

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

Koordiniert durch:



Nationale  
LEITSTELLE  
Ladeinfrastruktur

Projekträgerschaft durch:



Bundesanstalt  
für Verwaltungsdienstleistungen

**Zweiter Aufruf zur Antragseinreichung**  
**vom 18.08.2021**  
**gemäß der**  
**Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für**  
**Elektrofahrzeuge in Deutschland“**  
**des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**  
**vom 13.07.2021**

**Inhaltsverzeichnis**

1	Allgemeine Hinweise .....	2
2	Frist zur Antragseinreichung.....	2
3	Fördergegenstand.....	2
4	Zuwendung.....	3
5	Förderhöhe.....	4
5.1	Förderhöhe für die Ladeeinrichtung .....	4
5.2	Förderhöhe für Netzanschlüsse und Pufferspeicher.....	4
5.3	Zugänglichkeit.....	4
6	Anforderungen an die Ladeinfrastruktur .....	5
7	Auswahlverfahren .....	5
8	Anforderungen an die Berichterstattung.....	6
9	Antragsverfahren .....	7
10	Ansprechpersonen.....	7
	Anhang 1: Zuwendungsfähige Ausgaben .....	9
	Anhang 2: Anforderungen an die geförderte Ladeinfrastruktur .....	11

## **1 Allgemeine Hinweise**

Die in der Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ (im Folgenden auch: „Förderrichtlinie“) ([Link](#)) getroffenen Regelungen erstrecken sich auch auf diesen Förderaufruf und bilden dessen rechtliche Grundlage. Einzelne Regelungen werden durch diesen Förderaufruf ergänzt bzw. konkretisiert.

Die Mittelausstattung des Förderprogramms beträgt von 2021 bis 2025 insgesamt rund 500 Mio. Euro. Das Fördervolumen dieses Förderaufrufs beträgt 90 Mio. Euro.

Ziel dieses Förderaufrufs ist die Förderung der Modernisierungen von bereits errichteter Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge nach Nr. 2.2 der Förderrichtlinie, um auf den zunehmenden Markthochlauf der Elektromobilität zu reagieren und die Ladeinfrastruktur zukunftsfähig aufzurüsten. Dieser Förderaufruf hat zwei Schwerpunkte. Zum einen sollen Modernisierungen zur Erhöhung der Ladeleistung und des Ladekomforts an bestehenden öffentlich zugänglichen Ladepunkten gefördert werden. Zum anderen ist die Förderung von Modernisierungen zur Herstellung öffentlicher Zugänglichkeit bei gegenwärtig nicht öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur beabsichtigt.

Insbesondere im Hinblick auf die steigenden Ladeleistungen moderner batterieelektrischer Fahrzeuge und der notwendigen effizienten Flächennutzung im öffentlichen Raum, werden in diesem Förderaufruf ausschließlich Modernisierungen bestehender Ladepunkte gefördert.

## **2 Frist zur Antragseinreichung**

Anträge zur Förderung von Ladeinfrastruktur nach Nr. 2.2 der Förderrichtlinie sind innerhalb des Zeitraums vom 09.09.2021 bis zum 27.01.2022 einzureichen.

## **3 Fördergegenstand**

Gegenstand der Förderung ist die Modernisierung bestehender Ladeeinrichtungen sowie des dazugehörigen Netzanschlusses inkl. der möglichen Kombination mit einem Pufferspeicher. Pufferspeicher werden dabei als Batteriespeicher definiert, die eine Verringerung der benötigten Netzanschlussleistung ermöglichen.

Modernisierungen können entweder in Form einer Aufrüstung (Erweiterung des Leistungsumfangs sowie Hinzufügen oder Austausch einzelner Komponenten) oder einer Ersatzbeschaffung (kompletter Austausch der Hardware) erfolgen.

