

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

Koordiniert durch:



Projektträgerschaft durch:



Bundesanstalt  
für Verwaltungsdienstleistungen

## **Vierter Aufruf zur Antragseinreichung**

**vom 19.08.2019**

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

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

Mit diesem Aufruf werden rund 5.000 Normalladepunkte mit einer Leistung von mindestens 3,7 kW und maximal 22 kW sowie rund 5.000 Schnellladepunkte mit einer Mindestladeleistung von 50 kW gefördert. Daneben wird der Netzanschluss gefördert.

Die zu fördernden Ladepunkte werden regional verteilt, wobei insbesondere auch der Bedarf touristischer Gebiete Berücksichtigung findet. 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 km x 40 km unterteilt. Ausführliche Informationen hierzu finden Sie unter Punkt 7 sowie in Anhang 1 ([Link](#)) 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. Ist eine Ertüchtigung über dieses Förderprogramm vorgesehen, muss die zu ertüchtigende Einrichtung an die Bundesnetzagentur gemeldet werden.

## **2 Fristen zur Antragseinreichung**

Anträge zur Förderung von Ladeinfrastruktur nach Nummer 2 der Förderrichtlinie sind innerhalb des Zeitraums vom 19.08.2019 bis zum 30.10.2019 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 und nicht zuwendungsfähiger Ausgaben finden Sie in Anhang 2 ([Link](#)) dieses Förderaufrufes.

## **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 Nummer 1 dieses Förderaufrufs erwähnte S-Karte weist so genannte „blaue Bereiche“ für einen höheren Bedarf und „graue 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 grauen 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 Nummer 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 (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 40 Prozent gefördert. Die unter Nummer 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 Förderauftrufes 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](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.

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 nach Ende der Antragseinreichungsfrist (Nummer 2 dieses Förderauftrufes) bei der

*Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV)  
Stichwort „LIS – 4. 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
- Schnellladepunkte im grauen Bereich der S-Karte
- Schnellladepunkte im blauen Bereich der S-Karte
- Modernisierungsmaßnahmen

Bei Ladeeinrichtungen mit Normal- und Schnellladepunkten (Triple-Charger/Multi-Charger) kann nur eine Förderung für die Schnellladepunkte beantragt werden. Die Ausgaben für diese Ladeeinrichtungen sind in voller Höhe förderfähig. Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bleibt die Ladeleistung der Normalladepunkte jedoch dann unberücksichtigt.

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

## **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 Nummer 1 und Nummer 4 dieses Förderaufrufes erwähnten Karten des Bundesgebietes (N-Karte und S-Karte) ist die regionale Verteilung und Kontingentierung dargestellt.

Eine ausführliche Darstellung der Rankingbildung finden Sie in Anhang 1 ([Link](#)) dieses Förderaufrufs.

## **8 Anforderungen an die Berichterstattung**

Der Zuwendungsempfänger informiert zusätzlich zur Bundesnetzagentur (siehe Ladesäulenverordnung) die Nationale Organisation Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW GmbH) über die Inbetriebnahme der innerhalb des Förderaufrufes geförderten Neuerrichtungen oder Modernisierungen von 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 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 Mail unter [ladeinfrastruktur@now-gmbh.de](mailto:ladeinfrastruktur@now-gmbh.de) gerichtet werden.

# ANHANG 1

-

## Regionale Verteilung geförderter Ladeinfrastruktur & Auswahlverfahren

### I. Regionale Verteilung

Die Anzeige des Bedarfs, einschließlich der Bedarfe der touristischen Gebiete, 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. Dieses weist Potenziale für zukünftig zu errichtende Ladeinfrastruktur aus.

<https://www.zdm-emob.de/Kartendarstellung/NLPuSLP4.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 grauen Bereiche weisen einen geringeren Bedarf an neu zu errichtenden Schnellladepunkten aus. Die daraus resultierenden Förderquoten werden im Punkt 4.2 dieses Förderaufrufes festgelegt.

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 nur bewilligt wird, sofern der neue Standort mindestens dieselbe Bedarfseinstufung aufweist.

Förderbereiche		
Schnelllade-Karte		Normallade-Karte
bis zu 30 Prozent Förderquote	bis zu 50 Prozent Förderquote	bis zu 40 Prozent Förderquote

### 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
- grauer 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 Förderauftrages) sind für die Betrachtung des Aspektes der Wirtschaftlichkeit nicht relevant.

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 km 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 :**  
>>  $70.000 \text{ €} : 320 \text{ kW} = 218,75 \text{ € pro kW}$

#### Hinweis

Es wird darauf hingewiesen, dass die Höhe der beantragten Fördermittel durch den Antragsteller nach eigenem Ermessen unter Beachtung der Nr. 4 dieses Förderauftrages festgelegt wird. Der Antragsteller kann weniger als die maximal mögliche Zuwendung beantragen, um so eine bessere Position im Wirtschaftlichkeitsranking zu erzielen.

## ANHANG 2

-

### Zuwendungsfähige Ausgaben und Modernisierung / Ersatzbeschaffung

#### I. Zuwendungsfähige Ausgaben für Normal- und 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
- Anfahrschutz
- 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 für die spätere Unterstützung von ISO/IEC 15118 (Power Line Communication)
- 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
- 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 Nummer 2 der Förderrichtlinie
- Ausgaben für Aufrüstung des benötigten Netzanschlusses, z.B. zur Leistungssteigerung
- Pufferspeicher (siehe Nummer 5.3 der Förderrichtlinie)



### **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. Februar 2017 angeschafft, bzw. der zu ertüchtigenden 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.
- 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.
- oder wenn die Leistung des Netzanschlusses ertüchtigt wird und die Ladeleistung der angeschlossenen Ladepunkte damit steigt.

### **IV. 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 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

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

#### I. 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.

#### II. 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 unten stehenden 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.

### **III. 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.

### **IV. 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 Förderaufruf erfüllt werden.

## **V. 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.

## **VI. 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.

## **VII. 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.

## **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.

## 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.