

Aufruf zur Antragseinreichung zur Förderung von Fahrzeugen / Ladeinfrastruktur (06/2018)

gemäß 2.1.1 der Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI vom 05.12.2017

1. Präambel

Mit der Förderrichtlinie Elektromobilität vom 09. Juni 2015 (mit Anpassung vom 05.12.2017) unterstützt das BMVI die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und der zum Betrieb notwendigen Ladeinfrastruktur mit dem Ziel, die Fahrzeugzahlen und das Ladeinfrastrukturangebot im Sinne des weiteren Markthochlaufs der Elektromobilität zu erhöhen. Besondere Unterstützung erfahren dabei kommunale Flotten als auch Fahrzeuge von Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, sofern die Kommune bestätigt, dass die Maßnahme Teil eines kommunalen Elektromobilitätskonzeptes ist.

Im Fokus stehen straßengebundene Elektrofahrzeuge der europäischen Fahrzeugklassen M1-M3 (Pkw/Busse), der Klassen N1-N3 (Nfz) sowie L2e, L5e, L6e, L7e (Leichtfahrzeuge) gemäß Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates. Rein batterieelektrische Fahrzeuge sind zentraler Gegenstand der Förderung. Hybridfahrzeuge, die eine Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine von mindestens 50 Kilometern erreichen oder eine Kohlendioxidemission von 50 Gramm pro gefahrenen Kilometer unterschreiten, sind ebenfalls förderfähig, hier erfolgt aber eine geringere Priorisierung bei der Förderentscheidung. Nicht im Fokus der Förderung stehen Hybridbusse.

Ladeinfrastruktur ist ausschließlich im Zusammenhang mit einer im Rahmen dieses Aufrufs beantragten Fahrzeugförderung zuwendungsfähig.

Bei der Förderentscheidung zu den Anträgen werden bevorzugt Antragsteller berücksichtigt, die bisher nicht im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI vom 05.12.2017 gefördert worden sind.

2. Fristen zur Antragseinreichung

Anträge zur Förderung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur (LIS) nach Abschnitt 2.1.1 der Förderrichtlinie sind bis zum **31.08.2018** einzureichen. Grundsätzlich werden nur **fristgerecht und vollständig** eingegangene Anträge berücksichtigt.

Um im Rahmen der Prüfung des Verwendungsnachweises Rückforderungsansprüche zu vermeiden, weisen wir Sie darauf hin, dass Zuwendungsempfänger, die öffentliche Auftraggeber im Sinne § 98 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) sind, den Regularien des Vergaberechts unterliegen. Dies gilt auch für Lieferungen und Leistungen, die über eine Zuwendung gefördert werden.

Auch Zuwendungsempfänger, die nicht als öffentliche Auftraggeber im Sinne § 98 des GWB gelten, können zur Einhaltung von Vergabevorschriften über die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) verpflichtet werden.

Um die zur Beschaffung vorgesehenen Fahrzeuge und Ladeinfrastruktureinheiten möglichst schnell in den Betrieb zu überführen, ist der Beginn eines Ausschreibungsverfahrens vor Erhalt des Zuwendungsbescheides, bei dem die Zuschlagerteilung explizit unter dem Vorbehalt der Gewährung der beantragten Förderung steht, ausdrücklich erwünscht und stellt keinen unzulässigen vorzeitigen Maßnahmenbeginn dar. Die Auftragsvergabe darf erst nach Bewilligung erfolgen und muss sich auf einen Leistungszeitraum beziehen, der innerhalb des Bewilligungszeitraums liegt. Der Bewilligungszeitraum wird im Zuwendungsbescheid festgelegt. Zuwendungsfähig sind nur Ausgaben, die innerhalb des Bewilligungszeitraums verursacht werden.

3. Ergänzende Hinweise zur Förderung von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur

Abweichend von Punkt 2.1.1 der Förderrichtlinie sind mindestens zwei Fahrzeuge pro Antrag zu beschaffen. Die Möglichkeit des Zusammenschlusses gleichartiger Antragsberechtigter und der gemeinsamen Durchführung des Vorhabens nach Punkt 3.1 der Förderrichtlinie entfällt im Gegenzug. Für Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 gemäß Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates sowie Sonderfahrzeuge gilt diese Einschränkung nicht.