Nach der Modernisierung muss die geförderte Ladeeinrichtung öffentlich zugänglich sein und dann auch die Mindestanforderungen gemäß der jeweils gültigen Fassung der Ladesäulenverordnung (LSV) erfüllen. Zusätzlich müssen die geförderten Ladepunkte nach der Modernisierung jeweils eine maximale Ladeleistung von mindestens 100 kW haben und das Laden von Gleichstrom (DC) ermöglichen. Die Modernisierung muss nachweislich einen Mehrwert aufweisen. Dies ist gegeben, wenn mindestens eine der im Folgenden aufgeführten Kategorien zutrifft.

Ein Mehrwert liegt vor, wenn die Ladeeinrichtung

- bezüglich ihrer Leistungsfähigkeit auf mindestens 100 kW pro Ladepunkt erhöht wird,
- hinsichtlich der Authentifizierungs- oder Bezahloptionen aufgerüstet wird,
- wesentliche Veränderungen erfährt, die den Ladekomfort steigern (z. B. Installation von Parkraumsensoren oder Herstellung der Barrierefreiheit nach DIN 18040-3 etc.) oder
- durch eine Modernisierung im Sinne der LSV öffentlich zugänglich gemacht wird.

Es liegt kein Mehrwert vor, sofern durch die Modernisierung ausschließlich bestehende rechtliche Vorgaben, insbesondere die der LSV, erfüllt werden.

Die Modernisierung eines Netzanschlusses oder Pufferspeichers ist immer nur dann förderfähig, wenn die Leistungsfähigkeit der dazugehörigen Ladeeinrichtung durch die Erhöhung der Netzanschluss – oder Batteriekapazität erhöht wird.

Es wird ausschließlich Ladeinfrastruktur gefördert, die nachweislich vor dem 13.07.2021 bereits in Betrieb war.

Eine Förderung ist ausgeschlossen, falls die Ladeeinrichtung bzw. der dazugehörige Netzanschluss bereits auf Bundes-, Landes- oder kommunaler Ebene gefördert wurde.

## **4 Zuwendung**

Die Zuwendung erfolgt als Investitionszuschuss auf Ausgabenbasis, der sich auf Grundlage der jeweiligen zuwendungsfähigen Ausgaben für die Aufrüstung oder Ersatzbeschaffung einer Ladeeinrichtung zur Erreichung eines nachgewiesenen Mehrwertes sowie für die notwendige Aufrüstung des dazugehörigen Netzanschlusses bzw. Pufferspeichers berechnet. Unter Ausgaben sind nur diejenigen Zahlungen zu verstehen, die im Zeitpunkt ihrer Leistung zu einer Minderung der Geldbestände führen, sich bei juristischen Personen bzw. Gebietskörperschaften also im laufenden Haushalts- oder Geschäftsjahr haushalts- und kassenmäßig auswirken.

Bezüglich der Modernisierung einer Ladeeinrichtung ist ausschließlich der Kauf förderfähig. Das Leasing der Ladeeinrichtung ist nicht förderfähig.

Eine Liste zuwendungsfähiger und nicht zuwendungsfähiger Ausgaben finden Sie in Anhang 1 dieses Förderaufufes.

## 5 Förderhöhe

Die maximale Förderhöhe ergibt sich aus der Höchstquote (maximale Förderquote) auf Basis der förderfähigen Ausgaben, sofern diese nicht bereits durch den Höchstbetrag (maximaler Förderbetrag) gedeckelt wird. Die Höhe des maximalen Förderbetrags und der maximalen Förderquote variieren je nach Fördergegenstand und Zugänglichkeit.

### 5.1 Förderhöhe für die Ladeeinrichtung

Die maximale Förderhöhe für die Aufrüstung oder Ersatzbeschaffung einer Ladeeinrichtung liegt bei 60% der förderfähigen Ausgaben pro Ladepunkt und wird durch den maximalen Förderbetrag von 20.000 Euro pro Ladepunkt gedeckelt.

Die jeweils geltenden maximalen Förderquoten und -beträge reduzieren sich um die Hälfte, wenn die öffentliche Zugänglichkeit nach der LSV nicht jederzeit sichergestellt wird. Für eine Förderung muss die öffentliche Zugänglichkeit jedoch mindestens werktags (montags bis samstags) für je 12 Stunden (12/6) sichergestellt werden.

