

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Koordiniert durch:



Projekträgerschaft durch:



Bundesanstalt
für Verwaltungsdienstleistungen

Dritter Aufruf zur Antragseinreichung
vom 19.11.2018
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 Fristen zur Antragseinreichung

3 Zuwendung

4 Förderhöhe

4.1 Normalladepunkte von 3,7 kW bis einschließlich 22 kW

4.2 Schnellladepunkte ab 50 kW

4.3 Netzanschluss

4.4 Modernisierungsmaßnahmen

5 Anforderungen an die Ladeinfrastruktur

6 Antragsverfahren

7 Auswahlverfahren

8 Anforderungen an die Berichterstattung

9 Ansprechpartner

Anhänge des Dritten Förderauftrages

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 ([Link](#)) getroffenen Regelungen gelten und bilden die rechtliche Grundlage für diesen Aufruf. Einzelne Regelungen werden durch diesen Förderauftrag ergänzt bzw. konkretisiert.

Die Mittelausstattung des Förderprogramms beträgt nach derzeitiger Finanzplanung bis 2020 insgesamt rund 300 Mio. Euro.

Mit diesem Aufruf werden rund 10.000 Normalladepunkte mit einer Leistung von mindestens 3,7 kW und maximal 22 kW sowie rund 3.000 Schnellladepunkte mit einer Mindestladeleistung von 50 kW gefördert. Daneben wird der Netzanschluss gefördert.

Die zu fördernden Ladepunkte werden regional verteilt. Hierfür wurden zwei Karten erstellt, eine für Normal-Ladeinfrastruktur („N-Karte“), eine für Schnell-Ladeinfrastruktur („S-Karte“). In beiden Karten wurde das Bundesgebiet in 283 Kacheln mit einer Größe von 40 x 40 km unterteilt. Ausführliche Informationen hierzu finden Sie unter Punkt 7 dieses Förderauftrags sowie Anhang 1 ([Link](#)) dieses Förderauftrags. In der „S-Karte“ werden zudem Gebiete mit erhöhtem Bedarf (blau) und geringerem Bedarf (gelb) ausgewiesen.

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

Pro Antragsteller wird die maximale Zuwendungssumme auf 5 Mio. Euro aus diesem Förderauftrag begrenzt.

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.

2 Fristen zur Antragseinreichung

Anträge zur Förderung von Ladeinfrastruktur nach Nummer 2 der Förderrichtlinie sind innerhalb des Zeitraums vom 22.11.2018 bis zum 21.02.2019 einzureichen.

3 Zuwendung

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

Eine Liste zuwendungsfähiger Ausgaben finden Sie in Anhang 2 ([Link](#)) dieses Förderauftrages.

4 Förderhöhe

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

Ausführliche Informationen zur regionalen Verteilung der zu fördernden Ladeinfrastruktur finden Sie in Anhang 1 ([Link](#)) dieses Förderaufrufes.

4.1 Normalladepunkte von 3,7 kW bis einschließlich 22 kW

Jeder Normalladepunkt von 3,7 Kilowatt bis einschließlich 22 Kilowatt Ladeleistung wird mit einem prozentualen Anteil von maximal 40 Prozent bis höchstens 2.500 Euro gefördert.

4.2 Schnellladepunkte ab 50 kW

Die in Punkt 1 dieses Förderaufrufs erwähnte S -Karte weist „blaue Bereiche“ für einen höheren Bedarf und „gelbe Bereiche“ für einen geringeren Bedarf aus.

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

- Ein Schnellladepunkt ab 50 Kilowatt Ladeleistung bis kleiner als 100 Kilowatt Ladeleistung wird mit einem prozentualen Anteil von maximal 50 Prozent bis höchstens 12.000 Euro gefördert,
- Ein Schnellladepunkt ab einschließlich 100 Kilowatt Ladeleistung wird mit einem prozentualen Anteil von maximal 50 Prozent bis höchstens 30.000 Euro gefördert.

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

- Ein Schnellladepunkt ab 50 Kilowatt Ladeleistung bis kleiner als 100 Kilowatt Ladeleistung wird mit einem prozentualen Anteil von maximal 30 Prozent bis höchstens 9.000 Euro gefördert,
- Ein Schnellladepunkt ab einschließlich 100 Kilowatt Ladeleistung wird mit einem prozentualen 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 4.1 oder 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

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

5 Anforderungen an die Ladeinfrastruktur

Alle technischen und sonstigen Anforderungen aus der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur ([Link](#)) sowie dieses Förderaufrufs an die Ladeinfrastruktur sind in Anhang 3 ([Link](#)) dieses Förderaufrufes dargestellt.

