

# Aufruf zur Antragseinreichung zur Förderung von Elektrofahrzeugen und der zum Betrieb benötigten Ladeinfrastruktur im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020“ (26.03.2019)

gemäß 2.1.1 der Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI vom 05.12.2017

## 1. Präambel

Mit der Förderrichtlinie Elektromobilität vom 5. Dezember 2017 unterstützt das BMVI die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und der zum Betrieb benötigten Ladeinfrastruktur mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrzeugzahlen und des Ladeinfrastrukturangebots im Sinne des weiteren Markthochlaufs der Elektromobilität. Besondere Unterstützung erfahren dabei sowohl kommunale Flotten als auch Fahrzeuge von Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, sofern die Kommune bestätigt, dass die Maßnahme Teil eines kommunalen Elektromobilitätskonzeptes ist. Eine wesentliche Zielsetzung der Förderung ist die Nutzung der Potenziale der Elektromobilität bei der Reduzierung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen, insbesondere Stickoxidemissionen (kurz NOx). Mit dem aktuellen Förderaufruf unterstützt das BMVI Maßnahmen in Kommunen, die von besonders hohen Stickstoffdioxid-Werten betroffen sind und in deren Zuständigkeitsbereich die nach § 3 Abs. 2 der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) festgelegten NO<sub>2</sub>-Grenzwerte überschritten werden (gemäß Liste der Kommunen in [Anhang 2](#)).

Im Fokus der Fördermaßnahme 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. Plug-In-Hybridfahrzeuge (PHEV), 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. Nicht förderfähig sind Hybridbusse sowie Fahrzeuge mit Antriebsbatterie auf Bleibasis.

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

## 2. Fristen zur Antragseinreichung

Anträge zur Förderung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur (LIS) nach Abschnitt 2.1.1 der Förderrichtlinie sind bis zum **13.05.2019** elektronisch und postalisch einzureichen. Grundsätzlich werden nur fristgerecht und vollständig eingegangene Anträge berücksichtigt. Bitte beachten Sie dazu die Checkliste für Antragsteller (Anlage 1).

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.

Für die Förderrichtlinie Elektromobilität wurde im Zuge des „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ vom Bundesfinanzministerium eine Sonderregelung zum förderunschädlichen vorzeitigen Maßnahmenbeginn erlassen. Dadurch können Antragsteller nach Antragstellung bereits vor Erhalt des Förderbescheides Ausschreibungen veröffentlichen und Bestellungen oder Käufe durchführen, ohne dass sich dies negativ auf die Bewilligung der Förderung auswirkt. Der Bewilligungszeitraum würde entsprechend angepasst, so dass die getätigten Ausgaben in den Förderzeitraum fallen. Aus dieser Sonderregelung leitet sich jedoch kein Anspruch auf eine Zuwendung ab, so dass für den Antragsteller das Risiko der ausbleibenden Fördermittel besteht.

Der Bewilligungszeitraum wird im Zuwendungsbescheid festgelegt. Zuwendungsfähig sind nur Ausgaben, die innerhalb des Bewilligungszeitraums verursacht werden.

Der Bewilligungszeitraum beträgt maximal 12 Monate ab Bewilligung; für Antragsteller, die die Fahrzeuge ausschreiben, gilt abweichend eine Laufzeit von 18 Monaten (z.B. Kommunen oder kommunale Unternehmen).

Für Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 gemäß Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates sowie Sonderfahrzeuge ist eine längere Vorhabenlaufzeit möglich.

### **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. Sonderfahrzeuge sind Fahrzeuge, die nicht den Klassen L, M, oder N zuzuordnen sind.

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.

Die Beschaffung von Fahrzeugen durch Leasinggeber ist grundsätzlich förderfähig. Eine Förderung von Leasingraten oder Mietkosten für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur ist ausgeschlossen. Nähere Informationen zum Thema Leasing sind in den [FAQ](#) (Frage Nr. 13) sowie in Kap. 3.3 enthalten.

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.