### 5.2 Förderhöhe für Netzanschlüsse und Pufferspeicher

Ergänzend zu der Modernisierung der Ladeeinrichtung wird die Aufrüstung des Netzanschlusses sowie die Aufrüstung der Kombination aus Netzanschluss und Pufferspeicher pro Standort gefördert. Die Förderquote für den zu fördernden Netzanschluss entspricht der Förderquote des jeweiligen Ladepunkts, der gemäß Nr. 5.1 gewährt wird:

<b>Netzanschluss-Kategorie</b>	<b>maximaler Förderbetrag (Höchstbetrag)</b>	<b>maximale Förderquote (Höchstquote)</b>
Niederspannungsanschluss	10.000 Euro	60%
Mittelspannungsanschluss	100.000 Euro	60%
Pufferspeicher mit Netzanschluss	entsprechend dem dazugehörigen Netzanschluss	

Die Aufrüstung der Kombination aus Netzanschluss und Pufferspeicher wird mit höchstens 100.000 Euro gefördert, wenn vom Antragsteller nachgewiesen werden kann, dass ohne den Einsatz eines Pufferspeichers ein Mittelspannungsanschluss notwendig gewesen wäre.

### 5.3 Zugänglichkeit

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

Wird die öffentliche Zugänglichkeit zeitlich uneingeschränkt sichergestellt, also 24 Stunden pro Tag an 7 Tagen der Woche (24/7), gelten die in Nr. 5.1 und 5.2 genannten maximalen Förderquoten und -beträge.

Wird die öffentliche Zugänglichkeit zwar zeitlich eingeschränkt, aber regelmäßig mindestens werktags (montags bis einschließlich samstags) für je 12 Stunden sichergestellt (12/6), reduzieren sich die maximalen Förderquoten und -beträge jeweils um die Hälfte.

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

## **6 Anforderungen an die Ladeinfrastruktur**

Es gelten alle technischen und sonstigen Anforderungen, die gem. Nr. 6 der Förderrichtlinie benannt sind. Zusätzliche im Rahmen dieses Förderaufrufs bestehende allgemeine und technische Anforderungen an die geförderte Ladeinfrastruktur sind in Anhang 2 dieses Förderaufrufs dargestellt.

Es wird empfohlen, die geförderte Ladeinfrastruktur barrierefrei (insbesondere nach DIN 18040-3) zu errichten. Das betrifft sowohl die Ladeeinrichtung als auch den zugehörigen Ladeparkplatz.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es dem Zuwendungsempfänger obliegt, sicherzustellen, dass alle allgemeinen und technischen Anforderungen an die Ladeinfrastruktur eingehalten werden.

## **7 Auswahlverfahren**

Auf Grundlage des Aspektes der Wirtschaftlichkeit aus Sicht des Bundeshaushaltes wird für die Modernisierung von Ladeinfrastruktur ein Auswahlverfahren durchgeführt (Rankingbildung).

Nach Ablauf der Antragseinreichungsfrist wird die Bewilligungsbehörde, unter Berücksichtigung aller fristgerecht und vollständig eingereichten Anträge ein Ranking bilden. Es können grundsätzlich nur so viele Modernisierungen bewilligt werden, wie es das Fördervolumen dieses Förderaufrufs zulässt.

Grundlage für die Rankingplatzierung ist die beantragte Höhe der Förderung. Der Antrag, bei dem relativ zu den anderen Anträgen die maximal mögliche Förderung (nach max. Förderquote und max. Förderbetrag aus 5.1 und 5.2) am meisten unterschritten wird, erhält dabei eine bessere Platzierung im Ranking als Anträge, bei denen die volle Höhe der maximal möglichen Förderung gar nicht oder weniger unterschritten wird. Ladepunkte, deren Standort einem hohen Bedarf zugeordnet werden, werden dabei bevorzugt behandelt. Die Anträge werden ausgehend von dem höchsten relativen Förderverzicht bearbeitet.

