auf Grundlage dieses Auswahlverfahrens die gesamte verfügbare Anzahl an Ladepunkten in der Kachel bewilligt wurde, kann für die darüber hinaus beantragten Ladepunkte keine Förderung mehr gewährt werden.

### 3. Beispielrechnungen

Antrag 1 auf 5 Normalladepunkte (NLP) mit <b>uneingeschränkter Zugänglichkeit 24/7</b>	
3 NLP à 11 kW à 2.000 €	2 NLP à 22 kW à 2.500 €
Berechnung beantragte Fördermittel:	$(3 \text{ NLP} \times 2.000 \text{ €}) + (2 \text{ NLP} \times 2.500 \text{ €}) = 11.000 \text{ €}$
Berechnung Gesamtladeleistung:	$(3 \text{ NLP} \times 11 \text{ kW}) + (2 \text{ NLP} \times 22 \text{ kW}) = 77 \text{ kW}$
Berechnung für Wirtschaftlichkeitsranking:	<b><math>11.000 \text{ €} : 77 \text{ kW} = 142,86 \text{ €/kW}</math></b>



Antrag 2 auf 4 Schnellladepunkte (SLP) mit <b>uneingeschränkter Zugänglichkeit 24/7</b>	
2 SLP à 60 kW à 12.000 €	2 SLP à 100 kW à 20.000 €
Berechnung beantragte Fördermittel:	$(2 \text{ SLP} \times 12.000 \text{ €}) + (2 \text{ SLP} \times 20.000 \text{ €}) = 64.000 \text{ €}$
Berechnung Gesamtladeleistung:	$(2 \text{ SLP} \times 60 \text{ kW}) + (2 \text{ SLP} \times 100 \text{ kW}) = 320 \text{ kW}$
Berechnung für Wirtschaftlichkeitsranking:	$64.000 \text{ €} : 320 \text{ kW} = 200,00 \text{ €/kW}$

Antrag 3 auf 4 Schnellladepunkte (SLP) mit <b>eingeschränkter Zugänglichkeit 12/6</b>	
2 SLP à 60 kW à 6.000 € (halber Förderhöchstsatz)	2 SLP à 100 kW à 15.000 € (halber Förderhöchstsatz)
Berechnung beantragte Fördermittel:	$(2 \times 6.000 \text{ €}) + (2 \times 15.000 \text{ €}) = 42.000 \text{ €}$
Berechnung Gesamtladeleistung:	$(2 \text{ SLP} \times 60 \text{ kW}) + (2 \text{ SLP} \times 100 \text{ kW}) = 320 \text{ kW}$
Berechnung für Wirtschaftlichkeitsranking:	$42.000 \text{ €} : 320 \text{ kW} = 131,25 \text{ €/kW}$
Verdopplung aufgrund 12/6:	$131,25 \text{ €} \times 2 = 262,50 \text{ €/kW}$

Im Ranking für SLP würde aus Wirtschaftlichkeitsgründen der Antrag 2 zuerst bewilligt werden.

### **Hinweis**

Die Höhe der beantragten Fördermittel wird vom Antragsteller nach eigenem Ermessen und unter Beachtung von Nr. 4 dieses Förderauftrages festgelegt. Er kann also auch weniger als die maximal mögliche Zuwendung beantragen, um so eine bessere Position im Wirtschaftlichkeitsranking zu erzielen und damit ggf. die Chance auf Förderung seines Vorhabens erhöhen.

## ANHANG 2

-

### Zuwendungsfähige Ausgaben und Modernisierung / Ersatzbeschaffung

#### 1. Zuwendungsfähige Ausgaben für Normalladepunkte und DC-Schnellladepunkte

Zuwendungsfähig sind Ausgaben, die dem Antragsteller durch Beschaffung der Ladeinfrastruktur und der Montage (Fundament und Tiefbau) der Ladestation entstehen.

