

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Sachsen-Anhalt (Richtlinie Ladeinfrastruktur)

RdErl. des MLV vom 22. 3. 2018 – 37-30600-7/LIS

1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlagen

1.1 Das Land Sachsen-Anhalt gewährt Zuwendungen auf der Grundlage

- a) der §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung des Landes Sachsen-Anhalt (LHO) vom 30. 4. 1991 (GVBl. LSA S. 35), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. 3. 2017 (GVBl. LSA S. 55), sowie der dazu ergangenen Verwaltungsvorschriften (VV-LHO, RdErl. des MF vom 1. 2. 2001, MBI. LSA S. 241, zuletzt geändert durch RdErl. vom 28. 1. 2013, MBI. LSA S. 73),
- b) des Zuwendungsrechtsergänzungserlasses (RdErl. des MF vom 6. 6. 2016, MBI. LSA S. 383),
- c) der Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüssen von Gebietskörperschaften in der Rechtsform einer juristischen Person des öffentlichen Rechts (VV-Gk, Anlage 2 zu VV Nr. 5.1 zu § 44 LHO),
- d) der Nummer 9 (Förderung durch die Länder) der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 13. 2. 2017 (BAnz. AT 15. 2. 2017 B4), geändert durch Bekanntmachung vom 28. 6. 2017 (BAnz. AT 10. 7. 2017 B4),
- e) der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. 10. 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28. 10. 2014, S. 1),
- f) der Ladesäulenverordnung (LSV) vom 9. 3. 2016 (BGBl. I S. 457), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. 6. 2017 (BGBl. I S. 1520),

in den jeweils geltenden Fassungen, ausgenommen die Buchstaben d bis f, sowie nach Maßgabe dieser Richtlinie Zuwendungen für Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Land Sachsen-Anhalt.

1.2 Mit den Zuwendungen wird das Ziel verfolgt, den Markthochlauf von Elektrofahrzeugen zu stützen und auf dessen Verstetigung hinzuwirken. Zur Erreichung dieses Ziels und zur Erfüllung der Anforderung aus der Richtlinie 2014/94/EU ist der Aufbau von Ladeinfrastruktur notwendige Voraussetzung. Mit dieser Richtlinie soll ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes und nutzerfreundliches Netz an Ladeinfrastruktur initiiert werden, sodass der Nutzer eines Elektrofahrzeugs überall im Land Sachsen-Anhalt schnell und unkompliziert nachladen kann, um die Nutzerbedürfnisse zu erfüllen. Diese Richtlinie dient deshalb in erster Linie neben der Errichtung von Schnellladeinfrastruktur auch dem weiteren Ausbau der Normalladeinfrastruktur, um die Kundenbedürfnisse je nach Fahr- und Parkverhalten abzudecken (z. B. über Nacht laden der Elektrofahrzeuge von Bewohnern von Mehrfamilienhäu-

sern ohne Garage in der Stadt, Carsharing, Nachladen bei Warenhaus-, Restaurant-, Kinobesuchen).

1.3 Im Interesse der Zielsetzungen dieser Richtlinie werden die Fördersätze (vergleiche Nummer 5), die technischen Anforderungen und Umweltstandards (vergleiche Nummer 6.1) regelmäßig überprüft, angepasst und durch die jeweils gültigen Förderaufrufe veröffentlicht (vergleiche Nummer 7.2). Die Zuwendung dient als Anschubfinanzierung. Mittelfristig soll die Errichtung und der Betrieb so weitgehend durch die Marktbeteiligten sichergestellt werden, dass nach Auslaufen dieser Richtlinie ein Förderbedarf grundsätzlich nicht mehr besteht.

1.4 Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Aus gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung im bisherigen Umfang geschlossen werden.

1.5 Die Gewährung von staatlichen Fördermitteln an wirtschaftlich tätige Unternehmen gilt als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Abs. 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), die gemäß Artikel 107 Abs. 3 Buchst. c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

2. Gegenstand der Förderung

Gegenstand der Förderung ist die Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur im Land Sachsen-Anhalt mit einem oder mehreren Ladepunkten entsprechend der in Nummer 6 genannten Anforderungen, einschließlich des dafür erforderlichen Netzanschlusses des Ladestandorts und der Montage der Ladestation. Die Ausgaben für die Planung, den Genehmigungsprozess und den Betrieb sind von der Förderung ausgeschlossen.

