



EUROPÄISCHE UNION

Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung



LAND
BRANDENBURG
Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Energie

Zweiter Förderaufruf für Ladeinfrastrukturprojekte im Land Brandenburg

im Rahmen der Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Energie zur Förderung von Maßnahmen zur Senkung der energiebedingten CO₂-Emissionen im Rahmen der Umsetzung der Energiestrategie des Landes Brandenburg „RENplus 2014-2020“ vom 29.11.2017, geändert am 26.06.2018

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg ruft zur Einreichung von Anträgen auf Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Brandenburg auf.

1 Gegenstand der Förderung

Das Land Brandenburg fördert die Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur im Land Brandenburg mit einem oder mehreren Ladepunkten einschließlich des dafür erforderlichen Netzanschlusses des Standortes und der Montage der Ladestation.

Die in der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (SA- 46574) getroffenen Regelungen gelten und bilden die rechtliche Grundlage für diesen Aufruf. Einzelne Regelungen werden durch diesen Förderaufruf ergänzt bzw. konkretisiert.

Gefördert werden:

- öffentlich zugängliche Normalladeinfrastruktur (von mindestens 3,7 Kilowatt bis einschließlich 22 Kilowatt) und
- öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastruktur (größer als 22 Kilowatt) an denen ausschließlich das Laden mit Gleichstrom (DC) möglich ist (**DC-Schnellladepunkte**) und
- der zu einem geförderten Ladepunkt gehörende Netzanschluss.

Die Förderung erfolgt gemäß Nummer 2.6 b der RENplus Richtlinie auf der Grundlage der Nummer 9 (Förderung durch die Länder) der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und unter der Berücksichtigung des Operationellen Programms für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (OP-EFRE) für den Zeitraum 2014 - 2020, die für die Förderperiode geltenden Verordnungen und sonstigen Rechtsakte in der jeweils geltenden Fassung sowie die §§ 23, 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO), die dazu ergangenen Verwaltungsvorschriften (VV) und die Bedingungen der ANBest-EU.

Bei Förderanträgen dieses Förderaufrufes, die bis zum **31.10.2020** gestellt und bis zum **31.12.2020 bis 10 Uhr** bewilligt werden, erfolgt die Bewilligung auf Grundlage der Nummer 2.6 Buchstabe b der RENplus Richtlinie in Verbindung mit Nummer 9 der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur oder auf Grundlage der Nummer 2.6 Buchstabe b der RENplus Richtlinie in Verbindung mit der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18.12.2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1) (im Folgenden: De-minimis-Verordnung).

Zu beachten ist bei einer Förderung von Anträgen innerhalb dieses Förderaufrufes nach der De-minimis-Verordnung, dass ausgereichte De-minimis-Beihilfen an ein einziges Unternehmen in Deutschland einen Schwellenwert von 200.000 Euro im laufenden Jahr, sowie in den beiden vorangegangenen Jahren, nicht übersteigen dürfen.

Mit diesem Aufruf werden insgesamt 5,4 Mio. Euro Fördermittel für den Neuaufbau von Normal- und Schnellladeinfrastruktur sowie Ausgaben für Modernisierungsmaßnahmen (Aufrüstung bzw. Ersatzbeschaffung) der Ladeinfrastruktur bereitgestellt. Die Förderung bezieht sich ausschließlich auf Ladeinfrastruktur im Land Brandenburg.

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 X. dieses Förderaufrufs).

Die zu fördernden DC-Schnellladepunkte werden regional verteilt, wobei insbesondere auch der Bedarf touristischer Gebiete Berücksichtigung findet. Hierfür wurde eine Karte für die DC-Schnellladeinfrastruktur erstellt (vgl. Anhang I zum Förderaufruf). Die Karte unterteilt das Land Brandenburg in Kacheln mit einer Größe von 500 m x 500 m. Bereiche mit erhöhtem Bedarf sind blau ausgewiesen. Ausführliche Informationen hierzu finden Sie in Anhang 1 dieses Förderaufrufs.

2 Fristen zur Antragseinreichung

Anträge auf Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Land Brandenburg sind innerhalb des Zeitraums

vom 05.06.2020 bis einschließlich zum 31.10.2020

bei der Bewilligungsbehörde (siehe Nr. 5) vollständig einzureichen.

3 Zuwendungsvoraussetzung

Vor Bewilligung der Zuwendung darf mit dem Vorhaben nicht begonnen worden sein. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages zu werten. Planung, Genehmigungsverfahren, Bodenuntersuchung und Grunderwerb gelten nicht als Beginn des Vorhabens. Stellplätze an der Ladeinfrastruktur, welche mittels Markierungen ausschließlich für Elektroautos vorzusehen sind, sind vorhanden oder werden im Zuge der zu fördernden Maßnahme geschaffen.