- LSV-konforme Ladeeinrichtungen (Ladesäule, Wallbox) und dazugehörige Leistungselektronik
- abgesetzte Leistungseinheiten (Gleichrichter für Umwandlung von Wechsel- zu Gleichstrom, baulich getrennt von Ladeeinrichtung)
- Fundament der Ladeeinrichtung
- Tiefbauarbeiten für Ladeeinrichtungen
- Installation und Inbetriebnahme der Ladeeinrichtung
- Anfahrerschutz
- Parkplatzmarkierungen gemäß Anhang 3, Abschnitt II.
- Kennzeichnung in Form von Beschilderung (Parkplatzsymbol Zeichen 314, Elektroautosymbol, Zeichen 1024-20 oder § 39 Abs. 10 StVO, dazugehörige Zusatzzeichen)
- Parkplatzsensoren
- Beleuchtung ausschließlich der Ladeeinrichtung und der dazugehörigen Parkfläche
- Wetterschutz/Überdachung der Ladeeinrichtung
- Schutzfolierung (z. B. UV- oder Graffitienschutz)
- technische Umrüstung von Lichtmasten (Ladepunkte integriert in Straßenlaternen)
- Einrichtung von WLAN an der Ladeeinrichtung
- Vorbereitung der Ladeinfrastruktur (Hardware/Software) für die spätere Unterstützung von ISO/IEC 15118 (Power Line Communication)
- Vorbereitung der Ladeeinrichtung (Hardware/Software) zur Anbindung des lokalen Energie- und Lastmanagementsystems, z. B. über ein Smart-Meter-Gateway
- Ausgaben für Aufrüstung und Ersatzbeschaffung bei zusätzlichem Mehrwert
- erforderliche Baumaßnahmen, um die 24/7-Erreichbarkeit zu erzielen

#### 2. Zuwendungsfähige Ausgaben für den Netzanschluss der Ladeinfrastruktur

- Netzanschluss, d. h. für die technische Verbindung des Ladestandortes an das Energieversorgungs- (Nieder- oder Mittelspannung) sowie das Telekommunikationsnetz
- Baukostenzuschuss bzw. Einmalzahlungen an den Netzbetreiber im Rahmen der Herstellung oder Erweiterung des Netzanschlusses
- Tiefbauarbeiten für Netzanschluss
- Anschluss der Ladeeinrichtung an die Kundenanlage/den Netzanschluss
- Tiefbauarbeiten zum Anschluss an die Kundenanlage/den Netzanschluss
- Zähleranschlusssäule, sofern nicht in die Ladeeinrichtung integriert  
Umspannstation
- Hardware/Software für gesteuertes und lastoptimiertes Laden (falls nicht Bestandteil der Ladeeinrichtung)
- Ertüchtigung eines bestehenden Netzanschlusses im Sinne von Nr. 2 der Förderrichtlinie

- Vorbereitung der Ladeinfrastruktur (Hardware/Software) für die Anbindung an ein Smart-Meter-Gateway im Sinne der Vorgaben des Messstellenbetriebsgesetzes (MsbG)
- Ausgaben für Aufrüstung des benötigten Netzanschlusses, z. B. zur Leistungssteigerung
- Pufferspeicher (siehe Nr. 5.3 der Förderrichtlinie)

### **3. Zuwendungsfähige Ausgaben speziell für Modernisierungsmaßnahmen (Aufrüstung und Ersatzbeschaffung) bei zusätzlichem Mehrwert**

Aufrüstungen oder Ersatzbeschaffungen von Ladeinfrastruktur oder die Ertüchtigung eines zu einem Ladepunkt gehörenden Netzanschlusses sind nach diesem Förderaufruf nur dann förderfähig, wenn die zu modernisierende Ladeeinrichtung bereits vor dem 13. Februar 2017 angeschafft bzw. der zu ertüchtigende Netzanschluss vor dem 13. Februar 2017 errichtet worden ist.

Ein zusätzlicher Mehrwert liegt z. B. vor, wenn

- die bestehende Ladeinfrastruktur zur Erfüllung der Mindestanforderungen aus der LSV in der jeweils aktuellen Fassung bzw. dieser Förderrichtlinie ertüchtigt wird oder zu diesem Zweck eine Ersatzbeschaffung erfolgt;
- die bestehende Ladeinfrastruktur bereits den Anforderungen hinsichtlich der Steckerstandards der LSV entspricht, hinsichtlich der Leistungsfähigkeit ertüchtigt wird und somit die Dauer des Ladevorgangs auf das nach dem jeweiligen Stand der Technik bestmögliche Maß verkürzt wird, oder zu diesem Zweck eine Ersatzbeschaffung erfolgt;
- eine Ertüchtigung hinsichtlich der Authentifizierungs- bzw. Bezahloptionen erfolgt;
- die Leistung des Netzanschlusses ertüchtigt und die Ladeleistung der angeschlossenen Ladepunkte damit erhöht wird.