Es kann nur die Beschaffung von Neufahrzeugen gefördert werden. Als Neufahrzeuge gelten hierbei auch Fahrzeuge mit einer vorherigen einmaligen Zulassung auf den Hersteller bzw. den Händler und einer max. Laufleistung von 1.000 km. In Fahrzeugsegmenten, in denen keine Serienfahrzeuge verfügbar sind, ist die Förderung von Fahrzeugumrüstungen auf batterieelektrische Systeme möglich. Über die Förderwürdigkeit von Umrüstlösungen wird im Einzelfall entschieden.

Eine Förderung Leasingraten oder Mietkosten für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur ist ausgeschlossen. Nähere Informationen zum Thema Leasing finden sie in den FAQ.

Herstellerrabatte sind so weit wie möglich in Anspruch zu nehmen.

Es können nur Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur gefördert werden, die über einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren ab Kauf im Eigentum des Antragstellers verbleiben. Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft müssen die Fahrzeuge innerhalb eines Zeitraums von einem Jahr nach Bewilligung anschaffen, alle anderen Zuwendungsempfänger müssen die Fahrzeuge innerhalb eines Zeitraums von achtzehn Monaten nach Bewilligung anschaffen. Der Bewilligungszeitraum wird entsprechend auf diesen Zeitraum begrenzt.

3.1 Höhe der Zuwendung

Die maximale Zuwendung pro Vorhaben und Antragsteller ist grundsätzlich auf 2 Mio. € begrenzt.

3.1.1 Förderfähige Ausgaben

Fahrzeuge

Die Förderung erfolgt als Investitionszuschuss, der sich auf Grundlage der jeweiligen Investitionsmehrausgaben berechnet, die zur Erreichung der Umweltziele des Fördervorhabens erforderlich sind.

Zur **Ermittlung der förderfähigen Investitionsmehrausgaben** bei Fahrzeugen und der für den Betrieb der Fahrzeuge notwendigen Ladeinfrastruktur wird unter folgendem Link vom Projekträger die Excel Datei „[Anlage 1 – Ermittlung förderfähige Investitionsmehrausgaben](#)“ als Download bereitgestellt:

<https://www.ptj.de/projektfoerderung/elektromobilitaet-bmvi/invest>

Für die zum Zeitpunkt des Aufrufes verfügbaren Fahrzeugmodelle, die den Anforderungen des Elektromobilitätsgesetzes und der Förderrichtlinie entsprechen, wurden im Vorfeld bereits die förderfähigen Investitionsmehrausgaben ermittelt und in diese Excel Datei (Anlage 1) integriert. Diese im Vorfeld ermittelten Differenzwerte gelten als fahrzeugspezifische Pauschalen. Beim Nachweis der Zulassung des beantragten Fahrzeugs auf den Zuwendungsempfänger, kann der für das bewilligte Fahrzeug ermittelte Förderbetrag ohne weitere Nachweise angefordert werden. Antragsteller, die im Vergabeverfahren keine Fahrzeugmodelle sondern Fahrzeugsegmente (Mini, Kleinwagen, Kompakt etc.) ausschreiben, wählen in der bereitgestellten Excel-Datei (Anlage 1) anstelle des Fahrzeugmodells ein Fahrzeugsegment aus. Die vorgegebenen Segmente orientieren sich an den Vorgaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA). Der hinterlegte Wert für die Investitionsmehrausgaben stellt die Obergrenze für die Förderfähigkeit in diesem Fahrzeugsegment dar. Beim Nachweis der Zulassung des tatsächlich beschafften Fahrzeugs des beantragten Fahrzeugsegments auf den Zuwendungsempfänger, kann der für dieses spezifische Fahrzeugmodell ermittelte Förderbetrag ohne weitere Nachweise angefordert werden.