4 Höhe der Zuwendung

Die Zuwendungen werden in Form der Anteilfinanzierung als Investitionszuschuss, der sich auf der Grundlage der jeweiligen zuwendungsfähigen Ausgaben für Normalladepunkte und/oder DC-Schnellladepunkte sowie für den Netzanschluss berechnet, gewährt.

4.1 Zuwendungsfähige Ausgaben

Zuwendungsfähige Ausgaben für **Normal- und DC-Schnellladepunkte sowie den Netzanschluss** ergeben sich aus Anhang II zum Förderaufruf.

4.2 Förderhöhe und -bedingung

Für eine Förderung sollte der Zugang zur Ladestation grundsätzlich 24 Stunden pro Tag an 7 Tagen pro Woche ermöglicht werden, anderenfalls wird die Förderquote halbiert. Eine Mindestzugänglichkeit von 12 Stunden an mindestens 6 Werktagen muss gewährleistet sein. Auf Abschnitt X im Anhang 3 wird verwiesen. Pro Antragsteller wird die maximale Zuwendungssumme auf 500.000 Euro begrenzt. Nicht antragsberechtigt sind Privatpersonen.

4.2.1 Normalladesäulen

Jeder Normalladepunkt von 3,7 Kilowatt bis einschließlich 22 Kilowatt wird gefördert mit einem prozentualen Anteil von maximal 50 v. H. bis höchstens 3.000 Euro.

4.2.2 DC-Schnellladesäulen

Die in Nummer 1 dieses Förderaufrufs erwähnte Karte weist sogenannte "blaue Bereiche" für einen höheren Bedarf und "sonstige Bereiche" für einen geringeren Bedarf aus.

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

Jeder DC-Schnellladepunkt wird gefördert mit einem prozentualen Anteil von

- maximal 60 v. H. bis höchstens 12.000 Euro für DC-Schnellladepunkte mit mehr als 22 Kilowatt Ladeleistung, aber weniger als 100 Kilowatt Ladeleistung
- maximal 60 v. H. bis höchstens 30.000 Euro für DC-Schnellladepunkte ab einschließlich 100 Kilowatt Ladeleistung.

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

Jeder DC-Schnellladepunkt wird gefördert mit einem prozentualen Anteil von

- maximal 50 v. H. bis höchstens 12.000 Euro für DC-Schnellladepunkte mit mehr als 22 Kilowatt Ladeleistung, aber weniger als 100 Kilowatt Ladeleistung
- maximal 50 v. H. bis höchstens 30.000 Euro für DC-Schnellladepunkte ab einschließlich 100 Kilowatt Ladeleistung.

4.2.3 Netzanschluss

Der Netzanschluss pro Standort wird zusätzlich gefördert. Die Förderquote für den zu fördernden Netzanschluss entspricht der Förderquote der Hardware, die gemäß Nummer 4.2.1 oder 4.2.2 gewährt wird.

Dabei gelten je Netzanschluss (bzw. Pufferspeicher) pro Standort folgende Höchstbeträge:

- bis höchstens 5.000 Euro für den Anschluss an das Niederspannungsnetz oder
- bis höchstens 50.000 Euro für den Anschluss an das Mittelspannungsnetz.

4.2.4 Modernisierungsmaßnahmen (Aufrüstung und Ersatzbeschaffung)

Zur Erreichung eines zusätzlichen Mehrwertes wird die Aufrüstung oder Ersatzbeschaffung von Ladeinfrastruktur sowie die Ertüchtigung von Netzanschlüssen mit einem prozentualen Anteil von maximal 50 v. H. gefördert. Die unter Nummer 4.2.1 bis 4.2.3 genannten Höchstbeträge je Förderkategorie gelten entsprechend.

Ein zusätzlicher Mehrwert liegt dann vor, wenn die bestehende Ladeinfrastruktur:

- zur Erfüllung der Mindestanforderungen aus der Ladesäulenverordnung in der jeweils aktuellen Fassung bzw. dieser Richtlinie ertüchtigt wird
- die bereits den Anforderungen hinsichtlich der Steckerstandards der Ladesäulenverordnung entspricht, hinsichtlich der Leistungsfähigkeit ertüchtigt wird und somit die Dauer des Ladevorgangs auf das nach dem Stand der Technik bestmögliche Maß verkürzt wird
- eine Ertüchtigung hinsichtlich der Authentifizierungsoptionen erfolgt.