### **4. Beispiele nicht zuwendungsfähiger Ausgaben**

- eigene Personalkosten des Zuwendungsempfängers
- Material aus dem eigenen Lagerbestand, welches vor Beginn der Vorhabenlaufzeit angeschafft wurde
- Planungs- und Genehmigungsleistungen, z. B. Gebühren für behördliche Genehmigungen, Anwaltskosten
- Werbemaßnahmen, z. B. kundenindividuelle Folierung der Ladesäule, Werbeschilder
- laufende Betriebskosten, z. B. für regelmäßige Wartungen, Garantieverlängerungen oder aus Verträgen über WLAN, Netznutzungsentgelte für die Ladeinfrastruktur oder die Backendanbindung
- Nachrüstung von Ladeeinrichtungen zur Herstellung der Eichrechtskonformität
- Überdachung der Parkflächen
- Neuerrichtung von Parkflächen, z. B. Anschaffung von Pflastersteinen und deren Verlegung, Asphaltierung
- Entfernen oder Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern am Standort
- Ausgaben für Kampfmittelbeseitigung
- Ausgaben für Brandschutzmaßnahmen

## ANHANG 3

-

### Verpflichtende Anforderungen an die geförderte Ladeinfrastruktur und Empfehlungen

Die Anforderungen der Förderrichtlinie sind zu berücksichtigen. Es wird ausdrücklich auf die Einhaltung der LSV und des Mess- und Eichrechts hingewiesen.

#### 1. Zugänglichkeit

Eine Förderung nach diesem Förderaufruf ist nur möglich, wenn die Ladeinfrastruktur öffentlich zugänglich ist. Ein Ladepunkt ist öffentlich zugänglich, wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann (§ 2 Nr. 9 LSV).

Soll die öffentliche Zugänglichkeit zeitlich uneingeschränkt sichergestellt werden, gelten die in Nr. 4.1 bis 4.4 genannten maximalen Förderquoten und -beträge.

Soll die öffentliche Zugänglichkeit zwar nicht zeitlich uneingeschränkt, aber mindestens werktags (montags bis samstags) für je 12 Stunden sichergestellt werden, reduzieren sich diese maximalen Förderquoten und -beträge jeweils um die Hälfte.

Bei kürzerer oder nicht vorhandener öffentlicher Zugänglichkeit kann keine Förderung gewährt werden.

#### 2. Bodenmarkierung an Stellplätzen der geförderten Ladeinfrastruktur

Die Stellplätze für Elektrofahrzeuge an geförderter Ladeinfrastruktur müssen in Form einer Bodenmarkierung durch das Aufbringen eines weißen Piktogramms (Darstellung eines Elektrofahrzeugs gemäß § 39 Abs. 10 StVO) mit weißer, durchgezogener Umrandung des Stellplatzes entsprechend der untenstehenden Abbildung deutlich als solche gekennzeichnet werden.

Sinnbild und Flächenumrandung in weiß



Nur in begründeten Ausnahmefällen kann auf Antrag auf die Bodenmarkierung verzichtet werden, wenn das Aufbringen der Bodenmarkierung aus rechtlichen Gründen (z. B. bei denkmalgeschützten Flächen) oder aufgrund der Bodenbeschaffenheit vor Ort (z. B. bei Schotter

oder Rasengittersteinen) ausgeschlossen ist. Voraussetzung hierfür ist dann eine Beschilderung mit dem oben dargestellten Piktogramm.

An der Ladestation selbst muss das Logo des Fördermittelgebers gut sichtbar angebracht sein. Ein entsprechender Aufkleber wird mit dem Förderbescheid versandt.