Für Fahrzeuge, die in der Excel-Datei (Anlage 1) nicht berücksichtigt werden konnten, ist eine individuelle Ermittlung der Investitionsmehrausgaben notwendig. Hierzu sind jeweils Angebote für das Elektrofahrzeug und eines von Art und Ausstattungsmerkmalen vergleichbaren Referenzfahrzeugs einzuholen. Vorzulegen sind hierbei Angebote auf Basis der Grundausstattung beider Fahrzeuge. Über die hinterlegte Excel-Datei (Anlage 1) wird dann der förderfähige Differenzbetrag für die Antragsphase ermittelt. Bei der Abrechnung der Investitionsmehrausgaben wird in diesen Fällen geprüft, ob der Kaufpreis des E-Fahrzeugs den Wert aus der Antragsphase unterschreitet. In diesem Fall werden die tatsächlich entstandenen Investitionsmehrausgaben durch PtJ ermittelt. Der Zuwendungsempfänger hat hier die Möglichkeit durch Vorlage entsprechender Angebote nachzuweisen, dass durch Rabatte beim konventionellen Vergleichsfahrzeug höhere Investitionsmehrausgaben vorliegen, als durch Verwendung des Vergleichsangebotes aus der Antragsphase. Wird der in der Antragsphase angesetzte Kaufpreis erreicht oder überschritten, entfällt diese Prüfung.

Bei der Förderung von Batteriebusen kann eine Kumulierung von Fördermitteln gemäß Art. 8 Nr. 3a AGVO (Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission) in Frage kommen. Um sich über die dazu bestehenden Möglichkeiten zu informieren, wenden Sie sich bitte an die in Kap. 5 genannten Ansprechpartner.

Bei der Ausstattung der Fahrzeuge sind die geltenden gesetzlichen Vorgaben und Sicherheitsanforderungen zu beachten.

Sofern für das zu beschaffende Fahrzeug ein Acoustic Vehicle Alerting Systems (AVAS, vgl. EU Verordnungen und Richtlinien: Nr. 540/2014, 2007/46/EG und 70/157/EWG) verfügbar ist, wird dringend empfohlen, dieses in die Fahrzeugausstattung mit aufzunehmen.

Ladeinfrastruktur

Förderfähig ist die für den Betrieb der beantragten Fahrzeuge notwendige Ladeinfrastruktur (Serienprodukte). Sollte die ausschließliche Beschaffung von Ladeinfrastruktur geplant sein, so ist dies über den vorliegenden Förderaufruf nicht möglich. Es wird jedoch hierzu auf die Möglichkeit der Förderung über die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur des BMVI hingewiesen.¹

¹ <http://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Ladeinfrastruktur/Ladeinfrastruktur.html>

Bereich Ladeinfrastruktur	Fahrzeugklassen L, M1, M2, N1, N2	Fahrzeugklassen N3, M3
Förderfähige Ausgaben	An das öffentliche Netz anschlussfertige Ladeinfrastruktur mit allen notwendigen Sicherheitskomponenten	An das Nieder- oder Mittelspannungsnetz anschlussfertige Ladeinfrastruktur mit allen notwendigen Komponenten (z.B. Mittelspannungstrafo)
Nicht förderfähige Ausgaben (Beispiele)	Kosten zur Installation (z.B. Sockelplatten, Fundamente), Baumaßnahmen, Inbetriebnahme, Netzanschlussarbeiten und -kosten, Betriebskosten, Gestaltungskosten	Kosten zur Installation (z.B. Sockelplatten, Fundamente), Baumaßnahmen, Inbetriebnahme, Netzanschlussarbeiten und -kosten, Betriebskosten, Gestaltungskosten

Für Ladeinfrastrukturtypen, die zum Zeitpunkt des Aufrufes verfügbar sind (AC $\geq 3,7$ kW (mit einem Ladepunkt), AC ≥ 11 kW (mit min. 2 Ladepunkten), DC ≤ 50 kW, DC 51-149 kW und DC ≥ 150 kW), wurden im Vorfeld durch den Zuwendungsgeber die förderfähigen Ausgaben ermittelt und in die verfügbare Excel-Datei (Anlage 1) integriert. Hierbei wird nach öffentlich zugänglicher und nicht öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur unterschieden. Diese im Vorfeld ermittelten Werte gelten als Pauschalen für den jeweiligen Typ Ladeinfrastruktur. Beim Nachweis der Inbetriebnahme der Ladeinfrastruktur, kann der für diese Ladeinfrastruktur pauschale Förderbetrag ohne weitere Nachweise angefordert werden.

Für Ladeinfrastruktur der Fahrzeugklassen L, M1 und N1 gelten die Vorgaben zu den Steckertypen für Normal- und Schnellladepunkte analog § 3 der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457).