5 Bewilligungsverfahren

Es sind jeweils separate Anträge zu stellen für:

- Normalladepunkte, die zeitlich uneingeschränkt öffentlich zugänglich sein werden (24/7)
- Normalladepunkte, die zeitlich eingeschränkt zugänglich sein werden (12/6)

- DC-Schnellladepunkte im sonstigen Bereich, die zeitlich uneingeschränkt öffentlich zugänglich sein werden (24/7)
- DC-Schnellladepunkte im sonstigen Bereich, die zeitlich eingeschränkt zugänglich sein werden (12/6)
- DC-Schnellladepunkte im blauen Bereich, die zeitlich uneingeschränkt öffentlich zugänglich sein werden (24/7)
- DC-Schnellladepunkte im blauen Bereich, 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 mit Normal- und DC-Schnellladepunkten (Triple-Charger/Multi-Charger) kann nur eine Förderung für die DC-Schnellladepunkte beantragt werden. Die Ausgaben für diese Ladeeinrichtungen sind in voller Höhe zuwendungsfähig. Die Förderhöhe berechnet sich dann nach der Anzahl der DC-Schnellladepunkte an der Ladeeinrichtung.

Berücksichtigt wird der Antrag nur, wenn dieser in elektronischer Form, inklusive der zur Bewertung des Antrages erforderlichen Unterlagen, innerhalb des unter Nr. 2 genannten Zeitraums bei der Bewilligungsbehörde

Investitionsbank des Landes Brandenburg
Babelsberger Straße 21
14473 Potsdam
über das ILB-Kundenportal www.ilb.de

eingegangen ist. Ergänzend zur elektronischen Fassung müssen subventionserhebliche Erklärungen zum Antrag rechtsverbindlich unterschrieben in schriftlicher Form bei der Bewilligungsbehörde eingereicht werden. Für die Antragseinreichung hat das Datum der elektronischen Einreichung Gültigkeit.

Die Bearbeitung der Anträge erfolgt in der Reihenfolge des Eingangs und unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit entsprechender Haushaltsmittel. Die Bewilligungsbehörde kann nach eigenem Ermessen – insbesondere zur Vervollständigung des Antrags – Unterlagen und Nachweise (z. B. Kostenvoranschläge, LOI's etc.) nachfordern. Werden diese in der von der Bewilligungsbehörde eingeräumten Frist nicht nachgereicht, erfolgt eine Ablehnung des Antrags.

Die Vorhabenlaufzeit bis zur Inbetriebnahme darf nicht länger als 12 Monate betragen. Eine Kumulation mit anderen öffentlichen Förderprogrammen ist nicht zulässig.

Eine gemeinsame Antragstellung durch mehrere Antragsteller (als Konsortium) ist möglich. Einer der Teilnehmer des Konsortiums (im Folgenden "Antragsteller") ist hierbei für die

Koordinierung des Konsortiums verantwortlich. Der Antragsteller fungiert gegenüber dem Zuwendungsgeber als Ansprechpartner und übernimmt die rechtliche Rolle des Zuwendungsempfängers. Er übernimmt die Verantwortung für Konzeption, Planung, Aufbau, Umsetzung und den Betrieb des Vorhabens. Die Konsortialpartner müssen ihre Rechte und Pflichten (siehe Nr. 4.2 ff. des Förderaufrufs, z. B. Berichtspflicht) zur Erfüllung der Zuwendungsvoraussetzungen in einer Kooperationsvereinbarung regeln.

6 Auszahlung der Zuwendung

Die Zuwendung wird grundsätzlich im Erstattungsprinzip (auf Basis von bereits getätigten Ausgaben) in einer Summe nach Prüfung des Verwendungsnachweises ausgezahlt.

7 Anforderungen an die Ladeinfrastruktur

Alle technischen und sonstigen Anforderungen aus der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur sowie dieses Förderaufrufs an die Ladeinfrastruktur sind in Anhang 3 dieses Förderaufrufes dargestellt.

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

8 Sonstige Bestimmungen

Einnahmen, die sich aus der Nutzung der im Rahmen der vorliegenden Förderrichtlinie geförderten Ladeinfrastruktur ergeben, werden nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelung aus Nummer 1.2 ANBest-EU bezüglich Einnahmen findet in diesem Fall keine Anwendung.

