



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

## Erster Förderaufruf

# Errichtung von urbanen Schnellladehubs in Baden-Württemberg

Mai 2022

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr unter „Service“ / „Datenschutz“. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.

Dorotheenstr. 8 • 70173 Stuttgart (VVS: Charlottenplatz) • Behindertengerechte Parkplätze vorhanden  
Telefon +49 (0711) 231-5830 • Telefax +49 (711) 231-5899 • E-Mail [poststelle@vm.bwl.de](mailto:poststelle@vm.bwl.de) • [de-mail-poststelle@vm.bwl.de](mailto:de-mail-poststelle@vm.bwl.de)  
[www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de) • [www.service-bw.de](http://www.service-bw.de)

## **1. Zuwendungsziel, Rechtsgrundlagen**

Die Elektromobilität leistet einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der wirtschafts-, verkehrs- und klimapolitischen Ziele des Landes. Das Ministerium für Verkehr verfolgt das Ziel, eine flächendeckende und bedarfsgerechte öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu realisieren. Der Sicherheitsfaktor, eine Ladesäule in der Nähe finden und diese ohne unzumutbare Wartezeit nutzen zu können, ist für die Akzeptanz der Elektromobilität von großer Bedeutung. Mit dem vorliegenden Förderaufruf werden bis zu 5 Millionen Euro für die Errichtung von neuen urbanen Schnellladehubs in Baden-Württemberg bereitgestellt.

Die Zuwendungen werden gewährt nach Maßgabe des § 44 in Verbindung mit § 23 der Landeshaushaltsordnung (LHO) sowie der Verwaltungsvorschriften hierzu (VVLHO); es gelten die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P und ANBest-K) in der jeweils aktuell gültigen Fassung. Weitere Bedingungen und Auflagen werden ggfs. im Zuwendungsbescheid festgelegt.

Die Förderung der urbanen Schnellladehubs bzw. öffentlich zugänglichen Ladepunkte richtet sich darüber hinaus nach der Förderrichtlinie für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Baden-Württemberg (April 2022). Die Förderung von ergänzenden Angeboten für nachhaltige Mobilität erfolgt als De-minimis-Beihilfe nach Vorgaben der EU-Verordnung 1407/2013 vom 18.12.2013 (Anwendung der Artikel 107 und 108 des AEUV auf De-minimis-Beihilfen). Bei Unternehmen, die in der Primärerzeugung landwirtschaftlicher Erzeugnisse tätig sind, wird die Förderung über die EU-Verordnung 1408/2013 vom 18.12.2013 (Anwendung der Artikel 107 und 108 des AEUV auf De-minimis-Beihilfen im Agrarsektor), geändert durch die EU-Verordnung 2019/316 vom 21.02.2019, abgegolten.

Die Zuwendungen werden im Rahmen der im Staatshaushalt zur Verfügung stehenden Mittel gewährt. Zuwendungen können nur auf schriftlichen Antrag gewährt werden und nur dann, wenn es sich um ein förderfähiges Vorhaben handelt. Ein Rechtsanspruch der Antragstellenden auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht.

#### Nebenbestimmungen:

- Die Verwendung der bewilligten Mittel ist dem Ministerium für Verkehr nach Beendigung der Maßnahme nachzuweisen. Es gelten die Bestimmungen der §§ 23 und 44 Landeshaushaltsordnung (LHO) sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur LHO.
- Der Zuwendungsgeber genehmigt eine Weitergabe der Zuwendung gemäß Ziffer 12 ff. der Verwaltungsvorschrift zu § 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO) im Rahmen eines Weiterleitungsvertrags. Hierfür gilt auch nach § 91 LHO ein Prüfungsrecht des Rechnungshofs beim Letztempfänger.
- Eine evtl. Rückforderung von Zuschüssen und die Erhebung von Zinsen bleibt bis zur Prüfung des Verwendungsnachweises, der innerhalb von einem Monat, nach Beendigung der Maßnahme vorzulegen ist, vorbehalten. Kosten, die nach Vorlage des Verwendungsnachweises oder später als ein Monat nach Beendigung der Maßnahme nachgewiesen werden, bleiben bei der Gewährung von Zuschüssen grundsätzlich unberücksichtigt.
- Das Ministerium für Verkehr kann den Zuwendungsbescheid ganz oder teilweise widerrufen und bereits gewährte Zuwendungen zurückfordern, wenn der Zuwendungsempfänger die Mittel nicht entsprechend dem Zweck verwendet oder die geförderte Maßnahme innerhalb eines Zeitraumes von sechs Jahren, gerechnet ab dem Datum der Inbetriebnahme, dem Zweck ganz oder teilweise entfremdet.
- Unwirksamkeit, Rücknahme oder Widerruf des Zuwendungsbescheids sowie als Folge hiervon die Rückforderung und Verzinsung der Zuwendung richten sich nach dem Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG, insbesondere §§ 43, 48, 49, 49a LVwVfG. Insoweit wird auf Nr. 8 der ANBest-P und ANBest-K verwiesen.
- Eine kumulierte Förderung derselben förderfähigen Ausgaben in Verbindung mit anderen öffentlichen Förderprogrammen ist nicht möglich.

## **2. Zweck der Zuwendung**

Gegenstand der Förderung ist die Beschaffung und Errichtung neuer öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur einschließlich des dafür erforderlichen Netzanschlusses in Baden-Württemberg. Gefördert wird nur der Aufbau von neuen urbanen Schnellladehubs mit mindestens acht bis maximal 20 neuen DC-Schnellladepunkten mit mindestens 75 kW Ladeleistung pro Ladepunkt. Zusätzlich können optional öffentlich zugängliche Ladepunkte mit einer geringeren Ladeleistung im Rahmen des Aufbaus von urbanen Schnellladehubs gefördert werden. Die neuen Ladepunkte müssen unmittelbar aneinander angrenzen und rund um die Uhr (24/7) öffentlich zugänglich sein.

Im Rahmen des Aufbaus von urbanen Schnellladehubs können optional ergänzende Angebote für nachhaltige Mobilität (z. B. Ladepunkte und Flächen für Sharing-Angebote, Fahrradabstellanlagen, Paketabholstationen, Informationsangebote) mit 50 Prozent der Ausgaben bis insgesamt maximal 200.000 Euro gefördert werden (De-minimis-Beihilfe).

Zwingende Fördervoraussetzung („Urbanitätskriterium“):

Die Bevölkerung pro 1 km<sup>2</sup> muss im betreffenden 1-km-Quadrat gemäß 1 km-Raster des Zensus2011<sup>1</sup>, in dem ein urbaner Schnellladehub errichtet wird, mehr als 500 betragen. Nicht förderfähig sind Schnellladehubs auf Bundesautobahnen (Rastplätze und Raststätten) und mobile Ladestationen.

Nicht förderfähig sind insbesondere Ausgaben für die Planung, die Genehmigung und den Betrieb der Ladeinfrastruktur sowie Eigenleistungen des Zuwendungsempfängers. Im Rahmen dieses Förderauftrages erfolgt keine Förderung von Ersatzbeschaffungen und Modernisierungen.

## **3. Zuwendungsempfängerin oder Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen, die den Bau und Betrieb von Ladeinfrastruktur, eine Projektbetreuung vor Ort und die betriebliche Verfügbarkeit

---

<sup>1</sup> <https://atlas.zensus2011.de>

dem Fördermittelgeber gegenüber garantieren können. Von der Antragstellung ausgeschlossen sind Gesellschaften bürgerlichen Rechts (GbR). Der Zuwendungsempfänger muss über die gesamte Mindestbetriebsdauer Eigentümer der geförderten Ladeinfrastruktur sein.

Bemessen am Gesamtvolumen des Förderaufrufs werden maximal 20 Prozent der Mittel bzw. eine Millionen Euro an einen Antragsteller vergeben.

Eine gemeinsame Antragstellung durch mehrere Antragsteller als Konsortium ist möglich. Einer der Teilnehmer des Konsortiums ist hierbei für die Koordinierung des Konsortiums verantwortlich. Der Antragsteller fungiert gegenüber dem Zuwendungsgeber als Ansprechpartner und übernimmt die rechtliche Rolle des Zuwendungsempfängers. Er übernimmt die Verantwortung für Konzeption, Planung, Aufbau, Umsetzung und den Betrieb des Vorhabens. Die Konsortialpartner müssen ihre Rechte und Pflichten zur Erfüllung des Zuwendungszweckes in einem Kooperationsvertrag regeln. Die Zuwendungsweiterleitung wird per Zuwendungsbescheid genehmigt.

## **4. Zuwendungsvoraussetzungen**

### **Mindestanforderungen an die Installation und den Betrieb der geförderten öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur im Rahmen des Aufbaus von urbanen Schnellladehubs:**

- Die Anforderungen der Förderrichtlinie für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Baden-Württemberg (April 2022) 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.
- Die Bevölkerung pro 1 km<sup>2</sup> muss im betreffenden 1 km<sup>2</sup>-Quadrat gemäß dem 1 km-Raster des Zensus2011<sup>2</sup>, wo ein urbaner Schnellladehub errichtet wird, mehr als 500 betragen. Die Schnellladehubs dürfen sich nicht auf Bundesautobahnen befinden (Rastplätze und Raststätten).
- Die Vorhabenlaufzeit bis zur Inbetriebnahme soll nicht länger als zwölf Monate betragen.

---

<sup>2</sup> <https://atlas.zensus2011.de/>

- Die geförderten Ladepunkte müssen 24/7 öffentlich zugänglich sein.
- Die geförderte Ladeinfrastruktur muss über einen aktuellen offenen Standard wie z. B. OCPP an ein IT-Backend (Online-Anbindung der Ladeinfrastruktur) angebunden und remotefähig sein.
- Die Nennladeleistung muss sowohl für Fahrzeuge mit 400-Volt- als auch mit 800-Volt-Batteriesystem zur Verfügung stehen.
- Der für den Ladevorgang erforderliche Strom muss aus erneuerbaren Energien stammen und darf nicht EEG-gefördert sein.
- Stellplätze für Elektrofahrzeuge an geförderter Ladeinfrastruktur sind gut sichtbar mit weißem Elektroauto-Symbol nach § 39 Absatz 10 der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu kennzeichnen.
- Die Ladeinfrastruktur muss vertragsbasiertes Laden ermöglichen. Hierbei ist mindestens der Zugang über sichere und zertifizierte Smartcards 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 Ladestrom und zusätzlichen Servicedienstleistungen (Electric Mobility Provider – EMP) den jeweiligen Standort auffinden, den dynamischen Belegungsstatus einsehen, Ladevorgänge starten und bezahlen können.
- Die Ladeinfrastruktur muss mindestens vorbereitet sein für die spätere Unterstützung der Umsetzung von ISO/IEC 15118 (Plug and Charge), die Integration eines Smart-Meter-Gateways sowie Hard- und/oder Softwareseitige Möglichkeiten zur Nachrüstung weiterer Funktionalitäten inklusive des dafür erforderlichen Platzes und/oder Steckplatzes.
- Es ist für alle Kunden sicherzustellen, dass sie den jeweiligen Ladepunkt auffinden, den dynamischen Belegungsstatus auf einer geeigneten Plattform einsehen und Ladevorgänge starten können.
- Um für Benutzer von Ladepunkten Preistransparenz zu gewährleisten, muss der Preis für das Ad-hoc-Laden an der Ladeeinrichtung angegeben werden. Setzt sich der Preis aus mehreren Bestandteilen zusammen (z. B. Startgebühr, Arbeitspreis etc.), sind diese separat auszuweisen. Das Ausweisen der Ad-hoc-Ladebedingungen ausschließlich über eine Smartphone-App ist nicht zulässig.

- Sollte das punktuelle Laden kostenpflichtig angeboten werden ist ein Bezahlterminal für das Bezahlen von ad-hoc Ladevorgängen (ohne Dauerschuldverhältnis) mittels gängiger Debit- und Kreditkarten mindestens mit NFC-Technologie (Nahfeldkommunikation) spätestens bis zum 1. Juli 2023 vorzusehen.
- Sofern ein Betreiber die Stromabgabe ohne Gegenleistung gewährt, müssen die Anforderungen für das vertragsbasierte Laden und Roaming nicht beachtet werden.
- Jedem Ladestromanbieter sollte der gleiche diskriminierungsfreie B2B-Preis für die Ladeinfrastrukturnutzung angeboten werden. Das punktuelle Laden soll gegenüber dem vertragsbasierten Laden nicht künstlich verteuert werden.
- Sofern Ladeinfrastruktur im öffentlichen Verkehrsraum installiert wird, darf dies nicht auf Geh- oder Radwegen erfolgen.
- Der Zuwendungsnehmer verpflichtet sich statische und dynamische Daten über die geförderte Ladeinfrastruktur (z. B. Standort und Belegungsstatus) für andere Landesprojekte (z. B. MobiData BW) auch ggf. über eine Datenschnittstelle zum jeweiligen Backend zur Verfügung zu stellen.
- Der Zuwendungsempfänger stellt sicher, dass die geförderte Ladeinfrastruktur für mindestens sechs Jahre in Betrieb ist.
- Der Zuwendungsempfänger ist zur halbjährlichen Online-Berichterstattung an die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW GmbH) während der sechsjährigen Mindestbetriebsdauer der Ladeeinrichtung verpflichtet.
- An der Ladestation selbst muss das Logo des Fördermittelgebers gut sichtbar angebracht sein.
- Die Kapazität des Netzanschlusses muss mindestens der Summe der unteren Leistungsgrenze der Ladepunkt-Kategorien gemäß Tabelle unter Nr. 5 entsprechen.
- Die geplante Errichtung der Ladeinfrastruktur muss beim Verteilnetzbetreiber angezeigt und die Netzanschlussbedingungen des Netzbetreibers eingehalten werden.

- Eine Kombination aus Netzanschluss und Pufferspeicher ist zulässig. Der Pufferspeicher hat der Versorgung von ladenden Elektrofahrzeugen zu dienen.
- 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 Ladeinfrastruktur ohne den Pufferspeicher nur durch einen Mittelspannungsanschluss realisiert werden könnte. Ein Nachweis hierüber ist durch den Antragsteller beizubringen.
- Angebundenen Mobilitätsanbietern wird ermöglicht, eine Reservierung der Ladepunkte umzusetzen.
- Alle geförderten Ladepunkte müssen barrierefrei nutzbar sein.

## 5. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als Zuschuss in Form der Anteilfinanzierung gewährt. Die benötigte Förderhöhe wird durch den Zuwendungsempfänger bei der Antragstellung bis zu den maximalen Höchstwerten der nachfolgenden Tabelle selbst angegeben und beantragt (siehe auch Nr. 6.1 Auswahl- und Entscheidungsverfahren). Die für die Berechnung der Fördersumme herangezogene Nennladeleistung muss durch alle Ladepunkte an einem Standort gleichzeitig bereitgestellt werden können.

	maximaler Förderbetrag	
Normal-Ladepunkte bis 22 kW (AC & DC)	50 Prozent	2 500 Euro
Schnell-Ladepunkte (ausschließlich DC) mit Ladeleistung von über 22 Kilowatt bis kleiner als 100 Kilowatt	50 Prozent	10 000 Euro
Schnellladepunkte (ausschließlich DC) mit Ladeleistung von 100 Kilowatt und höher	50 Prozent	20 000 Euro

	maximaler Förderbetrag	
Anschluss an das Niederspannungsnetz	50 Prozent	10 000 Euro
Anschluss an das Mittelspannungsnetz	50 Prozent	100 000 Euro
Kombination Pufferspeicher mit Netzanschluss	wie dazugehöriger Netzanschluss	

## 6. Verfahren

### 6.1 Auswahl- und Entscheidungsverfahren

Die Auswahl und Förderentscheidung erfolgen durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg auf Grundlage der verfügbaren Haushaltsmittel. Auf Grundlage des Aspektes der Wirtschaftlichkeit wird für die Errichtung neuer Ladeinfrastruktur ein Auswahlverfahren durchgeführt (Ranking).

Nach Ablauf der Antragseinreichungsfrist wird unter Berücksichtigung aller fristgerecht und vollständig eingereichten Anträge ein Ranking gebildet. Grundlage für die Rankingplatzierung ist die beantragte Höhe der Förderung. Der Antrag, bei dem relativ zu den anderen Anträgen die maximal mögliche Förderung am meisten unterschritten wird, erhält dabei eine bessere Platzierung im Ranking. Die Anträge werden ausgehend von dem höchsten relativen Förderverzicht bearbeitet. Die ergänzenden Angebote für nachhaltige Mobilität (De-minimis-Beihilfe) werden bei der Rankingplatzierung und damit auch bei der Angabe der beantragten Fördersumme im bereitgestellten Dokument zur Berechnung der Förderhöhe nicht berücksichtigt. Über die Förderfähigkeit der optionalen ergänzenden Angebote für nachhaltige Mobilität entscheidet der Zuwendungsgeber separat anhand der Angaben im Antragsformular.

Sollten mehrere Anträge mit einem gleichen Wert in das Ranking eingehen behält sich der Zuwendungsgeber vor anhand von zusätzlichen Kriterien eine Auswahl zu treffen, welche beispielhaft im Folgenden ohne Sortierung nach Priorität aufgelistet sind.

- Aufbau der neuen Schnellladehubs außerhalb von Suchräumen des Deutschlandnetzes.
- Aufenthaltsqualität an Ladestandorten (z. B. Beleuchtungskonzept, Überdachung, WLAN).

- Auffindbarkeit, Maßnahmen zur Gewährleistung einer hohen Verfügbarkeit und Service (z. B. Beschilderung, Reservierungsmöglichkeit, Entstörungsservice).
- Berücksichtigung lokaler Interessen und Akteure (z. B. Konsortium).
- Intelligente Netzanbindung und Lademanagementlösungen.
- Kombination mit Maßnahmen zur Steigerung und Einbindung von lokalen erneuerbaren Energien (z. B. Sektorenkopplung).
- Grad der Konkretisierung des Vorhabens und zügige Umsetzung.
- Attraktive Nutzungsbedingungen der Ladeinfrastruktur (z. B. Ladepreisgestaltung).
- Betrieb von weniger als 50 Prozent aller Ladepunkte in einem lokalen Gebiet um den Wettbewerb unter Ladeinfrastrukturbetreibern zu fördern.

#### Rechenbeispiel:

Ein Antragsteller beantragt eine Förderung für einen Mittelspannungsanschluss mit Ausgaben in Höhe von 150.000 Euro und 10 DC-Schnellladepunkte (mehr als 100 kW Ladeleistung) mit Ausgaben in Höhe von 400.000 Euro (Summe 550.000 Euro). Daraus ergibt sich durch die Deckelung über die maximale Förderhöhe eine maximal mögliche Förderung von 275.000 Euro (75.000 Euro für den Netzanschluss und 200.000 Euro für die Schnellladepunkte). Bei Inanspruchnahme des maximalen Förderbetrags müsste der Antragsteller selbst damit noch Eigenmittel in Höhe von 275.000 Euro aufbringen. Der Antragsteller kann sich nun entscheiden, ob er selbst höhere Eigenmittel aufzubringen und damit den maximalen Förderbetrag reduzieren möchte. In diesem Fall könnte er beispielsweise freiwillig Eigenmittel in Höhe von 400.000 Euro aufbringen, so dass lediglich eine Förderung von 150.000 Euro benötigt und beantragt wird. Das entspricht 54,55 Prozent der maximal möglichen Förderung. Der Schnellladepark geht dann mit dem Wert 54,55 in das Ranking ein. Der Antragsteller hat damit gegenüber demjenigen, der den maximalen Förderbetrag (Wert 100) beantragt hat, einen Rankingvorteil.

## **6.2 Antragsunterlagen**

Für die Antragstellung ist das bereitgestellt Formular inkl. Anlage zur Berechnung der Förderhöhe zu verwenden. In einem Antrag können bis zu fünf Schnellladehubs beantragt werden. Bei der Beantrag einer Förderung für ergänzende Angebote für nachhaltige Mobilität ist dem Antrag die vollständig ausgefüllte und unterschriebene De-minimis-Erklärung beizufügen.

## **6.3 Auszahlung**

Der bewilligte Zuschuss kann erst ausbezahlt werden, wenn der Zuwendungsbescheid bestandskräftig geworden ist und kann schriftlich unter Nachweis der tatsächlich angefallenen und beglichenen Kosten gemäß Nr. 7.3 der Förderrichtlinie für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Baden-Württemberg (April 2022) abgerufen werden. Die Frist für die Einreichung der vollständigen Verwendungsnachweisunterlagen bei der Bewilligungsbehörde endet einen Monat nach Ablauf der bewilligten Vorhabenlaufzeit.

## **6.4 Erfolgskontrolle**

Der Erfolg der Förderung tritt dann ein, wenn die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur errichtet, für die Dauer der sechsjährigen Zweckbindungsfrist betrieben und eine regelmäßige Berichterstattung (Stamm- und Betriebsdaten) erbracht wurde. Die Online-Berichterstattung umfasst unter anderem die Anzahl der erfolgten Ladevorgänge und die abgegebene Energiemenge an den über diesen Förderaufruf geförderten Ladepunkten, welche während der sechsjährigen Mindestbetriebsdauer sukzessive mit dem dynamischen Hochlauf der Elektromobilität ansteigen sollen.

## **7. Antragszeitraum**

Die Anträge sind innerhalb des Zeitraums vom 30. Mai 2022 bis spätestens 22. August 2022 23:59 Uhr beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg als elektronisches Dokument (ungeschützte PDF- und Excel-Datei, alle Dokumente dürfen in Summe 10 MB nicht überschreiten) über die E-Mailadresse [e-foerderung-bw@vm.bwl.de](mailto:e-foerderung-bw@vm.bwl.de) mit dem

Betreff „Förderantrag: Erster Förderaufruf zur Errichtung von urbanen Schnellladehubs“ einzureichen. Später eingehende Projektanträge können nicht mehr berücksichtigt werden. Der Projektantrag muss mit rechtsverbindlicher Unterschrift des Antragstellers versehen sein.

## **Anhang**

### **1. Zuwendungsfähige Ausgaben für öffentlich zugängliche Ladepunkte**

Gefördert werden folgende Ausgaben, die dem Zuwendungsempfänger durch die Beschaffung der Ladeinfrastruktur und 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
- Anfahrschutz
- Stellplatzmarkierungen gemäß Förderaufruf und Positiv-Beschilderung zur Stellplatzfreihaltung
- 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)
- 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

## **2. Zuwendungsfähige Ausgaben für den Netzanschluss der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur**

- Netzanschluss, d. h. die technische Verbindung des Ladestandortes an das Energieversorgungs- (Nieder- oder Mittelspannung) sowie das 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 des Förderaufrufs)

### **3. Beispiele nicht zuwendungsfähiger Ausgaben bei öffentlich zugänglichen Ladepunkten**

- 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

### **4. Hilfreiche Links**

- StandortTOOL: <https://www.standorttool.de/strom>
- FlächenTOOL: <https://flaechentool.de/>
- Zensus 2011: <https://atlas.zensus2011.de/>