## 3.1 Höhe der Zuwendung

### 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. Diese werden aus der Differenz der Ausgaben für ein Fahrzeug mit Elektroantrieb und einem Referenzfahrzeug mit konventionellem Antrieb ermittelt.

Zur **Ermittlung der förderfähigen Ausgaben** bei Fahrzeugen und der für den Betrieb der Fahrzeuge notwendigen Ladeinfrastruktur wird vom Projektträger Jülich (PtJ) die Excel Datei „Anlage 3 - Ermittlung der förderfähigen Ausgaben (EfA)“ als Download bereitgestellt. Hier werden die zum Zeitpunkt des Aufrufes verfügbaren Fahrzeugmodelle aufgeführt, die den Anforderungen des Elektromobilitätsgesetzes und der Förderrichtlinie entsprechen. Durch Auswahl des gewünschten Fahrzeugs werden nach Vergleich mit einem Referenzfahrzeug fahrzeugspezifische Pauschalen ermittelt. Mit der Vorlage einer Kopie der Fahrzeugzulassung können die bewilligten Pauschalen angefordert werden.

Antragsteller, die im Vergabeverfahren keine Fahrzeugmodelle sondern Fahrzeugsegmente (Mini, Kleinwagen, Kompaktklasse etc.) ausschreiben, wählen in der bereitgestellten Excel-Datei (Anlage 3 - EfA) anstelle des Fahrzeugmodells ein Fahrzeugsegment aus. Die vorgegebenen Segmente orientieren sich an den Vorgaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA). Der hinterlegte Wert für die förderfähigen Ausgaben 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 3 - EfA) nicht berücksichtigt werden, ist eine individuelle Ermittlung der förderfähigen Ausgaben 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 3 - EfA) 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.

Sollte eine Kumulierung von Fördermitteln gemäß Art. 8 Nr. 3a AGVO (Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission) in Betracht gezogen werden, sind die Hinweise in den [FAQ](#) (Frage Nr. 25) zu beachten.

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 mitaufzunehmen.

### 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.<sup>1</sup>

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  $\geq$  11 kW (mit min. 2 Ladepunkten), DC  $\leq$  50 kW, DC 51-149 kW und DC  $\geq$  150 kW), wurden im Vorfeld durch den Zuwendungsgeber die förderfähigen Ausgaben ermittelt und in die verfügbare Excel-Datei (Anlage 3 - EfA) 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 durch ein Inbetriebnahme- oder Abnahmeprotokoll kann der für diese Ladeinfrastruktur pauschale Förderbetrag 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 förderfähigen Ausgaben 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.

<sup>1</sup> <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foerderrichtlinie-ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge.html>

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 [Anhang 1](#).

Die Erfüllung der Anforderungen aus Anhang 1 wird 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 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. Für die Gewährung des sog. KMU-Bonus ist dem Antrag eine KMU-Erklärung beizufügen.

Bei Zuwendungen, die keine Beihilfe darstellen, beträgt die Förderquote 90 %. z.B. bei Kommunen und kommunalen Unternehmen, die die geförderten Fahrzeuge im nicht gewerblichen Bereich einsetzen.

## 3.2 Anforderungen an die Anträge

Um die Vollständigkeit Ihrer Unterlagen zu überprüfen, steht Ihnen [Anlage 1 - Checkliste für Antragsteller](#) - zur Verfügung.

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:**

- der ausgefüllte *Antrag auf Zuwendung auf Ausgabenbasis (AZA)* ([easyonline](#)),
- das vollständig ausgefüllte *Formblatt zum Vorhaben (Anlage 2)*,
- die *Excel-Datei zur Ermittlung der förderfähigen Ausgaben (EfA) (Anlage 3)*,
- sofern Fahrzeuge beantragt werden, die nicht in der Excel-Datei (Anlage 3 - EfA) aufgeführt sind: ein Angebot/ Kostenvoranschlag für das beantragte Elektrofahrzeug sowie für das vergleichbare Referenzfahrzeug,

