

Aufruf zur Antragseinreichung zur Förderung von Elektrofahrzeugen und der zum Betrieb benötigten Ladeinfrastruktur im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020“ (12/2017)

gemäß 2.1.1 der Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI vom 5.12.2017

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 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 NO_x). 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 Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) festgelegten NO₂-Grenzwerte überschritten werden (gemäß Liste der Kommunen in Anhang 1).

Im Fokus stehen Elektrofahrzeuge der europäischen Fahrzeugklassen L2e, L5e, L6e, L7e (Leichtfahrzeuge) sowie der Klassen M1-M3 (Pkw/Busse) und N1-N3 (Nfz) gemäß Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates. 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.

Nicht im Fokus der Förderung stehen Hybridbusse.

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 **grundsätzlich** bis zum **31.01.2018** einzureichen.

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

Aufgrund der besonderen Ausrichtung dieses Förderaufrufes sind abweichend von Punkt 2.1.1 der Förderrichtlinie mindestens zwei Fahrzeuge pro Antrag zu beschaffen. Die Möglichkeit der gemeinsamen Antragstellung 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 gelten diese Einschränkungen 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 möglich. Über die Förderwürdigkeit von Umrüslösungen wird im Einzelfall entschieden.

Eine Förderung von Fahrzeugen über Leasing ist ausgeschlossen.

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

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 im easyonline Portal eine Excel-Datei (Anlage 1) bereitgestellt.

Für eine Vielzahl der zum Zeitpunkt des Aufrufes verfügbaren Fahrzeugmodelle, die den Anforderungen der Förderrichtlinie entsprechen, wurden im Vorfeld durch den Zuwendungsgeber 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 Investitionsmehrkosten 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. 4 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 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 auf die Möglichkeit der Förderung über die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur des BMVI hingewiesen, die diese Möglichkeit bietet.¹

Bereich Ladeinfrastruktur	Fahrzeugklassen L, M1, M2, N1, N2	Fahrzeugklassen N3, M3
Förderfähige Ausgaben	An das öffentliche Netz anschlussfertige Ladeinfrastruktur mit allen notwendigen Sicherheitskomponenten (LS und FI Typ B)	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 zum Zeitpunkt des Aufrufes verfügbare Ladeinfrastrukturtypen (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 zur Verfügung gestellte 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.

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

Für Ladeinfrastruktur für die Fahrzeugklassen L, M1 und N1 gelten die Vorgaben zu den Steckerstandards für Normal- und Schnelladepunkte 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 Ladeinfrastruktur muss 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 2.

Die Erfüllung der Anforderungen aus Anhang 2 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 % bei der Förderquote gewährt werden, sofern das Vorhaben anderenfalls 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 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:
 - Nachweis vom Finanzamt über die Berechtigung zum teilweisen Vorsteuerabzug,
 - bei gemeinnützigen Antragstellern: Nachweis über Gemeinnützigkeit.

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

3.3 Anforderungen an die Berichterstattung

3.3.1 *Verpflichtende Berichterstattung*

Die Berichterstattung zum Umsetzungsstand des Vorhabens richtet sich nach den AnBest-P bzw. AnBest-GK, und wird in den „weiteren Nebenbestimmungen und Hinweisen“ zum Zuwendungsbescheid verankert.

Entsprechende Vorlagen, die z.B. Informationen zum Projekt, zu Fahrzeugen und der Ladeinfrastruktur abfragen, werden vom Projekträger bereitgestellt.

3.3.2 *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 repräsentativen 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 digitale Fahr- und Ladedaten sind innerhalb bestehender Minimaldatensets geregelt, können aber anforderungsspezifisch angepasst werden:

<https://www.now-gmbh.de/content/7-service/4-publikationen/3-modellregionen-elektromobilitaet/minimaldatensets-zu-erhebung-von-forschungsdaten-in-der-elektromobilitaet.pdf>

Entsprechende Angaben zu den Möglichkeiten der Datenbereitstellung sind im Antragsformular vorzunehmen.

4. Ansprechpartner

Ansprechpartner für Fragen zur Förderrichtlinie und zum Förderaufruf beim Projektträger Jülich ist Herr Dr. Michael Schultz, Tel. 030/20199 3500.

Email-Anfragen können an folgende Adresse gesendet werden: ptj-esn6-emob@fz-juelich.de.

Anlage 1: Excel-Datei zur Ermittlung der förderfähigen Investitionsmehrausgaben

Anhang 1

NO₂-Belastungssituation im Hinblick auf den JMW von 40 µg/m³

Stadt	JMW 2016 in µg/m ³
Stuttgart	82
München	80
Reutlingen	66
Kiel	65
Köln	63
Hamburg	62
Limburg a.d. Lahn	60
Düren	60
Düsseldorf	58
Heilbronn	57
Backnang	56
Darmstadt	55
Hannover	55
Esslingen am	54
Ludwigsburg	53
Wiesbaden	53
Mainz	53
Berlin	52
Frankfurt am Main	52
Offenbach am	51
Hagen	51
Essen	51
Dortmund	51
Bochum	50
Paderborn	50
Oldenburg (Oldb)	50
Mühlacker	49
Ravensburg	49
Herrenberg	49
Wuppertal	49

Kommune mit VVV

Stadt	JMW 2016 in µg/m ³
Bonn	49
Aachen	49
Bielefeld	49
Tübingen	48
Gelsenkirchen	48
Siegen	48
Oberhausen	48
Osnabrück	48
Leinfelden- Echterdingen	47
Leonberg	47
Pleidelsheim	47
Marburg	47
Hürth	47
Mannheim	46
Nürnberg	46
Ludwigshafen	46
Augsburg	46
Halle (Saale)	46
Leverkusen	45
Herne	45
Witten	45
Neuss	45
Mülheim an der Ruhr	45
Dresden	45
Heidenheim an der Brenz	44
Kuchen	44
Norderstedt	44
Schwerte	44
Gießen	44
Hildesheim	44

Kommune ohne VVV

Stadt	JMW 2016 in µg/m ³
Mönchengladbach	44
Schwäbisch Gmünd	43
Kassel	43
Dinslaken	43
Koblenz	43
Potsdam	43
Bensheim	43
Hameln	43
Heidelberg	42
Walzbachtal	42
Remscheid	42
Münster	42
Gladbeck	42
Eschweiler	42
Regensburg	42
Würzburg	42
Leipzig	42
Freiburg im Breisgau	41
Freiburg am Neckar	41
Ilsfeld	41
Markgröningen	41
Mögglingen	41
Rüsselsheim	41
Fulda	41
Langenfeld (Rhld.)	41
Halle (Westf.)	41
Mettmann	41
Overath	41
Bremen	41
Krefeld	41

VVV = Vertragsverletzungsverfahren

Anhang 2

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.

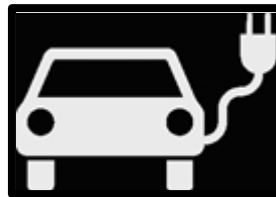
Es ist mittels Roaming für alle Kunden sicherzustellen, dass Vertragskunden von anderen Anbietern von Fahrstrom und zusätzlichen Servicedienstleistungen (Electric Mobility Provider – EMP) den jeweiligen Standort auffinden, den dynamischen Belegungsstatus einsehen, Ladevorgänge starten

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/cIn_1432/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulen/Anzeige_Ladepunkte_node.html