9 Anforderungen an die Berichterstattung im Rahmen der Zweckbindungsfrist

Der Zuwendungsempfänger informiert die Bewilligungsbehörde nach den Vorgaben im Zuwendungsbescheid und die Bundesnetzagentur (siehe Ladesäulenverordnung) über die Inbetriebnahme der geförderten Ladeeinrichtungen. Der Zuwendungsempfänger informiert zusätzlich die Nationale Organisation Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW GmbH) über die Inbetriebnahme der innerhalb des Förderaufrufes geförderten Neuerrichtungen oder Modernisierungen von Ladeeinrichtungen. Ist eine Modernisierung von Ladeeinrichtungen über dieses Förderprogramm vorgesehen, muss die zu ertüchtigende Einrichtung an die Bundesnetzagentur vom Zuwendungsempfänger gemeldet werden.

Zusätzlich ist während der Mindestbetriebsdauer der Ladeeinrichtung von 6 Jahren ab Inbetriebnahme halbjährlich jeweils zum 01.02. und zum 01.08. in digitaler Form an die NOW GmbH Bericht zu erstatten (Halbjahresberichte). Das Vorgehen für das Einreichen der Halbjahresberichte ist im Anhang 4 beschrieben.

10 Ansprechpersonen

Die Ansprechpersonen zu förderrechtlichen Fragen zur Förderrichtlinie bei der Bewilligungsbehörde sind unter der Telefonnummer (0331) 660 1786 oder per E-Mail unter energie-netzwerke@ilb.de zu erreichen.

ANHANG 1

-

Regionale Verteilung geförderter Schnellladeinfrastruktur

I. Regionale Verteilung

Die Anzeige des erhöhten Bedarfs, einschließlich der Bedarfe der touristischen Gebiete, für neu zu errichtende DC-Schnellladepunkte erfolgt in blauen Bereichen. Die sonstigen Bereiche weisen einen geringeren Bedarf an neu zu errichtenden DC-Schnellladepunkten aus. Die daraus resultierenden Förderquoten werden in Nummer 4.2 dieses Förderauftrages festgelegt.

Die Verteilung der Ladepunkte stützt sich auf die Bedarfsberechnung des Standorttools. Dieses weist Potenziale für zukünftig zu errichtende Ladeinfrastruktur aus. <https://www.zdm-emob.de/Kartendarstellung/SLP4ahochBB.html>

Die Karte zeigt die DC-Schnellladepunkte mit erhöhten Bedarf im Land Brandenburg in Form von Kacheln mit einer Größe von 500 m x 500 m an. Für DC-Schnellladepunkte-Standorte ist darüber hinaus zu beachten, dass eine nachträgliche Standortverlegung nur bewilligt wird, sofern der neue Standort mindestens dieselbe Bedarfseinstufung aufweist.

zeitliche Zugänglichkeit	Förderbereiche		
	Schnelllade-Karte		Normallade-Karte
uneingeschränkt (24/7)	bis zu 50 Prozent Förderquote	bis zu 60 Prozent Förderquote	bis zu 50 Prozent Förderquote
eingeschränkt (12/6)	bis zu 25 Prozent Förderquote	bis zu 30 Prozent Förderquote	bis zu 25 Prozent Förderquote

ANHANG 2

-

Zuwendungsfähige Ausgaben und Modernisierung/Ersatzbeschaffung

I. Zuwendungsfähige Ausgaben für Normal- und DC-Schnellladepunkte

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

- LSV-konforme Ladeeinrichtung (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 für Stellplätze an der Ladeinfrastruktur gemäß Anhang 3, Abschnitt II. maximal entsprechend der Anzahl der Ladepunkte
- 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 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

II. Zuwendungsfähige Ausgaben für den Netzanschluss der Ladeinfrastruktur

- Netzanschluss (technische Verbindung des Ladestandortes an das Energieversorgungsnetz (Nieder- oder Mittelspannung) sowie das Telekommunikationsnetz)
- Baukostenzuschuss bzw. Einmalzahlungen an den Netzbetreiber im Rahmen der Herstellung oder Erweiterung des Netzanschlusses
- Tiefbauarbeiten für den 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 Nummer 2 dieser 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.

Kann vom Antragssteller im Rahmen einer Vergleichsrechnung dargestellt werden, dass zur Stromversorgung der Ladestation eine Kombination aus Netzanschluss und Pufferspeicher kostengünstiger ist als ein reiner Netzanschluss, ist ein **Pufferspeicher** entsprechend der Fördersätze für diesen Netzanschluss förderfähig. Der Nachweis für die Vergleichsrechnung ist per Netzanschlussvertrag zu erbringen. Der Pufferspeicher hat der Versorgung von E-Fahrzeugen zu dienen.

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.