Ein Ladepunkt im Sinne dieser Richtlinie ist die für die Stromversorgung eines Elektrofahrzeugs bestimmte Einrichtung gemäß der LSV einschließlich deren Montage und den in Nummer 6 sowie in den Förderaufrufen genannten Anforderungen.

Der Netzanschluss ist die technische Verbindung des Ladestandorts an das Energieversorgungsnetz (Nieder- und Mittelspannungsnetz) sowie das Telekommunikationsnetz.

Ob ein Ladepunkt öffentlich zugänglich ist, bestimmt sich nach den Vorgaben der LSV. Gefördert wird:

- a) öffentlich zugängliche Normalladeinfrastruktur (bis einschließlich 22 Kilowatt),
- b) öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastruktur (größer als 22 Kilowatt).

Neben der Errichtung von Ladeinfrastruktur an neuen Standorten kann bei Nachweis eines zusätzlichen Mehrwerts auch die Aufrüstung oder Ersatzbeschaffung von Ladeinfrastruktur und die Ertüchtigung des Netzanschlusses an Standorten, die vor Inkrafttreten dieser Richtlinie betrieben wurden, förderfähig sein.

Ein zusätzlicher Mehrwert liegt dann vor, wenn die bestehende Ladeinfrastruktur:

- a) zur Erfüllung der Mindestanforderungen aus der LSV und dieser Richtlinie ertüchtigt wird,
- b) die bereits den Anforderungen hinsichtlich der Steckerstandards der LSV entspricht, hinsichtlich der Leistungsfähigkeit ertüchtigt wird und somit die Dauer des Ladevorgangs auf das nach dem jeweiligen Stand der Technik bestmögliche Maß verkürzt wird,
- c) eine Ertüchtigung hinsichtlich der Authentifizierungsoptionen erfolgt.

Die Netzanschlussleistung kann zunächst höher auslegt werden, als die aktuell vorgesehene Leistungsstärke der Ladeinfrastruktur es erfordert, sofern der Antragsteller darlegt, dass an dem betreffenden Standort perspektivisch ein steigender Ladebedarf erwartet wird und ein weiterer Ausbau mit Ladepunkten geplant ist. Die Erweiterung um zusätzliche Ladepunkte zu einem späteren Zeitpunkt innerhalb der Förderperiode ist förderfähig. In den Förderaufrufen können für die räumliche Allokation von Ladeinfrastruktur regionale und funktionelle Differenzierungen vorgegeben werden. Eine Berücksichtigung innovativer Ladekonzepte und den dafür erforderlichen Ladeinfrastrukturen kann ebenfalls im Rahmen zukünftiger Förderaufrufe erfolgen (vergleiche Nummer 7.2).

3. Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

Vor Bewilligung der Zuwendung darf mit dem Vorhaben nicht begonnen werden. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines dem Projekt zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages zu werten. Planung und Genehmigungsverfahren gelten nicht als Beginn des Vorhabens.

Von der Förderung ausgeschlossen sind Antragsteller,

- a) die einer Rückforderungsanordnung aufgrund einer früheren Kommissionsentscheidung zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind,
- b) die als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (ABI. EU C 244 vom 1. 10. 2004, S. 2) anzusehen sind,
- c) über deren Vermögen ein Insolvenz- oder ein vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden ist. Dasselbe gilt für Antragsteller, die zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802 Buchst. c der Zivilprozessordnung (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet sind oder bei dem diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802 Buchst. c ZPO oder § 284 AO treffen.

5. Art, Umfang und Höhe der Zuwendungen

5.1 Art der Zuwendung

Art der Zuwendung: Projektförderung.

Art der Finanzierung: Anteilfinanzierung.

Form der Zuwendung: nicht rückzahlbarer Zuschuss.

5.2 Umfang der Zuwendung

Die Fördermittel werden im Wege von Förderaufrufen vergeben. Die Vergabe erfolgt im Wege von Ausschreibungen, wobei das zentrale Kriterium die geringsten Förderkosten pro Kilowatt Ladeleistung sein sollen. Ausgenommen hiervon ist der erste Förderaufruf. Der erste Förderaufruf soll auch dazu dienen, die Marktnachfrage und die Investitionsbereitschaft zu analysieren.