Für Ladeinfrastruktur, die in dieser Liste nicht berücksichtigt werden konnte, ist eine individuelle Ermittlung der Investitionsmehrausgaben notwendig. Hierzu ist vom Antragsteller ein

entsprechendes Angebot einzuholen und im Rahmen der Antragstellung vorzulegen. Die Abrechnung erfolgt in diesen Fällen auf Basis der Rechnung bei Nachweis der Inbetriebnahme.

Die Installation geförderter öffentlicher Ladeinfrastruktur muss der BNetzA, dem zuständigen Verteilnetzbetreiber sowie der in der jeweiligen Kommune zuständigen Stelle unter Angabe des genauen Standorts, der maximalen Ladeleistung der Ladeeinrichtung, sowie der Anzahl der Ladepunkte vor Errichtung und bei Inbetriebnahme mitgeteilt werden.

Für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur gelten die Anforderungen und Empfehlungen aus dem Anhang.

Die Erfüllung der Anforderungen aus dem Anhang wird ebenfalls dringend empfohlen für Ladeinfrastruktur die für die Nutzergruppen Carsharing, Taxi-Gewerbe und Logistikunternehmen sowie vergleichbare Anwendungsfälle im öffentlichen Raum aufgebaut wird. Sind diese erfüllt, gelten auch hier die Fördersätze für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur.

3.1.2 Förderquote

Bei Zuwendungen für wirtschaftlich tätige Unternehmen richtet sich die Zuwendungshöhe nach den beihilferechtlichen Bestimmungen. Im Falle einer Beihilfe sind Förderquoten bis zu 40 % zulässig. Für mittlere und kleine Unternehmen kann ein zusätzlicher Bonus von 10 % bzw. 20 % zur Förderquote gewährt werden, sofern das Vorhaben andernfalls nicht durchgeführt werden kann.

Bei Zuwendungen, die keine Beihilfe darstellen, beträgt die Förderquote 75 %, z.B. bei Kommunen im nicht wirtschaftlichen Bereich. Bei finanzschwachen Kommunen, die nach jeweiligem Landesrecht z.B. ein Haushaltssicherungskonzept aufzustellen haben oder eine vergleichbare finanzschwache Haushaltssituation nachweisen und somit nicht über ausreichende Eigenmittel verfügen, beträgt die Förderquote 90%.

3.2 Anforderungen an die Anträge

Anträge sind über das easyonline Portal einzureichen (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>). Bitte beachten sie bei der Erstellung der Anträge auf die im Formular hinterlegten Ausfüllhinweise. Dort sind auch die notwendigen Dokumente für die Antragstellung verlinkt.

Sie finden das Förderprogramm des BMVI und den entsprechenden Förderschwerpunkt im easyonline Portal unter folgenden Bezeichnungen:

- Fördermaßnahme: Projektförderung Elektromobilität des BMVI
- Förderbereich: Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur

Folgende Dokumente müssen über das System eingereicht bzw. hochgeladen werden:

- das vollständig ausgefüllte Formular zur Vorhabenbeschreibung,
- die Excel-Datei (Anlage 1) zur Berechnung der förderfähigen Investitionsmehrausgaben
- der ausgefüllte Antrag (easyOnline) auf Zuwendung auf Ausgabenbasis (AZA),
- ggf. einen Kostenvoranschlag bzw. ein Angebot für das Elektrofahrzeug sowie für das vergleichbare Referenzfahrzeug (sofern Fahrzeuge beantragt werden, die nicht in der Excel-Datei (Anlage 1) aufgeführt sind),

- ggf. Kostenvoranschläge für die beantragte Ladeinfrastruktur (sofern ein Ladeinfrastruktur-Typ beantragt wird, der nicht in der Excel-Datei (Anlage 1) aufgeführt ist),
- soweit zutreffend:
 - o Nachweis vom Finanzamt über die Berechtigung zum teilweisen Vorsteuerabzug,
 - o bei gemeinnützigen Antragstellern: Nachweis über Gemeinnützigkeit.
- Stamm- und Betriebsdaten zu Fahrzeugen und Infrastrukturen: Datenübersicht zu Projekt Stammdaten mit statistisch auswertbaren Fahrzeug- und Infrastrukturdaten zu Ihrem Antrag. Nutzen Sie hierfür bitte die Vorlage, die unter folgender Adresse zum Download bereitgestellt wird: <https://www.ptj.de/projektfoerderung/elektromobilitaet-bmvi/invest> Diese Datei muss zusätzlich im Excel Format an die Programmgesellschaft NOW GmbH über folgende E-Mail Adresse versendet werden: StammdatenUBH@now-gmbh.de.