- sofern ein Ladeinfrastruktur-Typ beantragt wird, der nicht in der Excel-Datei (Anlage 3 - EfA) aufgeführt ist: Kostenvoranschläge für die beantragte Ladeinfrastruktur,
- für Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft: Bestätigungsschreiben der NOx-Kommune, aktueller Handelsregisterauszug
- soweit zutreffend:
  - o Nachweis vom Finanzamt über die Berechtigung zum teilweisen Vorsteuerabzug,
  - o bei gemeinnützigen Antragstellern: Nachweis über Gemeinnützigkeit,
  - o für kleine/ mittlere Unternehmen: [KMU-Erklärung](#)
  - o für Vereine: Vereinsregisterauszug

Im Nachgang zur elektronischen Übermittlung des Antrags ist die unterschiedene Fassung des Antrags postalisch beim Projektträger Jülich einzureichen. Die Frist für den postalischen Eingang ist der **13.05.2019**. Maßgebend ist der Poststempel.

### 3.3 Priorisierung eingegangener Anträge

Gemäß den Kriterien der Förderrichtlinie werden eingegangene Anträge wie folgt priorisiert:

1. Vollständige Anträge
2. Anträge von Gebietskörperschaften
3. Anträge von Unternehmen in kommunaler Trägerschaft, Betriebe und Einrichtungen, die gemeinnützigen Zwecken dienen, Leasingunternehmen, die die beantragten Fahrzeuge ausschließlich an Kommunen/ kommunale Unternehmen verleasen
4. Erwartete durchschnittliche Fahrleistung der beantragten Fahrzeuge. Bei Plug-In-Hybridfahrzeugen (PHEV) wird eine maximale Fahrleistung von 10.000 km/ Jahr anerkannt.

### 3.4 Anforderungen an die Berichterstattung

#### 3.4.1 *Verpflichtende Berichterstattung*

Die Berichterstattung zum Umsetzungsstand des Vorhabens richtet sich nach den Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P bzw. ANBest-Gk) in der jeweils geltenden Fassung und wird in den „weiteren Nebenbestimmungen und Hinweisen“ zum Zuwendungsbescheid verankert.

Danach ist die Vorlage eines jährlichen Zwischenberichts (nur bei ANBest-P) und eines Schlussberichts notwendig. Die Vorlagen werden mit dem Bescheid zur Verfügung gestellt.

#### 3.4.2 *Optionale Unterstützung der programmatischen Begleitforschung*

Zur weiteren Bewertung und Erfolgskontrolle der Fördermaßnahme innerhalb der programmatischen Begleitforschung des BMVI sind weitere Daten und Informationen von Relevanz. Diese beziehen sich auf Betriebsdaten der Fahrzeuge und Ladeinfrastrukturen zu definierten Zeitpunkten (Inbetriebnahme und nach repräsentativem Betriebszeitraum). Eine freiwillige Bereitstellung dieser Daten und Informationen, z.B. durch Übermittlung von Fahrtenbüchern (analog/digital), Fahrdaten aus Datenloggern in Fahrzeugen oder Ladedaten unterstützt die Programmbegleitforschung in besonderem Maße.



Anforderungen an entsprechende Fahr- und Ladedaten sind innerhalb bestehender Minimaldatensets geregelt, können aber anforderungsspezifisch angepasst werden. Entsprechende Angaben zu den Möglichkeiten der Datenbereitstellung sind in der Anlage 2 – Formblatt zum Vorhaben Pkt. 4 vorzunehmen. Die „Minimaldatensets zur Erhebung von Forschungsdaten in der Elektromobilität“ sind über die Website der NOW GmbH im Bereich „Service“ unter „Publikationen“ abrufbar.<sup>2</sup>

Die Begleitforschung hat ebenfalls großes Interesse an Informationen zu nicht öffentlichen Ladepunkten. Der Zuwendungsempfänger kann die NOW GmbH über die Inbetriebnahme dieser Ladeeinrichtung inkl. weiterer Angaben (Information zur Ladeeinrichtung, Nutzungskonzept, Standort etc.) über die Online-Plattform für die Berichterstattung aller geförderten Ladestationen des Bundesförderprogramms Ladeinfrastruktur: <https://obelis.now-gmbh.de/> informieren. Anfragen zur Begleitforschung können über folgende E-Mail-Adresse gestellt werden: [elektromobilitaet@now-gmbh.de](mailto:elektromobilitaet@now-gmbh.de)