Die für die jeweilige Förderung für alle Zuwendungsempfänger geltenden Höchstbeträge für Zuwendungen werden in den Förderaufrufen mit ergänzenden Hinweisen zu dieser Richtlinie festgelegt (vergleiche Nummer 7.2).

Bemessen am Gesamtvolumen des Förderprogramms dürfen über die Programmlaufzeit maximal 20 v. H. der Mittel an einen Antragsteller vergeben werden. Innerhalb eines Förderaufrufs können ergänzend Obergrenzen pro Antragsteller definiert werden.

Bemessungsgrundlage für die Zuwendung sind die zuwendungsfähigen Gesamtausgaben. Die zuwendungsfähigen Gesamtausgaben setzen sich zusammen aus den Anschaffungsausgaben der Ladeeinrichtung, den einmaligen Errichtungs- und Anschlussaushgaben einschließlich der Netzertüchtigung sowie Modernisierungsmaßnahmen (jeweils ohne Umsatzsteuer). Eine kumulierte Förderung in Verbindung mit anderen öffentlichen Förderprogrammen ist nicht möglich.

5.2.1 Höchstsätze für Normalladepunkte

Normalladepunkte bis einschließlich 22 Kilowatt werden gefördert mit einem prozentualen Anteil von maximal 60 v. H. bis höchstens 3 000 Euro pro Ladepunkt.

5.2.2 Höchstsätze für Schnellladepunkte

Schnellladepunkte werden gefördert mit einem prozentualen Anteil von

- a) maximal 60 v. H. bis höchstens 12 000 Euro für Ladepunkte kleiner als 100 Kilowatt,
- b) maximal 60 v. H. bis höchstens 30 000 Euro für Ladepunkte ab einschließlich 100 Kilowatt.

5.2.3 Höchstsätze für Netzanschluss

Ergänzend wird der Netzanschluss pro Standort gefördert mit einem prozentualen Anteil von

- a) maximal 60 v. H. bis höchstens 5 000 Euro für den Anschluss an das Niederspannungsnetz,
- b) maximal 60 v. H. bis höchstens 50 000 Euro für den Anschluss an das Mittelspannungsnetz.

Bei der Entscheidung über die Anschlussleistung ist auf die zukünftige Ausbaufähigkeit einer steigenden Nachfrage durch Elektrofahrzeug-Nutzer zu achten.

Kann vom Antragsteller im Rahmen einer Vergleichsrechnung dargestellt werden, dass zur Stromversorgung der Ladestation eine Kombination aus Netzanschluss und Pufferspeicher kostengünstiger ist als ein reiner Netzanschluss, ist ein Pufferspeicher entsprechend der Fördersätze für diesen Netzanschluss förderfähig. Der Nachweis für die Vergleichsrechnung ist per Netzanschlussvertrag zu erbringen. Der Pufferspeicher hat der Versorgung von Elektrofahrzeugen zu dienen.

6. Anforderungen an geförderte Ladeinfrastruktur

6.1 Technische Anforderungen

Die technischen Mindestanforderungen an die geförderte Ladeinfrastruktur richten sich nach der LSV. Diese beinhaltet auch Anforderungen an die Authentifizierung und Abrechnung an der Ladesäule. Gegebenenfalls können weitergehende Anforderungen im Rahmen der Förderaufrufe ergänzt werden, um zukünftige technologische Entwicklungen zeitnah berücksichtigen zu können.

Sofern in den Förderaufrufen nichts Gegenteiliges festgelegt ist, muss die Ladeinfrastruktur über einen aktuellen offenen Standard wie z. B. Open Charge Point Protocol (OCPP) an ein IT-Backend (online-Anbindung der Ladeinfrastruktur) angebunden sein und die Remotefähigkeit der Ladeinfrastruktur gewährleisten.

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.

Die geförderte Ladeinfrastruktur muss den Vorgaben des Mess- und Eichrechts entsprechen.