Im Nachgang zur elektronischen Übermittlung des Antrags ist die unterschriebene Fassung des Antrags postalisch beim Projektträger einzureichen.

3.3 Anforderungen an die Berichterstattung

Der Zuwendungsempfänger verpflichtet sich:

- die bei Projektbeantragung übermittelten Stammdaten der Fahrzeuge und der betriebsnotwendigen Ladeinfrastruktur (bei parallelem Aufbau) zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme zu aktualisieren. Dazu wird das zentrale Datenmonitoring (derzeit beauftragt: Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co KG) einen bereits projektspezifisch ausgefüllten Erfassungsbogen online zur Verfügung stellen, der durch den Zuwendungsempfänger zu überprüfen und bei Bedarf zu korrigieren ist.
- zwei Jahre ab Kauf des ersten Fahrzeugs, halbjährlich Betriebsdaten der Fahrzeuge und der Ladeinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Dazu wird das zentrale Datenmonitoring (derzeit beauftragt: Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co KG) eine Abfrage zur Aktualisierung der Betriebsdaten online zur Verfügung stellen.

4. Begleitforschung

Die programmatische Begleitforschung des BMVI (koordiniert durch die NOW GmbH, Ansprechpartner s. unten) führt die Daten der einzelnen Beschaffungsprojekte zusammen, vernetzt die Akteure und veröffentlicht Empfehlungen zur Elektrifizierung von kommunalen und gewerblichen Fuhrparks. Zudem leistet sie einen zentralen Beitrag zur Ausrichtung bestehender und künftiger Förderprogramme. Für den Zuwendungsnehmer ergibt sich die Möglichkeit der Teilnahme an dieser Begleitforschung und zur aktiven Mitgestaltung am Förderprogramm und an der Marktentwicklung der Elektromobilität in Deutschland. Zudem bietet die Programmbegleitforschung die Möglichkeit, den eigenen Flotteneinsatz hinsichtlich ihrer technischen und wirtschaftlichen Potentiale sowie ihrer Umweltwirkung im Gesamtkontext der im Programm geförderten Fahrzeuge einzuordnen.

Aus der Zusammenarbeit ergeben sich optionale und verpflichtende Maßnahmen für den Zuwendungsempfänger:

A - Verpflichtend:

- Die Bereitschaft, den Einbau von Datenloggern in einer Stichprobe an Fahrzeugen durch die damit beauftragte Programm-Begleitforschung des BMVI zuzulassen. Diese Datenlogger erheben Stamm- und Betriebsdaten nach dem Muster bestehender Minimaldatensets (s. Publikation: „Minimaldatensets zur Erhebung von Forschungsdaten in der Elektromobilität“, Berlin, 2017) und übermitteln diese an das durch die Bundesregierung beauftragte Zentrale Datenmonitoring (ZDM). Alle Anforderungen des Datenschutzes werden hierbei beachtet. Die Daten werden anonymisiert im Rahmen der programmatischen Begleitforschung verwertet. Die programmatische Begleitforschung übernimmt die Hardwarekosten der Datenlogger sowie die Kosten für den Einbau und den Betrieb der Datenlogger. Kosten für den Fahrzeugausfall, Fahrzeuersatz o.ä. während des Einbaus/Ausbaus des Datenloggers werden nicht erstattet. Sollte innerhalb Ihrer Fahrzeugflotte ohnehin der Einsatz von Datenloggern geplant sein, wird um Information im Antragsverfahren gebeten (s. Antragsformular).
- Teilnahme an Befragungen und Datenerfassungen (z.B. durch sozialwissenschaftliche Begleitforschung oder Programmevaluationen).

B - Optional :

Empfohlen wird ferner die Teilnahme an den regelmäßigen Veranstaltungen (Workshops und Vernetzungstreffen) der programmatischen Begleitforschung, mit den Zielsetzungen der technischen, ökologischen und ökonomischen Bewertung der Elektromobilität und der Formulierung von Empfehlungen zur Elektrifizierung von Fahrzeugflotten. Infolge des direkten Austauschs von Erfahrungen und Ergebnissen zwischen allen Beteiligten (u.a. Hersteller, Betreiber, Anwender/Nutzer) liegt hierin der besondere Mehrwert für das Förderprogramm und die Zuwendungsempfänger.