III. 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 13.02.2017 angeschafft bzw. der zu ertüchtigenden Netzanschluss vor dem 13.02.2017 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 wird und die Ladeleistung der angeschlossenen Ladepunkte damit erhöht wird.

IV. Nicht zuwendungsfähige Ausgaben

Die Ausgaben für die Planung, den Genehmigungsprozess und den Betrieb sind von der Förderung ausgeschlossen, ebenso wie Leasing und Mietkauf.

Darüber hinaus werden folgende Ausgaben nicht bezuschusst:

- 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 oder 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

I. Technische Anforderungen an den Ladepunkt

Die technischen Mindestanforderungen an die Ladeinfrastruktur richten sich nach der Ladesäulenverordnung in der jeweils geltenden Fassung.

Die Ladeinfrastruktur muss über einen aktuellen offenen Standard wie z. B. Open Point Protocol (OCPP) an ein IT-Backend (online-Anbindung der Ladeinfrastruktur) angebunden sein und die Remotefähigkeit der Ladeinfrastruktur gewährleisten.

Die Ladeinfrastruktur muss den Vorgaben des Mess- und Eichrechts entsprechen. Die Hinweise unter folgendem Link sind zu berücksichtigen: http://www.now-gmbh.com/content/3-bundesfoerderung-ladeinfrastruktur/1-foerderrichtlinie-foerderaufrufe/information_mess-eichrecht_preisangabenverordnung.pdf.

II. Authentifizierung und Abrechnung

Der Betreiber eines Ladepunkts hat 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.

Die geförderte Ladeinfrastruktur muss darüber hinaus auch 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.

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 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.

III. 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.

IV. Netzanschlussbedingungen

Der Antragsteller muss am gewählten Standort dafür Sorge tragen, dass eine Abstimmung mit dem zuständigen Netzbetreiber vorgenommen wird und die Netzanschlussbedingungen des Netzbetreibers eingehalten werden.

V. Betrieb und Wartung

Der permanente Betrieb der Ladestationen muss über die Mindestbetriebsdauer von 6 Jahren gewährleistet sein. Jede beabsichtigte Veräußerung, Vermietung, Verpachtung oder Stilllegung der Ladestationen ist von der Einwilligung der Bewilligungsbehörde abhängig zu machen. Die Verantwortung hierfür liegt bei dem Antragsteller.

Der für den Ladevorgang erforderliche Strom muss aus erneuerbaren Energien oder aus vor Ort erzeugtem regenerativem Strom (z. B. Strom aus Photovoltaik-Anlagen) stammen. Ersteres muss über einen zertifizierten¹ Grünstrom-Liefervertrag nachgewiesen werden.

VI. Kennzeichnung

Die Stellplätze für Elektrofahrzeuge an geförderter Ladeinfrastruktur sind im öffentlichen Straßenraum in Form einer Bodenmarkierung durch das Aufbringen eines weißen Sinnbildes gemäß § 39 Abs. 10 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (Darstellung eines Elektrofahrzeugs) deutlich als solche informativ zu kennzeichnen. Die Bodenmarkierung soll die komplette Fläche des Parkstandes umfassen.



Sinnbild in weiß

Die Stellplätze für Elektrofahrzeuge an geförderter Ladeinfrastruktur sind im nicht-öffentlichen Straßenraum durch das Aufbringen eines weißen Sinnbildes gemäß § 39 Abs. 10 StVO (Darstellung eines Elektrofahrzeugs) auf grünem Grund (RAL 6018) deutlich als solche informativ zu kennzeichnen. Die Bodenmarkierung soll die komplette Fläche des Stellplatzes umfassen.

¹ Herkunftsnachweise gemäß § 3 Nr. 29 Erneuerbare-Energien-Gesetz: „ein elektronisches Dokument, das ausschließlich dazu dient, gegenüber einem Letztverbraucher im Rahmen der Stromkennzeichnung nach § 42 Absatz 1 Nummer 1 des Energiewirtschaftsgesetzes nachzuweisen, dass ein bestimmter Anteil oder eine bestimmte Menge des Stroms aus erneuerbaren Energien erzeugt wurde“.

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 dargestellten Piktogramm.



VII. Technische Anforderungen an DC-Schnellladepunkte

Für 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. 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.

IX. 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.

X. 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. 4.2.1 bis 4.2.4 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.

ANHANG 4

-

Anforderungen an die Berichterstattung

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

<http://www.now-gmbh.com/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 (01.02. oder 01.08.). Der Zuwendungsempfänger ist daher angehalten, die geltenden Vorgaben halbjährlich vor der fristgerechten Berichterstattung online unter dem oben angegebenen Link zu prüfen.