### Rechenbeispiel:

Ein Antragsteller beantragt eine Förderung für einen Mittelspannungsanschluss mit Ausgaben in Höhe von 120.000 Euro und die Hardware zur Aufrüstung eines Ladepunkts mit Ausgaben in Höhe von 8.000 Euro. Daraus ergibt sich durch die Deckelung über die maximale Förderhöhe (siehe Tabelle unter Kapitel 5.1 und 5.2) eine maximal mögliche Förderung in Höhe von 72.000 Euro für den Netzanschluss und 4.800 Euro für den Ladepunkt, insgesamt also 76.800 Euro. Bei Inanspruchnahme des maximalen Förderbetrags müsste der Antragsteller selbst damit noch Eigenmittel in Höhe von 51.200 Euro aufbringen. Der Antragsteller kann sich nun entscheiden, ob er selbst höhere Eigenmittel aufbringen und damit den maximalen Förderbetrag reduzieren möchte. In diesem Fall könnte er beispielsweise freiwillig Eigenmittel in Höhe von 60.000 Euro aufbringen, so dass lediglich eine Förderung von 68.000 Euro benötigt und beantragt wird. Das entspricht 88,54% der maximal möglichen Förderung. Der Ladepunkt geht dann mit dem Wert 88,54 in das Ranking. Der Antragsteller hat damit gegenüber demjenigen, der die maximale Förderung (entspricht 100%) beantragt hat, einen Rankingvorteil.

## **8 Anforderungen an die Berichterstattung**

Der Zuwendungsempfänger informiert die Bundesnetzagentur (BNetzA) im Fall einer Aufrüstung der Ladeeinrichtung mit einhergehender Veränderung der Ladeleistung oder der Anzahl an Ladepunkten per Korrekturmeldung über den geplanten Umbau der geförderten öffentlichen Ladeeinrichtung. Im Fall einer Ersatzbeschaffung der Ladeeinrichtung zeigt der Zuwendungsempfänger der BNetzA per Online-Formular die Außerbetriebnahme der alten Ladeeinrichtung und die Inbetriebnahme der neuen Ladeeinrichtung an. Darüber hinaus gelten die Informations-, Anzeige- und Nachweispflichten aus der LSV in der jeweils gültigen Fassung.

Zusätzlich erstattet der Zuwendungsempfänger der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur, die unter dem Dach der NOW GmbH steht, über die Online-Plattform OBELIS (<https://obelis.now-gmbh.de>) in digitaler Form Bericht über die **Inbetriebnahme** nach der erfolgten Modernisierung sowie zu den Stamm- und Betriebsdaten (**Halbjahresberichte**) der geförderten Ladeeinrichtung.

Die Pflicht zur Berichterstattung besteht ab der Inbetriebnahme der geförderten Ladeeinrichtung während der Mindestbetriebsdauer von sechs Jahren. Die Frist zur Übermittlung der Halbjahresberichte endet jeweils am 01. Februar oder am 01. August eines Jahres, sobald die Nachweise für den Zeitraum der Mindestbetriebsdauer eingereicht wurden.

Die Halbjahresberichte enthalten unter anderem Angaben zu:

- Standort, Zugänglichkeit, Ausstattung, Netzanschluss, Kosten und Preismodell für das Ad-hoc-Laden
- erfolgten Ladevorgängen hinsichtlich Dauer und geladener Energiemenge
- anhaltenden Betriebsstörungen der geförderten Ladeeinrichtung

Die Meldung der Inbetriebnahme nach der erfolgten Modernisierung und die Übermittlung der Halbjahresberichte erfolgt nach den Vorgaben im Zuwendungsbescheid bzw. den

Vorgaben, die über den folgenden Link unter „Berichtspflicht im Rahmen der Förderung“ einsehbar sind:

<https://www.now-gmbh.de/foerderung/foerderprogramme/ladeinfrastruktur>

## 9 Antragsverfahren

Alle Informationen zum Antrags- und Bewilligungsverfahren sowie den notwendigen Unterlagen finden Sie auf der Homepage der BAV: [https://www.bav.bund.de/DE/4\\_Foerderprogramme/6\\_Ladeinfrastruktur\\_fuer\\_Elektrofahrzeuge/6\\_2\\_Ladeinfrastruktur\\_oeffentlich/Ladeinfrastruktur\\_oeffentlich\\_node.html](https://www.bav.bund.de/DE/4_Foerderprogramme/6_Ladeinfrastruktur_fuer_Elektrofahrzeuge/6_2_Ladeinfrastruktur_oeffentlich/Ladeinfrastruktur_oeffentlich_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.

Es sind jeweils gesonderte Anträge zu stellen für:

- zeitlich uneingeschränkt öffentlich zugängliche Ladepunkte (24/7)
- zeitlich eingeschränkt zugängliche Ladepunkte (12/6)

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 27.01.2022 bei der

*Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV)  
Stichwort „LIS –2. 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).

## 10 Ansprechpersonen

Bei zuwendungsrechtlichen Fragen steht die BAV unter der Telefonnummer 04941/602-555 oder unter der Emailadresse [ladeinfrastruktur@bav.bund.de](mailto:ladeinfrastruktur@bav.bund.de) zur Verfügung. Informationen und Hilfe zur Antragstellung stehen auf der Homepage [www.bav.bund.de](http://www.bav.bund.de) zur Verfügung.

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



## **Anhang 1: Zuwendungsfähige Ausgaben**

### **Zuwendungsfähige Ausgaben für die Ladeeinrichtung und ihren Standort**

Gefördert werden folgende Ausgaben, die dem Zuwendungsempfänger durch die Aufrüstung oder Ersatzbeschaffung der Ladeeinrichtung zur Erreichung des Mehrwerts und der zur Erfüllung der in diesem Förderaufruf geregelten Anforderungen entstehen:

- LSV-konforme Ladeeinrichtung und dazugehörige Leistungselektronik
- abgesetzte Leistungseinheiten (Gleichrichter für Umwandlung von Wechsel- zu Gleichstrom, baulich getrennt von Ladeeinrichtung)
- Fundament der Ladeeinrichtung
- Tiefbauarbeiten für die Ladeeinrichtung
- Installation und Inbetriebnahme der Ladeeinrichtung
- Anfahrerschutz
- Stellplatzmarkierungen gemäß Anhang 2
- Parkplatzsensoren
- Beleuchtung ausschließlich der Ladeeinrichtung und der dazugehörigen Parkfläche
- Wetterschutz/Überdachung der Ladeeinrichtung
- Schutzfolierung (z. B. UV- oder Graffitienschutz)
- Sicherung der Ladeeinrichtung mit einem physischen Schutz vor Zugriff auf interne Schnittstellen (z.B. abschließbare Abdeckungen)
- technische Umrüstung von Lichtmasten (Ladepunkte integriert in Straßenlaternen)
- Einrichtung von WLAN an der Ladeeinrichtung
- Ausrüstung der Ladeinfrastruktur (Hardware/Software) für die 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
- Ausrüstung mit Controller, Display, Kartenleser eines Ad-hoc-Bezahlsystems für Kartenzahlung (Giro- und Kreditkarte)
- Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit, die in direktem Zusammenhang mit der Nutzung der Ladeeinrichtung stehen.
- Vorbereitung der Ladeinfrastruktur zur Nutzung des bidirektionalen Ladens
- Ausrüstung der Ladeinfrastruktur für die Anbindung an ein Smart-Meter-Gateway für die sichere Authentifizierung, datenschutzkonformes Laden und Abrechnung sowie der sicheren Anbindung in ein Kommunikationsnetz