Es wird 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

Anträge sind über das easy-Online Portal einzureichen:

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

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

Alle im Antrag angegebenen Ausgaben müssen bei Antragstellung durch Kostenvoranschläge belegt werden. Die Kostenvoranschläge sind im pdf-Format als Anlage zum Antrag im easy-Online-Portal hochzuladen.

Berücksichtigt wird der Antrag nur, wenn dieser rechtsverbindlich unterschrieben in schriftlicher Form und vollständig mit den nach den Hinweisen im Antragsportal *easy online* erforderlichen Unterlagen innerhalb von zwei Wochen bei der

*Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV)
Schloßplatz 9
26603 Aurich*

eingegangen ist.

Die Bewilligungsbehörde kann nach eigenem Ermessen - insbesondere zur Vervollständigung des Antrags - Unterlagen nachfordern. Für die Nachreichung gilt eine Frist von zwei Wochen (Eingang bei der BAV). Falls bis zu ebendiesem Zeitpunkt die Nachreichungen nicht eingetroffen sind, kann eine Ablehnung des Antrags erfolgen.

Es sind jeweils gesonderte Anträge zu stellen für:

- Normalladepunkte in der N-Karte
- Schnellladepunkte im gelben Bereich der S-Karte
- Schnellladepunkte im blauen Bereich der S-Karte
- Modernisierungsmaßnahmen

Bei Ladeeinrichtungen mit Normal- und Schnellladepunkten (Triple-Charger/Multi-Charger) können nur die Schnellladepunkte beantragt werden. Die Ausgaben für diese Ladeeinrichtungen sind in voller Höhe förderfähig. Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung eines Triple-Chargers etc. bleibt die Ladeleistung des Normalladepunkts jedoch unberücksichtigt.

7 Auswahlverfahren

Auf Grundlage des Aspektes der Wirtschaftlichkeit (Ranking) und einer festen Kontingentierung pro 40 km x 40 km Kachel wird für die Errichtung neuer Ladeinfrastruktur ein Auswahlverfahren durchgeführt.

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

Eine ausführliche Darstellung des Auswahlverfahrens auf Grundlage der Wirtschaftlichkeit sowie der regionalen Kontingentierung finden Sie in Anhang 1 ([Link](#)) dieses Förderaufrufs.

8 Anforderungen an die Berichterstattung

Der Zuwendungsempfänger informiert die Nationale Organisation Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW GmbH) über die Inbetriebnahme der geförderten Ladeeinrichtungen.

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 ([Link](#)) beschrieben.

9 Ansprechpartner

Die Ansprechpartner zu förderrechtlichen Fragen zur Förderrichtlinie bei der BAV sind unter Tel. Nr. 04941/602-555 oder E-Mail: ladeinfrastruktur@bav.bund.de zu erreichen.

Technische Fragestellungen rund um die Förderrichtlinie können an die NOW GmbH per Mail unter ladeinfrastruktur@now-gmbh.de gerichtet werden.

ANHANG 1

-

Regionale Verteilung geförderter Ladeinfrastruktur & Auswahlverfahren

I. Regionale Verteilung

Die Anzeige des Bedarfs für neu zu errichtende Normal- und Schnellladepunkte erfolgt in zwei gesonderten Karten, eine für Normalladepunkte (N-Karte) und eine für Schnellladepunkte (S-Karte). Die Verteilung der Ladepunkte stützt sich auf die Bedarfsberechnung des Standorttools des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Dieses weist Potenziale für zukünftig zu errichtende Ladeinfrastruktur aus. Die Berechnung erfolgt mit Hilfe von Eingangsfaktoren wie Raum- und Infrastrukturen, Strukturdaten und Fahrzeugdaten sowie Mobilitätsdaten.

LINK N-Karte und S-Karte: <https://www.zdm-emob.de/Kartendarstellung/NLPuSLP.html>

Die Karten zeigen Deutschland in Form von 283 Kacheln mit einer Größe von 40 km x 40 km. Diese geben jeweils für Normal- bzw. Schnellladepunkten ein grundsätzlich maximales 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“ weist einen erhöhten Bedarf im blauen Bereich auf. Die gelben Bereiche weisen einen geringeren Bedarf an neu zu errichtenden Schnellladepunkten aus. Die daraus resultierenden Förderquoten werden im Punkt 4.2 dieses Förderaufrufes festgelegt.

| Förderbereiche | | |
|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Schnelllade-Karte | | Normallade-Karte |
| Bis zu 30 Prozent Förderquote | Bis zu 50 Prozent Förderquote | Bis zu 40 Prozent Förderquote |

Nachträgliche Standortänderungen sind grundsätzlich nur innerhalb einer 40 km x 40 km-Kachel möglich. Für S-LP-Standorte ist darüber hinaus zu beachten, dass eine Verlegung grundsätzlich nur bewilligt wird, sofern der neue Standort mindestens dieselbe Bedarfseinstufung aufweist.