Kontinuierliche Übermittlung von für die Begleitforschung relevanten Daten (z.B. aus selbst verbauten elektronischen Datenloggern, vom Hersteller ermittelten Fahrzeugdaten, Ladeinfrastrukturdaten) auf der Grundlage des jeweils zutreffenden Minimaldatensets (gemäß Veröffentlichung DDI / IVV / NOW vom Februar 2017).

Ansprechpartner für Fragen zur Programm-Begleitforschung bei der NOW GmbH ist Herr Oliver Braune (Kontakt Daten: 030/ 311 6116 - 42, elektromobilitaet@now-gmbh.de).

5. Ansprechpartner

Viele Themen zum Förderaufruf werden in unseren "[Häufigen Fragen & Antworten](#)" näher erläutert. Ansprechpartner für weitere Fragen zur Förderrichtlinie beim Projekträger Jülich ist Herr Dr. Michael Schultz, Tel. 030/20199 3500. Email-Anfragen können an folgende Adresse gesendet werden: ptj-esn6-emob@fz-juelich.de.

Alle relevanten Informationen und Unterlagen finden Sie unter:
<https://www.ptj.de/projektfoerderung/elektromobilitaet-bmvi/invest>.

Anhang

Anforderungen und Empfehlungen zu öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

Für öffentlich zugängliche Ladepunkte im Sinne der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung - LSV in der jeweils bei Antragstellung aktuellen Fassung) müssen folgende Anforderungen erfüllt werden:

Die in § 3 der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457) genannten Vorgaben zu den Steckerstandards für Normal- und Schnellladepunkte sind einzuhalten.

Für Schnellladepunkte ab einer Ladeleistung von 150 kW, an denen das Laden mit Gleichstrom möglich ist, muss ein Spannungsbereich von 200 Volt bis 900 Volt sichergestellt sein. Zudem muss die Ladeleistung von 150 kW für Fahrzeuge mit 400 V- und 800 V-Batteriesystemen zur Verfügung stehen.

Die Ladeinfrastruktur muss über einen aktuellen offenen Standard wie z.B. OCPP an ein IT-Backend (online-Anbindung der Ladeinfrastruktur) angebunden sein und die Remotefähigkeit der Ladeinfrastruktur gewährleisten. Bei Ladeinfrastruktur mit mehreren Ladepunkten (z.B. auf Parkplätzen, in Parkhäusern) kann die Remotefähigkeit auch über ein übergreifendes System (z.B. in Kombination mit Energie- und Lastmanagementsystem) sichergestellt werden.

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 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. 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 die Stromabgabe ohne Gegenleistung gewährt wird, 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 nachträglich eine direkte Gegenleistung erhoben, müssen die technischen Anforderungen, die an öffentlich zugängliche Ladepunkte gestellt werden erfüllt werden. Die Vorbereitung der Ladeinfrastruktur für die spätere Unterstützung der Umsetzung von ISO/IEC 15118 (Power Line Communication) wird dringend empfohlen.

Es wird empfohlen, die Stellplätze für Elektrofahrzeuge an geförderter Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum in Form einer Bodenmarkierung durch das Aufbringen eines weißen Sinnbildes (Darstellung eines Elektrofahrzeugs gemäß § 39 Abs. 10 Straßenverkehrs-Ordnung) entsprechend der unten stehenden Abbildung deutlich als solche zu kennzeichnen. Die Bodenmarkierung sollte die komplette Fläche des Parkplatzes umfassen.



Sinnbild in weiß

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



Hinweis: Anzeigepflicht zu öffentlich zugänglichen Ladepunkten. „Betreiber von öffentlich zugänglichen Normal- und Schnellladepunkten sind nach § 4 Abs. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 2 LSV verpflichtet, der Bundesnetzagentur den Aufbau, den Wechsel des Betreibers, die Außerbetriebnahme und das öffentlich Zugänglichwerden der Ladepunkte schriftlich oder elektronisch anzuzeigen.“

Link zur Online-Anmeldung:

http://www.bundesnetzagentur.de/cln_1432/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulen/Anzeige_Ladepunkte_node.html