Gefördert wird zukünftige, innovative Ladeinfrastruktur nur dann, wenn die Anforderungen aus der LSV berücksichtigt werden. Die Vorbereitung der Ladeinfrastruktur für die spätere Unterstützung der Umsetzung von ISO/IEC 15118 (Power Line Communication)¹ wird empfohlen. Gegebenenfalls wird dies in den Förderaufrufen verpflichtend.

Um ein webbasiertes Ad-hoc-Laden im Sinne der LSV zu ermöglichen wird empfohlen, WLAN an der Ladesäule öffentlich zur Verfügung zu stellen. Gegebenenfalls wird dies in den Förderaufrufen verpflichtend.

¹ ISO/IEC 15118 (Power Line Communication): Neben der konventionellen Ladetechnik arbeitet die Internationale Standardisierungs-Organisation (ISO) an einem Standard für Smart Charging: ISO 15118. Beim intelligenten Laden kommuniziert die Ladestation mit dem Ladesteuergerät des Elektromobils. Innerhalb dieses Standards wurde die Powerline Kommunikation (PLC) als Basistechnologie für den Datenaustausch zwischen Ladesäule und Elektrofahrzeug festgeschrieben. Diese ermöglicht den Datenaustausch über die Ladeverbindung sowohl bei Wechselstrom- als auch bei Gleichstromsystemen).

Die Ausstattung eines neu zu errichtenden Ladepunkts mit einem zusätzlichen anderen Steckerstandard ist ergänzend zu dem in der LSV definierten Mindeststandard förderfähig.

Ein angeschlagenes Kabel wird für jeden Ladepunkt empfohlen. Für das angeschlagene Kabel wird eine auch im Dunkeln gut sichtbare Farbe (z. B. gelb) empfohlen.

6.2 Betriebsdauer

Der Betreiber verpflichtet sich zu einer Mindestbetriebsdauer der Ladeinfrastruktur von sechs Jahren. Der Nachweis erfolgt über die Registrierung bei In- und Außerbetriebnahme der Ladeinfrastruktur bei der Bundesnetzagentur sowie der Bewilligungsbehörde gemäß den Anforderungen der LSV. In Fällen von übergeordneten Interessen kann der Betrieb mit einer entsprechenden Begründung nach Einzelfallentscheidung vorzeitig eingestellt werden. Hierbei wird auch geprüft, ob Ersatzmaßnahmen durch den Betreiber erfolgen müssen.

6.3 Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energien

Voraussetzung für die Zuwendung für Ladeinfrastruktur ist, dass der für den Ladevorgang erforderliche Strom aus erneuerbaren Energien oder aus vor Ort erzeugtem regenerativem Strom (z. B. Strom aus Photovoltaik-Anlagen) stammt. Ersteres muss über einen zertifizierten Grünstrom-Liefervertrag nachgewiesen werden, für den bei Nutzung entsprechende Herkunftsnachweise gemäß § 5 Nr. 20 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes beim Herkunftsnachweisregister des Umweltbundesamtes entwertet werden.

6.4 Zugänglichkeit

Der Zugang zur Ladesäule sollte 24 Stunden pro Tag an sieben Tagen pro Woche ermöglicht werden, andernfalls wird die Förderquote um 50 v. H. gesenkt. Mindestens muss die Zugänglichkeit werktags für zwölf Stunden gewährleistet sein.

6.5 Kennzeichnung

Eine Kennzeichnung der Ladestandorte wird empfohlen. Konkrete Angaben können in den Förderaufrufen erfolgen.

7. Anweisungen zum Verfahren

7.1 Bewilligungsbehörde

Bewilligungsbehörde ist die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH), Am Alten Theater 4, 39104 Magdeburg, Telefon 0391 536310, E-Mail: info@nasa.de, Homepage: www.nasa.de. Alle für die Förderung geltenden Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unmittelbar bei der oben genannten Stelle angefordert werden.

7.2 Förderaufrufe

Die Antragsteller werden im Rahmen von separaten Förderaufrufen zur Einreichung von Förderanträgen zum jeweiligen Stichtag aufgefordert. Mit dem Förderaufruf wer-

den ergänzende Hinweise zu dieser Richtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Anträge veröffentlicht. Dies betrifft unter anderem weitergehende technische Anforderungen, die jeweiligen Förderhöchstsätze, das Fördervolumen sowie weitere Ausgestaltungen, die dem zielgerichteten Aufbau der Ladeinfrastruktur dienlich sind. Insbesondere wird im Rahmen der Förderaufrufe die erforderliche regionale Differenzierung und Gewichtung des Bedarfs erfolgen. Die Beträge können nach unten abweichen.