II. Auswahlverfahren

Auf Grundlage des Aspektes der Wirtschaftlichkeit (Ranking) und einer festen Kontingentierung pro 40 km x 40 km Kachel wird für die Errichtung neuer Ladeinfrastruktur ein Auswahlverfahren durchgeführt. Die Verteilung der Normal- und Schnellladepunkte ist in der N-Karte und der S-Karte festgelegt.

Nach Ablauf der Antragsfrist 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
- gelber Bereich in S-Karte

Bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung werden die beantragten Fördermittel pro Kilowatt Gesamtladeleistung innerhalb eines Antrags zugrunde gelegt.

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

Die Ausgaben für den Netzanschluss (Punkt 4.3 dieses Förderaufrufes) sind für die Betrachtung des Aspektes der Wirtschaftlichkeit nicht relevant.

Der Antragsteller kann die Höhe der beantragten Fördermittel nach eigenem Ermessen unter Beachtung der Nr. 4 dieses Förderaufrufes festlegen. Der Antragsteller kann weniger als die maximal mögliche Zuwendung beantragen, um so eine bessere Position im Wirtschaftlichkeitsranking zu erzielen.

Die Förderanträge werden ausgehend von den geringsten Kosten pro KW Ladeleistung (niedrigster Quotient) der Reihenfolge nach bearbeitet. Bewilligt werden können grundsätzlich nur so viele Ladepunkte, wie es das jeweilige Kontingent der 40 x 40 km Kachel erlaubt. Jede 40 km 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.

Sobald auf Grundlage des Auswahlverfahrens die gesamte Anzahl an Ladepunkten bewilligt wurde, werden alle anderen Anträge abgelehnt.

III. Beispielrechnung

Antrag 1 in der N-Karte

Antrag auf 5 Normalladepunkte (NLP) (bspw. 3 NLP in Kachel Nr. 4, 2 NLP in Kachel Nr. 5)

- **Berechnung beantragte Fördermittel:**
3 NLP à 11 kW à 2.000 €
2 NLP à 22 kW à 2.500 €
>> $(3 \text{ NLP} \times 2.000 \text{ €}) + (2 \text{ NLP} \times 2.500 \text{ €}) = 11.000 \text{ €}$
- **Berechnung Gesamtladeleistung:**
>> $(3 \text{ NLP} \times 11 \text{ kW}) + (2 \text{ NLP} \times 22 \text{ kW}) = 77 \text{ kW}$
- **Berechnung für das Wirtschaftlichkeitsranking:**
>> $11.000 \text{ €} : 77 \text{ kW} = 142,86 \text{ € pro kW}$

Antrag 2 im blauen Bereich der S-Karte

Antrag auf 4 Schnellladepunkte (SLP) (bspw. 3 SLP in Kachel Nr. 17, 1 SLP in Kachel Nr. 18)

- **Berechnung beantragte Fördermittel:**
2 SLP à 60 kW à 15.000 €
2 SLP à 100 kW à 20.000 €
>> $(2 \times 15.000 \text{ €}) + (2 \times 20.000 \text{ €}) = 70.000 \text{ €}$
- **Berechnung Gesamtladeleistung:**
>> $(2 \text{ SLP} \times 60 \text{ kW}) + (2 \text{ SLP} \times 100 \text{ kW}) = 320 \text{ kW}$
- **Berechnung für das Wirtschaftlichkeitsranking :**
>> $70.000 \text{ €} : 320 \text{ kW} = 218,75 \text{ € pro kW}$

ANHANG 2

-

Zuwendungsfähige Ausgaben und Modernisierung

I. Zuwendungsfähige Ausgaben für Normal- und Schnellladepunkte

- Ladeeinrichtung
- Leistungselektronik
- abgesetzte Leistungseinheiten
- Kennzeichnung
- Parkplatzmarkierung
- Parkplatzsensoren
- Anfahrschutz
- Beleuchtung
- Wetterschutz/Überdachung der Ladeeinrichtung
- Tiefbau
- Fundament
- Installation und Inbetriebnahme
- technische Umrüstung von Lichtmasten
- WLAN
- Vorbereitung der Ladeinfrastruktur für die spätere Unterstützung von ISO/IEC 15118 (Power Line Communication)
- Ausgaben für Aufrüstung und Ersatzbeschaffung bei zusätzlichem Mehrwert

II. Zuwendungsfähige Ausgaben für den Netzanschluss der Ladeinfrastruktur

- Netzanschluss
- Zähleranschlusssäule
- Umspannstation
- Baukostenzuschuss
- Hardware/Software für gesteuertes und lastoptimiertes Laden (falls nicht Bestandteil der Ladeeinrichtung)
- Ertüchtigung eines bestehenden Netzanschlusses im Sinne von Nummer 2 der Förderrichtlinie
- Ausgaben für Aufrüstung und Ersatzbeschaffung bei zusätzlichem Mehrwert
- Pufferspeicher

III. Voraussetzung für Modernisierung

Aufrüstung und Ersatzbeschaffung von Ladeeinrichtung bzw. Netzanschluss sind bei zusätzlichem Mehrwert förderfähig. Ein zusätzlicher Mehrwert liegt dann vor, wenn die bestehende Ladeinfrastruktur:

- zur Erfüllung der Mindestanforderungen aus der LSV in der jeweils aktuellen Fassung bzw. dieser Förderrichtlinie aufgerüstet wird, oder zu diesem Zweck eine Ersatzbeschaffung erfolgt.

- die bereits den Anforderungen hinsichtlich der Steckerstandards der LSV entspricht, hinsichtlich der Leistungsfähigkeit aufgerüstet 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 Aufrüstung oder Ersatzbeschaffung hinsichtlich der Authentifizierungs- und oder Bezahloptionen erfolgt.
- oder wenn die Leistung eines Netzanschlusses ertüchtigt wird und die Ladeleistung der angeschlossenen Ladepunkt damit steigt.

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 ertüchtigenden Netzanschluss vor dem 13. Februar 2017 errichtet worden ist.

ANHANG 3

-

Verpflichtende Anforderungen an die geförderte Ladeinfrastruktur und Empfehlungen

I. Allgemeine Anforderungen an geförderte öffentliche Ladeinfrastruktur

- Berücksichtigung Anforderungen [Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur](#)
- Berücksichtigung Anforderungen der [Ladesäulenverordnung](#)
- Berücksichtigung der Vorgaben des Mess- und Eichrechts

II. Zugänglichkeit

Eine Förderung der Ladeinfrastruktur ist in diesem Aufruf nur bei ununterbrochener öffentlicher Zugänglichkeit, d.h. 24 Stunden täglich an 7 Tagen in der Woche möglich.

III. Bodenmarkierung an Stellplätzen der geförderten Ladeinfrastruktur

Die Stellplätze für Elektrofahrzeuge an geförderter Ladeinfrastruktur müssen im öffentlichen Straßenraum in Form einer Bodenmarkierung durch das Aufbringen eines weißen Sinnbildes (Darstellung eines Elektrofahrzeugs gemäß § 39 Abs. 10 StVO) entsprechend der unten stehenden Abbildung deutlich als solche gekennzeichnet werden.



Sinnbild in weiß

Die Stellplätze für Elektrofahrzeuge an geförderter Ladeinfrastruktur müssen im nicht-öffentlichen Straßenraum durch das Aufbringen eines weißen Sinnbildes (Darstellung eines Elektrofahrzeuges gemäß § 39 Abs. 10 StVO) auf grünem Grund (RAL 6018) entsprechend der unten stehenden Abbildung deutlich als solche gekennzeichnet werden. Die Bodenmarkierung soll die komplette Fläche des Parkplatzes umfassen.



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

Nur In begründeten Ausnahmefällen kann auf Antrag alternativ zur Bodenmarkierung eine Beschilderung mit den oben dargestellten Piktogrammen genehmigt 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.

IV. 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.

V. 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 webbasierten Systems ermöglicht; dabei sind in der Menüführung des Zahlungssystems mindestens die Sprachen Deutsch und Englisch zu berücksichtigen.

Der Betreiber stellt sicher, dass mindestens eine Variante des Zugangs zum webbasierten Zahlungssystem 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 dritten Förderaufruf erfüllt werden.

VI. Remotefähigkeit

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

VII. 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 V 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.

VIII. 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.

IX. 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.

X. Verwendung von Grünstrom

Voraussetzung für die Zuwendung für Ladeinfrastruktur ist, dass der für den Ladevorgang erforderliche Strom aus erneuerbaren Energien oder aus vor Ort eigenerzeugtem regenerativem Strom (z. B. Strom aus Photovoltaik-Anlagen) stammt. Ersteres muss über einen zertifizierten Grünstrom-Liefervertrag nachgewiesen werden, für den bei Nutzung entsprechende Herkunftsnachweise gemäß § 5 Nummer 20 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes beim Herkunftsnachweisregister des Umweltbundesamtes entwertet 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-foerderaufrufe>

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.