### **Zuwendungsfähige Ausgaben für den Netzanschluss der Ladeeinrichtung**

- Netzanschluss, d. h. die technische Verbindung des Ladestandortes mit dem Energieversorgungs- (Nieder- oder Mittelspannung) sowie dem 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
- Hardware/Software für gesteuertes und lastoptimiertes Laden (falls nicht Bestandteil der Ladeeinrichtung)
- Ausrüstung der Ladeinfrastruktur (Hardware/Software) und des zugeordneten Pufferspeichers für die Anbindung an ein Smart-Meter-Gateway (SMGW) im Sinne der Vorgaben des Messstellenbetriebsgesetzes (MsbG) oder zur Teilnahme an einem Flexibilitätsmechanismus des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG)
- Pufferspeicher/Energiespeicher (siehe Nr. 5.3 der Förderrichtlinie sowie Nr. 5.2 des Förderaufrufs)

### **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
- 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 2: Anforderungen an die geförderte Ladeinfrastruktur

Die Anforderungen der Förderrichtlinie sind zu berücksichtigen. Es wird darüber hinaus ausdrücklich auf die Einhaltung der Ladesäulenverordnung (LSV) und der Preisangabenverordnung (PAngV) in der jeweils gültigen Fassung sowie des Mess- und Eichrechts hingewiesen.

### Stellplatzmarkierung

Die Stellplätze für Elektrofahrzeuge an geförderter Ladeinfrastruktur sind mittels einer Beschilderung sowie durch eine Bodenmarkierung zu kennzeichnen.

### Beschilderung

Die Stellplätze sind unter Einhaltung der Vorschriften der StVO mittels des Zeichens 314 (Parken) i.V.m. dem Zusatzzeichen 1010-66 „elektrisch betriebenes Fahrzeug“ sowie einem freitextlichen Zusatzzeichen mit dem Zusatz „während des Ladevorgangs“ zu beschildern.

Zeichen nach StVO (Zeichen 314 und Zusatzzeichen)



Für den Fall, dass die oben vorgegebene Beschilderung aufgrund des freitextlichen Zusatzzeichens mit dem Zusatz „während des Ladevorgangs“ behördlich nicht zugelassen wird, da eine ggf. erforderliche Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle aufgrund Vorgaben aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen Randnummer 46 nicht vorliegt, ist zumindest die oben aufgeführte Beschilderung ohne das freitextliche Zusatzzeichen (Zeichens 314 (Parken) i.V.m. dem Zusatzzeichen 1010-66 "elektrisch betriebenes Fahrzeug") anzubringen.

## **Bodenmarkierung**

Zudem sind die Stellplätze in Form einer Bodenmarkierung durch das Aufbringen eines weißen Piktogramms (Darstellung eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs gemäß § 39 Abs. 10 Satz 1 StVO) mit weißer, durchgezogener Umrandung (Zeichen 295) des Stellplatzes entsprechend der untenstehenden Abbildung deutlich als solche zu kennzeichnen.

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. Auf die Bodenmarkierung kann insbesondere auch dann verzichtet werden, wenn das Aufbringen der Markierung im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde von dieser abgelehnt wird.

Grundsätzlich kann auf eine Bodenmarkierung auch dann verzichtet werden, wenn die beantragte Zuwendung den Betrag von 500,00 € pro Ladepunkt nicht überschreitet.

## **Logo des Fördermittelgebers**

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

## **Zugänglichkeit**

Die jeweils geltenden maximalen Förderquoten und -beträge (Nr. 5 dieses Förderaufrufs) können nur gewährt werden, wenn die öffentliche Zugänglichkeit nach der LSV uneingeschränkt sichergestellt ist. Sie reduziert sich um die Hälfte, wenn die öffentliche Zugänglichkeit mindestens werktags (montags bis samstags) für je 12 Stunden (12/6) sichergestellt wird. Sofern diese Mindestvorgaben unterschritten werden, ist eine Förderung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur nicht möglich.