7.3 Antragsverfahren

Das Antragsverfahren ist einstufig ausgestaltet. Die förmlichen Förderanträge sind über die Internetseite der Bewilligungsbehörde zu erhalten. Anträge, die unter Verwendung anderer Formulare gestellt werden sowie Anträge die unvollständig sind, können von der Bewilligungsbehörde nicht bearbeitet werden. Die eingegangenen Projektanträge werden nach den in den jeweiligen Förderaufrufen definierten Kriterien bewertet. Eine Zusammenfassung von Anträgen eines Antragstellers für mehrere Ladepunkte wird empfohlen. Für die Bewilligung von Fördermitteln muss eine Standortfestlegung durch den Antragsteller erfolgen. Die Vorhabenlaufzeit bis zur Inbetriebnahme soll nicht länger als zwölf Monate betragen. Die Verlängerung der Frist ist nur in begründeten Fällen auf Antrag möglich. Abweichungen dieser Vorgabe können im Förderaufruf vorgesehen werden.

7.4 Monitoring

Ergänzend müssen über die Betriebsdauer (vergleiche Nummer 6.2.) jährlich Berichte an die Bewilligungsbehörde übermittelt werden. Die konkreten Berichtsinhalte werden in den Förderaufrufen festgelegt. Die Berichte können von der Bewilligungsbehörde an das für Verkehr zuständige Bundes- sowie Landesministerium, die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen sowie die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW GmbH) weitergeleitet werden.

7.5 Nachweisführung und Auszahlung

Die Auszahlung des Zuschusses erfolgt nachschüssig nach Vorlage und Prüfung des Verwendungsnachweises durch die Bewilligungsbehörde auf ein Konto des Zuwendungsempfängers (Erstattungsprinzip). Die Frist für die Einreichung der vollständigen Verwendungsnachweisunterlagen endet einen Monat nach Ablauf des Bewilligungszeitraums (Eingang bei der Bewilligungsstelle).

8. Sonstige Bestimmungen

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 23 und 44 LHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvor-

schriften, soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen wurden. Der Landesrechnungshof ist zur Prüfung berechtigt. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, alle relevanten Auskünfte zu erteilen.

Bei der im Rahmen dieser Richtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne des § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. In diesem Fall wird der Antragsteller vor der Bewilligung der Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis gesetzt und hat über die Kenntnisnahme eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung abzugeben.

Bestandteil des Zuwendungsbescheids werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P, Anlage 2 zur VV Nr. 5.1 zu § 44 LHO). Bei Zuwendungen an Gebietskörperschaften werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-Gk, Anlage zur VV-Gk Nr. 5.1 zu § 44 LHO) Bestandteil der Zuwendungsbescheide.

Einnahmen, die sich aus der Nutzung der im Rahmen dieser Richtlinie geförderten Ladeinfrastruktur ergeben, werden nicht mit den zuwendungsfähigen Gesamtausgaben verrechnet. Die Regelung aus Nummer 1.2 ANBest-P und Nummer 2.1 ANBest-Gk bezüglich Einnahmen findet in diesem Fall keine Anwendung.

Zur Bewertung der Wirksamkeit des Förderprogramms ist eine begleitende und anschließende Erfolgskontrolle vorgesehen. Die Zuwendungsempfänger werden daher verpflichtet, unter Beachtung datenschutzrechtlicher Regelungen alle für die Erfolgskontrolle des Förderprogramms benötigten und vom Zuwendungsgeber benannten Daten bereitzustellen, sowie an Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen und sonstige erforderliche Auskünfte zu geben.

9. Sprachliche Gleichstellung

Personen- und Funktionsbezeichnungen in diesem RdErl. gelten jeweils in männlicher und weiblicher Form.

10. Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Dieser RdErl. tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft. Er tritt mit Ablauf des 31. 12. 2020 außer Kraft.

An
die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH