

Bundesförderprogramm für öffentliche Ladeinfrastruktur

Erschienen in electrive.net am 15.09.2016:

<http://www.electrive.net/2016/09/15/foerderrichtlinie-zum-bundesfoerderprogramm-fuer-ladeinfrastruktur/>

Fördermittel in Höhe von 300 Mio Euro will die Bundesregierung einsetzen, um den zaghaften Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektro-Fahrzeuge in Deutschland anzukurbeln. Das Programm soll – die Zustimmung der EU-Kommission vorausgesetzt – zum Jahresanfang 2017 starten und sieht je nach Leistungsklasse Zuschüsse zwischen 3.000 Euro und 30.000 Euro pro Ladestation vor. Das geht aus der Förderrichtlinie hervor, die derzeit mit den relevanten Fachverbänden abgestimmt wird und die auch electrive.net vorliegt. Darin heißt es: „Der Aufbau von Ladeinfrastruktur ist in der nun begonnenen Phase des Markthochlaufs betriebswirtschaftlich derzeit ganz überwiegend nicht darstellbar. Notwendig ist deshalb eine staatliche Unterstützung in den kommenden Jahren. Die Ausgabenreduzierung bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur wird den erforderlichen Anreiz schaffen, in diesem Bereich zu investieren.“ Hier sind die für potentielle Investoren wichtigsten Details der Förderrichtlinie im Überblick.

GEGENSTAND

Der Bund fördert die Errichtung „öffentlich zugänglicher“ Normal- und Schnellladeinfrastruktur mit einem oder mehreren Ladepunkten einschließlich des erforderlichen Netzanschlusses und der Montage. Ausgaben für Planung und Genehmigung sind ausgeschlossen. Als Basis dienen die Anforderungen der Ladesäulenverordnung (LSV). Neben dem Aufbau neuer Standorte kann auch die Überarbeitung bestehender Ladeinfrastruktur (Aufrüstung, Ersatzbeschaffung, Ertüchtigung Netzanschluss) förderfähig sein, sofern ein „zusätzlicher Mehrwert“ vorliegt, also die Anforderungen aus der LSV erfüllt werden oder die Ladeleistung erhöht wird. Auch kann die Netzanschlussleistung neuer Standorte für später erwartete Hardware für schnelles DC-Laden höher ausgelegt werden als es im ersten Schritt erforderlich wäre.

FÖRDERSÄTZE

Bei AC-Ladepunkten bis einschließlich 22 kW werden höchstens 3.000 Euro pro Ladepunkt erstattet. Für Schnellladepunkte bis zu 100 kW Leistung gibt es maximal 12.000 Euro. Höchstens 30.000 Euro fließen für DC-Ladepunkte jenseits der 100 kW. Ergänzend wird der Netzanschluss an das Niederspannungsnetz pro Standort mit bis zu 5.000 Euro gefördert. Werden Standorte ans Mittelspannungsnetz angeschlossen, winken sogar 50.000 Euro. Interessant: Sollte ein Pufferspeicher kostengünstiger sein als der Anschluss an das Mittelspannungsnetz, kann auch dieser gefördert werden. Für alle Maßnahmen gilt gleichermaßen eine Obergrenze von 60 Prozent der Kosten bis zu den oben genannten Maximal-Werten. Die geförderte Ladeinfrastruktur muss mindestens sechs Jahre in Betrieb sein. Zudem müssen Investoren nachweisen, dass der Strom für geförderte Ladesäulen aus erneuerbaren Energien oder vor Ort eigenerzeugtem regenerativem Strom stammt.

TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

Der Bund will ganz offensichtlich keine Insellösungen mehr fördern. So muss sämtliche Ladeinfrastruktur über „einen aktuellen offenen Standard wie z.B. OCPP“ an ein IT-Backend angebunden sein und remotefähig sein. Zugleich muss die Übermittlung dynamischer Daten gewährleistet sein. Die Vorgaben des Mess- und Eichrechts sind zu berücksichtigen, wobei hier im Markt derzeit ein gewisse Verunsicherung herrscht. Die Vorbereitung der Ladeinfrastruktur für die spätere Unterstützung der ISO/IEC 15118 (Vehicle to Grid Communication) wird ausdrücklich empfohlen.

ZUGANG

Zu gewährleisten ist „der Zugang für Nutzer von aktuellen Standards“, sprich Typ2 und CCS. CHAdeMo wird bewusst nicht ausgenommen. In einer früheren Fassung der Förderrichtlinie war noch der Anschluss an mindestens eine Roaming-Plattform obligatorisch. Nun heißt es etwas weicher, es sei „sicherzustellen, dass Vertragskunden von anderen Anbietern (...) mittels Roaming angebonden sind“. Dafür legt die Förderrichtlinie fest, dass der Zugang zur Ladesäule 24/7 ermöglicht werden muss. „Andernfalls wird die Förderquote um 50 Prozent gesenkt.“ Als Mindest-Zugänglichkeit werden werktags 12 Stunden gefordert. Erstaunlich ist dagegen, dass der Bund „ein angeschlagenes Kabel für jeden Ladepunkt“ empfiehlt, was derzeit lediglich bei Schnellladeinfrastruktur marktüblich ist.

VORAUSSETZUNGEN

Ganz wichtig: Vor Bewilligung des Förderantrags sollte kein Investor irgendwelche Lieferungen oder Leistungen verbindlich bestellen. Aber er kann bereits mit der grundsätzlichen Planung und den nötigen Genehmigungsverfahren beginnen. Die Fördermittel werden dann über sogenannte Förderaufrufe vergeben und „als nicht rückzahlbarer Zuschuss als Anteilfinanzierung“ gewährt. Kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) winkt unter Umständen eine Erhöhung der Fördersätze um 10 Prozentpunkte. Nur höchstens zehn Prozent am Gesamtvolumen des Förderprogramms dürfen an einen einzelnen Antragsteller fließen. Auch können „Obergrenzen pro Antragsteller“ definiert werden. Mit dieser Maßnahme soll vermutlich den „fliegenden Holländern“ ein wenig Einhalt geboten werden, nachdem sie schon den SLAM-Topf in Windeseile geleert haben. Ebenfalls wichtig: Eine Kombination mit anderen öffentlichen – zum Beispiel regionalen – Förderprogrammen wird ausgeschlossen.

ABWICKLUNG

„Die Antragsteller werden im Rahmen von separaten Förderaufrufen zur Einreichung von Förderanträgen zum jeweiligen Stichtag aufgefordert“, heißt es in der Richtlinie. Als Bewilligungsbehörde wird die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) in Berlin das Programm abwickeln. Das Monitoring der Betriebslaufzeit soll die NOW übernehmen. Die Redaktion von electrive.net wird Sie über das Inkrafttreten des Bundesförderprogramms natürlich rechtzeitig informieren.