#### 4. Information und Kontaktdaten

Alle Unterlagen finden Sie auf unserer Internetseite: <https://www.ptj.de/elektromobilitaet-bmvi>

Häufig gestellte Fragen werden hier beantwortet:

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

E-Mail-Anfragen können an folgende Adresse gesendet werden: [ptj-esn6-emob@fz-juelich.de](mailto:ptj-esn6-emob@fz-juelich.de).

Während der Antragsphase ist eine **Hotline zur Antragsberatung** geschaltet. Diese erreichen Sie montags bis freitags von 9 bis 16 Uhr unter der Telefonnummer: 030-20199 3500.

Im Anschluss sind Anfragen über o.g. E-Mail Adresse möglich.

#### Hinweis

Im kommenden Förderaufruf zum Förderschwerpunkt Forschung und Entwicklung (F&E) der Förderrichtlinie Elektromobilität BMVI wird es die Möglichkeit geben, offene Forschungsfragen im Zusammenhang mit batterieelektrischen Fahrzeugflotten und Lade-Infrastruktur zu bearbeiten. Der Fokus wird dabei auf innerstädtischen Verkehren liegen. In diesem Zusammenhang ist die Kombination mit bestehenden Fahrzeugflotten oder mit geplanten Flotten dieses Aufrufs möglich. Genauere Informationen zu den Schwerpunkten des kommenden F&E-Aufrufes werden bei dessen Veröffentlichung bekanntgegeben.

---

<sup>2</sup> <https://www.now-gmbh.de/content/service/3-publikationen/2-modellregionen-elektromobilitaet/minimaldatensets-zu-erhebung-von-forschungsdaten-in-der-elektromobilitaet.pdf>

## Grundsätzliche Hinweise

Grundlage der Förderung ist die Förderrichtlinie Elektromobilität des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 05.12.2017 in Verbindung mit dem jeweils gültigen Bundeshaushaltsgesetz.

Auf eine Förderung besteht kein Rechtsanspruch. Sie steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, zu Begleit- und Kontrollzwecken jederzeit gegenüber dem BMVI und dem Bundesrechnungshof Auskünfte zu erteilen. Bei einer Überprüfung durch die genannten Institutionen ist die inhaltliche und kostenmäßige Abgrenzung zu gegebenenfalls anderen Fördermaßnahmen nachzuweisen.

Für Unternehmen ist die Zuwendung nach dieser Richtlinie eine Subvention im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch (StGB). Die Angaben zur Antragsberechtigung und zum Verwendungszweck sind subventionserheblich im Sinne des § 264 StGB in Verbindung mit § 2 Subventionsgesetz. Die subventionserheblichen Tatsachen werden im Bearbeitungsverlauf aufgeführt.

Die Antragsteller haben dem BMVI, der Bewilligungsbehörde oder einem von diesen beauftragten Dritten zur Überprüfung der Mittelverwendung auf Verlangen Einsicht in die die Förderung betreffenden Unterlagen zu gestatten.

Einer Weitergabe der erhobenen Daten durch die Bewilligungsbehörde an das BMVI sowie an von diesen beauftragte Dritte wird mit der Antragstellung zugestimmt.





## **Anhang 1: Anforderungen und Empfehlungen bei Beschaffung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur (gilt nicht bei Beschaffung nicht-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 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.

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.

Bei der Abrechnung von Ladevorgängen sind die Vorgaben des Mess- und Eichrechts bzw. der Preisangabenverordnung zu beachten. Einen kurzen Überblick zum Thema bietet das Dokument „Information zum Mess- und Eichrecht und zur Preisangabenverordnung“.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> [https://www.now-gmbh.de/content/3-bundesfoerderung-ladeinfrastruktur/1-foerderrichtlinie-foerderaufrufe/information\\_mess-eichrecht\\_preisangabenverordnung.pdf](https://www.now-gmbh.de/content/3-bundesfoerderung-ladeinfrastruktur/1-foerderrichtlinie-foerderaufrufe/information_mess-eichrecht_preisangabenverordnung.pdf)

Um für Benutzer von Ladepunkten Preistransparenz zu gewährleisten, muss der Preis für das punktuelle Aufladen an der Ladeeinrichtung angegeben werden. Setzt sich der Preis aus mehreren Bestandteilen zusammen (z.B. Startgebühr, Arbeitspreis etc.), sind diese separat auszuweisen.

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.

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



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

Zusätzliche Berichtspflichten bei öffentlicher Ladeinfrastruktur:

Zusätzlich zur Meldung der Inbetriebnahme sind während der Mindestbetriebsdauer der Ladeeinrichtung von zwei Jahren ab Inbetriebnahme Halbjahresberichte jeweils zum 01. Februar und zum 01. August in digitaler Form an die NOW GmbH über den folgenden Link unter „Berichterstattung“: <https://obelis.now-gmbh.de/> (online-Maske zur Berichterstattung zur Ladeinfrastruktur) zu übermitteln.

## Anhang 2: Städte mit hohen Luftbelastungen durch NO<sub>2</sub>

Stadt	Höchster NO <sub>2</sub> - Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	
	2016	2017
Aachen	49	46
Augsburg	46	44
Backnang	56	53
Bensheim	43	41
Berlin	52	49
Bielefeld	49	47
Bochum	50	51
Bonn	49	48
Bremen	41	< 40
Darmstadt	55	52
Dinslaken	43	41
Dortmund	51	50
Dresden	45	< 40
Duisburg	< 40	44
Düren	60	58
Düsseldorf	58	56
Eschweiler	42	< 40
Essen	51	50
Esslingen am Neckar	54	48
Frankfurt am Main	52	47
Freiberg am Neckar	41	< 40
Freiburg im Breisgau	41	49
Fulda	41	< 40
Gelsenkirchen	48	46
Gießen	44	42
Gladbeck	42	42
Hagen	51	49
Halle (Saale)	46	43
Halle (Westf.)	41	< 40
Hamburg	62	58
Hameln	43	< 40
Hannover	55	48
Heidelberg	42	< 40
Heidenheim an der Brenz	44	41
Heilbronn	57	55
Herne	45	43
Herrenberg	49	47
Hildesheim	44	42
Hürth	47	44
Ilfeld	41	< 40
Kassel	43	< 40
Kiel	65	56
Koblenz	43	< 40
Köln	63	62
Krefeld	41	< 40
Kuchen	44	< 40

Stadt	Höchster NO <sub>2</sub> - Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	
	2016	2017
Langenfeld (Rhld.)	41	< 40
Leinfelden-Echterdingen	47	41
Leipzig	42	< 40
Leonberg	47	43
Leverkusen	45	46
Limburg a.d. Lahn	60	58
Ludwigsburg	53	51
Ludwigshafen am Rhein	46	44
Mainz	53	48
Mannheim	46	45
Marburg	47	< 40
Markgröningen	41	< 40
Mettmann	41	< 40
Mögglingen	41	< 40
Mönchengladbach	44	42
Mühlacker	49	47
Mülheim an der Ruhr	45	43
München	80	78
Münster	42	< 40
Neuss	45	45
Norderstedt	44	< 40
Nürnberg	46	43
Oberhausen	48	49
Offenbach am Main	51	48
Oldenburg (Oldb)	50	49
Osnabrück	48	46
Overath	41	43
Paderborn	50	46
Pleidelsheim	47	44
Potsdam	43	< 40
Ravensburg	49	< 40
Regensburg	42	41
Remscheid	42	< 40
Reutlingen	66	60
Rüsselsheim	41	< 40
Schwäbisch Gmünd	43	< 40
Schwerte	44	46
Siegen	48	46
Solingen	< 40	41
Stuttgart	82	73
Tübingen	48	48
Walzbachtal	42	42
Wiesbaden	53	50
Witten	45	43
Wuppertal	49	49
Würzburg	42	< 40