### **3. Preisangaben**

Um für Benutzer von Ladepunkten Preistransparenz zu gewährleisten, muss der Preis für das ad-hoc-Laden an der Ladeeinrichtung angegeben werden. Setzt sich der Preis aus mehreren Bestandteilen zusammen (z. B. Startgebühr, Arbeitspreis etc.), sind diese separat auszuweisen. Das Ausweisen der ad-hoc-Ladekonditionen ausschließlich über eine Smartphone-App ist nicht zulässig

### **4. Authentifizierung und Abrechnung**

#### Vertragsbasiertes Laden

Die geförderte Ladeinfrastruktur muss vertragsbasiertes Laden ermöglichen. Hierbei ist an Ladeinfrastruktur mit einer Ladeleistung ab 3,7 Kilowatt mindestens der Zugang per RFID-Karte (Multi Standard, Mifare und vergleichbare Standards) und Smartphone-Apps zu ermöglichen. Darüber hinaus können zusätzliche Authentifizierungs- und Abrechnungsmöglichkeiten (z. B. ISO/IEC 15118, Power Line Communication) angeboten werden.

Die Vorbereitung der Ladeinfrastruktur für die spätere Unterstützung der Umsetzung von ISO/IEC 15118 (Power Line Communication) wird empfohlen.

Es ist mittels Roaming für alle Kunden sicherzustellen, dass Vertragskunden von anderen Anbietern von Fahrstrom und zusätzlichen Servicedienstleistungen (Electric Mobility Provider – EMP) den jeweiligen Standort auffinden, den dynamischen Belegungsstatus einsehen, Ladevorgänge starten und bezahlen können.

Die Verwendung von Detektionsmöglichkeiten zu besetzten Parkplätzen wird empfohlen.

#### Ad-hoc-Laden

Der Betreiber eines Ladepunkts hat darüber hinaus auch den Nutzern von Elektromobilen das punktuelle Aufladen zu ermöglichen. Dies stellt er sicher, indem er an dem jeweiligen Ladepunkt

1) keine Authentifizierung fordert, und die Leistungserbringung, die die Stromabgabe beinhaltet, anbietet

a) ohne direkte Gegenleistung oder

b) gegen Zahlung mittels Bargeld in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt oder

2) die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung und den Zahlungsvorgang mittels eines gängigen kartenbasierten Zahlungssystems in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt oder mittels eines gängigen webbasierten Systems ermöglicht; dabei sind in der Menüführung des Zahlungssystems mindestens die Sprachen Deutsch und Englisch zu berücksichtigen.

Der Betreiber stellt sicher, dass jeweils mindestens eine Variante des Zugangs mittels eines gängigen kartenbasierten oder eines gängigen webbasierten Zahlungssystems kostenlos ermöglicht wird.

Sofern ein Betreiber die Stromabgabe ohne Gegenleistung gewährt, müssen die Anforderungen für die Authentifizierung und das vertragsbasierte Laden nicht beachtet werden. Es ist jedoch auch

hier für alle Kunden sicherzustellen, dass der Ladepunkt aufzufinden und der dynamische Belegungsstatus auf einer geeigneten Plattform einzusehen ist.

Wird innerhalb der Mindestbetriebsdauer des Ladepunktes eine direkte Gegenleistung erhoben, müssen die technischen Anforderungen bzgl. vertragsbasiertem Laden, Authentifizierung und Roaming aus der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur und diesem Förderaufruf erfüllt werden.

## **5. Remotefähigkeit**

Ergänzend zu den Anforderungen aus der Förderrichtlinie kann für Ladeinfrastruktur mit mehreren Ladepunkten die Remotefähigkeit auch über ein übergreifendes System (z. B. in Kombination mit Energie- und Lastmanagementsystem) sichergestellt werden.

## **6. Technische Anforderungen an Schnellladepunkte**

Für Ladepunkte ab einer Ladeleistung von einschließlich 150 Kilowatt ist ein Spannungsbereich von mindestens 200 Volt bis 920 Volt sicherzustellen. Die Nennladeleistung bemisst sich an einer Spannung von maximal 430 Volt bis zu einem maximalen Ladestrom von 500 Ampere. Darüber hinaus muss die Nennladeleistung auch bei 800 Volt Ladespannung zur Verfügung stehen. Daraus ergibt sich für ein 150 Kilowatt Ladesystem ein Mindest-Ladestrom von etwa 350 Ampere bei 430 Volt Ladespannung. Die Nennladeleistung muss sowohl für Fahrzeuge mit 400 Volt- als auch mit 800 Volt-Batteriesystem zur Verfügung stehen.

## **7. Netzanschlussbedingungen**

Der Zuwendungsempfänger muss die geplante Errichtung der Ladeinfrastruktur beim Verteilnetzbetreiber anzeigen und am gewählten Standort dafür Sorge tragen, dass die Netzanschlussbedingungen des Netzbetreibers eingehalten werden.

## **8. Technische Anforderungen an den Netzanschluss und Pufferspeicher**

- Anzeige der geplanten Errichtung der Ladeinfrastruktur beim Verteilnetzbetreiber durch den Zuwendungsempfänger
- Sicherstellung, dass am gewählten Standort die Netzanschlussbedingungen des Netzbetreibers eingehalten werden
- Bei Entscheidung über Anschlussleistung ist auf die zukünftige Ausbaufähigkeit bei steigender Nachfrage durch Elektrofahrzeug-Nutzer zu achten.
- Bei Verwendung von Pufferspeichern zur Reduzierung der Netzanschlussleistung ist durch ausreichende Dimensionierung von Netzanschlussleistung und Speicherkapazität des Pufferspeichers unter Berücksichtigung des zu erwartenden zukünftigen Ladeaufkommens sicherzustellen, dass ankommende Fahrzeuge mit der Nennladeleistung je Ladepunkt versorgt werden können.

## **9. Verwendung von Grünstrom**

Voraussetzung für die Zuwendung für die Ladeinfrastruktur ist, dass der für den Ladevorgang erforderliche Strom aus erneuerbaren Energien stammt. Dieser kann entweder über einen entsprechenden Stromliefervertrag, für den vom Stromlieferanten Herkunftsnachweise beim Umweltbundesamt entwertet werden oder aus Eigenerzeugung vor Ort (z. B. Strom aus Photovoltaik-Anlagen) bezogen werden.

Die Entwertung entsprechender Herkunftsnachweise für den bezogenen Strom muss neben den Vertragsunterlagen über eine ergänzende Erklärung des Zuwendungsempfängers und Stromlieferanten zugesichert werden oder aus einer unabhängigen Zertifizierung des vertraglichen Strombezugs durch Dritte hervorgehen.

Im Falle der Eigenversorgung muss ein Stromliefervertrag mit den gleichen Anforderungen nachgewiesen werden, falls die Ladeeinrichtung auch am Netz der allgemeinen Stromversorgung angeschlossen ist. Für den Fall, dass ein solcher Netzanschluss nicht besteht, ist über eine Eigenerklärung zu versichern, dass die betreffende Ladeeinrichtung ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien direkt versorgt wird. Gleichzeitig müssen die Inbetriebnahme der Stromerzeugungsanlage und die weitgehend durchgehende Verfügbarkeit der maximalen Ladeleistung an der Ladeeinrichtung (z. B. über einen Pufferspeicher) nachgewiesen werden.

## ANHANG 4

-

### Anforderungen an die Berichterstattung

Die Meldung der Inbetriebnahme und die Übermittlung der Halbjahresberichte erfolgt nach den Vorgaben im Zuwendungsbescheid bzw. den Vorgaben, die über den folgenden Link unter „Berichterstattung“ einsehbar sind:

<https://www.now-gmbh.de/de/bundesfoerderung-ladeinfrastruktur/foerderrichtlinie-foerderauffufe>

Die Halbjahresberichte enthalten unter anderem Angaben zu:

- Standort, Kosten, Zugang und Abrechnung, Ladeleistung, Ausstattung, Netzanschluss,
- erfolgten Ladevorgänge hinsichtlich Dauer und geladener Energiemenge je Ladepunkt,
- anhaltenden Betriebsstörungen.

Für die Berichterstattung gelten stets die Vorgaben zum Zeitpunkt der jeweiligen Berichtsfrist (1. Februar oder 1. August). Der Zuwendungsempfänger ist daher angehalten, die geltenden Vorgaben halbjährlich vor der fristgerechten Berichterstattung online unter dem oben angegebenen Link zu prüfen.