## **Preisangaben**

Um für Benutzer von Ladepunkten Preistransparenz zu gewährleisten, muss der Preis für das Ad-hoc-Laden an der Ladeeinrichtung oder in unmittelbarer Nähe angegeben werden. Setzt sich der Preis aus mehreren Bestandteilen zusammen (z. B. Startgebühr, Arbeitspreis etc.), sind diese separat auszuweisen. Zu Fragen der Preisangabe für Ladestrom wird auf das am 24.08.2018 veröffentlichte Rechtsgutachten des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie hingewiesen (<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/P-R/preisangabe-fuer-und-abrechnung-von-ladestrom-fuer-elektromobile-rechtsgutachten.pdf?blob=publicationFile&v=11>). Darüber hinaus gelten die Mindestanforderungen der jeweils gültigen Fassung der PAngV.

## **Authentifizierung und Abrechnung**

Die Auffindbarkeit und der dynamische Belegungsstatus geförderter Ladepunkte muss auf gängigen Plattformen online einsehbar sein.

## **Vertragsbasiertes Laden**

Die Ladeinfrastruktur muss vertragsbasiertes Laden ermöglichen. Zusätzlich zu den bereits in der Förderrichtlinie vorgegebenen Anforderungen ist hierbei mindestens der Zugang über sichere und zertifizierte Smartcards (RFID-Karten) und Lesegeräte sowie sichere Smartphone-Apps zu ermöglichen. Es ist mittels Roaming für alle Kunden sicherzustellen, dass Vertragskunden sowohl von regional agierenden als auch von überregional agierenden Anbietern von Fahrstrom und zusätzlichen Servicedienstleistungen (Electromobility Provider – EMP) den jeweiligen Standort auffinden, den dynamischen Belegungsstatus einsehen, Ladevorgänge starten und bezahlen können.

## **Ad-hoc-Laden**

Der Betreiber eines Ladepunkts hat den Nutzern von Elektromobilen das punktuelle Aufladen zu ermöglichen. Dies stellt er sicher, indem er:

1. an dem jeweiligen Ladepunkt keine Authentifizierung zur Nutzung 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. an dem jeweiligen Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung und den Zahlungsvorgang mindestens mittels eines gängigen Zahlkartensystems anbietet
  - a. über ein Kartenterminal mit Lesegerät oder
  - b. kontaktlos durch Vorhalten einer Karte oder eines mobilen Endgeräts, jeweils mit der Fähigkeit zur Nahfeldkommunikation oder
  - c. browserbasiert über eine kostenlose mobile Webseite, die keine dauerhafte Registrierung erfordert und bei der die Menüführung mindestens die Sprachen Deutsch und Englisch berücksichtigt.

Es ist mindestens eine der fünf oben aufgeführten Optionen zu erfüllen. Darüber hinaus gelten grundsätzlich die Mindestanforderungen der jeweils gültigen Fassung der LSV.

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 sie den jeweiligen Ladepunkt auffinden, den dynamischen Belegungsstatus auf einer geeigneten Plattform einsehen und Ladevorgänge starten können.

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.

## **Anforderungen an die Steuerbarkeit der Ladeinfrastruktur**

Die Ladeeinrichtung muss über eine sichere, digitale, bidirektionale Kommunikationsschnittstelle verfügen und über gängige, standardisierte Kommunikationsprotokolle angesteuert werden können, um mit anderen Komponenten innerhalb des Energiesystems kommunizieren zu können.

Die Ladeeinrichtung muss eine sichere Software-Update-Fähigkeit aufweisen und ggf. hinreichend Platz oder Steckplätze für die Nachrüstung mittels steckbarer Komponenten vorsehen, so dass zukünftig technisch eine kostengünstige Nachrüstung und eine sichere Anbindbarkeit z.B. an ein Energiemanagementsystem und SMGW nach MsbG ermöglicht werden kann und neue Funktionen (bspw. für Flexibilitätsmechanismen, sichere Authentifizierung, Zahlung, Verarbeitung von Tarif- und Steuersignalen) umgesetzt werden können.

Die Ladeinfrastruktur muss in der Lage sein, Vorgaben und Fahrpläne für Netzanschlussleistungsmaximalwerte des Leistungs- und Energiemanagementsystems von berechtigten Stellen mit der Möglichkeit zur Priorisierung zu verarbeiten.

## **Technische Anforderungen an DC-Schnellladepunkte**

Bei den geförderten DC-Schnellladepunkten ist eine Mindestspannung in Volt (V) sicherzustellen. Für DC-Schnellladepunkte mit einer Nennladeleistung von unter 100 kW ist ein Spannungsbereich von mindestens 200 V bis 500 V sicherzustellen. Die Nennladeleistung bemisst sich an einer Nennspannung von maximal 400 Volt. Die Nennladeleistung muss bei Nennspannung übertragen werden können. Das gilt auch für das Ladekabel und den zugehörigen Stecker. **Es wird jedoch dringend empfohlen, einen Spannungsbereich von mindestens 200 V bis 920 V sicherzustellen, um so die Zukunftsfähigkeit der Ladeinfrastruktur zu gewährleisten.**

Für Schnellladepunkte ab einer Ladeleistung von einschließlich 100 kW und höher gelten weitere Anforderungen: Es ist ein Spannungsbereich von mindestens 200 V bis 920 V sicherzustellen. Die Nennladeleistung bemisst sich an einer Nennspannung von maximal 400 V bis zu einem maximalen Ladestrom von 500 Ampere (A). Darüber hinaus muss die

Nennladeleistung auch bei 800 V Ladespannung zur Verfügung stehen. Daraus ergibt sich für einen Ladepunkt mit einer Nennladeleistung von 150 kW ein Mindestladestrom von 375 A bei 400 V Ladespannung. Die Nennladeleistung muss sowohl für Fahrzeuge mit 400-Volt- als auch mit 800-Volt-Batteriesystem zur Verfügung stehen.

Die Vorbereitung der Ladeinfrastruktur für die spätere Unterstützung der Umsetzung von ISO/IEC 15118 wird empfohlen.

## **Netzanschlussbedingungen**

Der Netzanschluss muss bei gleichzeitiger Nutzung aller Ladepunkte eine Ladeleistung von mindestens 100 kW je gefördertem Ladepunkt dieses Förderaufrufs ermöglichen.

## **Technische Anforderungen an den Netzanschluss und Pufferspeicher sowie einzureichende Nachweise**

Folgende technischen Anforderungen an den Netzschluss bzw. Pufferspeicher sind zu beachten:

- Nachweis der erfolgten Anzeige der geplanten Errichtung der Ladeeinrichtung beim Verteilnetzbetreiber durch den Zuwendungsempfänger
- Nachweis der Sicherstellung, dass am gewählten Standort die Netzanschlussbedingungen des Netzbetreibers bei Inbetriebnahme eingehalten werden
- Bei Entscheidung über Anschlussleistung ist auf die zukünftige Ausbaufähigkeit bei steigender Nachfrage durch Elektrofahrzeug-Nutzer zu achten. Teure Nachrüstungen von Zweit- und Drittnetzanschlüssen sollten soweit wie möglich vermieden werden.
- Eine Kombination aus Netzanschluss und Pufferspeicher ist zulässig. Der Pufferspeicher hat der Versorgung von ladenden Elektrofahrzeugen zu dienen.
- 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 zu achten
- Die Vorbereitung der Ladeeinrichtung für die Integration eines Smart-Meter-Gateways am Netzanschlusspunkt ist nachweislich sicherzustellen.
- Die Beantragung einer Kombination von Netzanschluss und Pufferspeicher kann als Mittelspannungsanschluss erfolgen, auch dann, wenn auf Grund des Pufferspeichers ein Anschluss an das Niederspannungsnetz erfolgt. Bedingung dafür ist, dass die durch die Kombination Pufferspeicher und Netzanschluss zur Verfügung gestellte und notwendige Leistung zur Versorgung der Ladeeinrichtung ohne den Pufferspeicher nur durch einen Mittelspannungsanschluss realisiert werden könnte. Ein Nachweis hierüber ist durch den Antragsteller beizubringen.

## **Verwendung von Grünstrom**

Voraussetzung für die Zuwendung für die Modernisierung einer Ladeeinrichtung bzw. des dazugehörigen Netzanschlusses oder Pufferspeichers 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.