

Projektausschreibung zum Aufbau einer Infrastruktur zum Aufladen von Elektrofahrzeugen – 2018

Gegenstand der Ausschreibung

Mit ihrer Entscheidung vom 19. April 2018 hat die Wallonische Regierung beschlossen, ein Budget von 400.000 € zur Verfügung zu stellen, um Projekte zum Aufbau von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge zu unterstützen. Die Unterstützung wird in Form eines rückzahlbaren Vorschusses von maximal 240.000 € gewährt, wobei maximal 50 % der Investitionskosten gedeckt werden können.

Einleitung

Im Energiepakt, genehmigt von der Wallonischen Regierung am 12. Dezember 2017, ist die Elektrifizierung des Verkehrs ein Schlüsselement für eine schnelle Dekarbonisierung des Verkehrs. Zu diesem Zweck erklärt der Pakt, dass *„2015 20 % der neuen Zulassungen auf emissionsfreie Fahrzeuge entfallen werden und dass dieser Anteil 2030 50 % erreichen wird, wobei jede Einheit den Ausstieg aus der Verwendung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf der Grundlage von fossilen Brennstoffen beschleunigen kann.“*

Zusätzlich erklärt der Pakt, dass *„das Land bis 2030 mit einer ausreichenden Anzahl an öffentlichen elektrischen Ladesäulen ausgerüstet sein wird, um das gesamte Gebiet abzudecken und die Benutzer von Elektrofahrzeugen mit Batterien autonom zu machen. Die Mehrheit der Benutzer wird über private Ladesäulen verfügen, entweder zuhause oder in ihrem Unternehmen/beim Arbeitgeber. Der Aufbau der Ladesäulen erfolgt im Einklang mit der Entwicklung des Stromnetzes.“*

Des Weiteren erklärt der Pakt, dass *„Belgien beabsichtigt, einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt je zehn Elektrofahrzeuge aufzustellen und dass sich das Land für Schnellladesysteme entlang der regionalen Straßen und Autobahnen entscheiden wird.“*

Auch auf europäischer Ebene wird der Wunsch geäußert, in den kommenden Jahren mehr Elektrofahrzeuge im Verkehr zu sehen. So schafft die Richtlinie 2014/94/EU des europäischen Parlaments und des Rats vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe einen gemeinsamen Rahmen für Maßnahmen zur Errichtung einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Union, um die Abhängigkeit des Verkehrs vom Erdöl so weit wie möglich zu verringern und die Umweltbelastung durch den Verkehr zu begrenzen.

Die Neufassung der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz sieht die Installation einer Vorverkabelung für Ladesäulen je zehn Parkeinheiten für Parkplätze mit mehr als zehn Stellplätzen vor. Diese Maßnahme gilt für neu errichtete Einheiten bzw. jene Einheiten, an denen eine größere Renovierung vorgenommen wird (25 % des Verkehrswerts des renovierten Gebäudes im Sinne der Richtlinie).

Schließlich sieht die neue Richtlinie über erneuerbare Energien die Förderung von Elektrizität im Verkehrssektor vor, indem vorteilhafte Rahmenbedingungen für ein Modell des Eigenverbrauchs geboten werden. Dafür wird eine Verbindung zwischen Verkehr und hauseigenen Solarpaneelen hergestellt.

Aktuelle Situation in der Wallonie

Auf Grundlage der Richtlinie 2014/94/EU wendet die Wallonie einen marktgeleiteten Ansatz an, da dem Markt in diesem noch nicht vollständig ausgereiften Sektor (eine Kostenreduzierung der Fahrzeuge und Netzeinschränkungen sind weiterhin Barrieren, für die noch eine Lösung gefunden werden muss) eine besonders wichtige Rolle zukommt.

Entsprechend Art. 3 der Richtlinie 2014/94/EU sind die Mitgliedsstaaten angehalten, der Kommission bis zum 18.11.2016 einen nationalen Rahmen für die Entwicklung des Marktes von

alternativen Kraftstoffen im Verkehrssektor sowie für den Aufbau der Infrastruktur mitzuteilen. Dieser Rahmen umfasst folgende Ziele:

- die Wallonie hat das Ziel, bis zum Jahr 2020 9.903 Elektrofahrzeuge im Verkehr zu haben
- die Wallonie hat das Ziel, bis zum Jahr 2020 688 Ladepunkte zu haben

Mit der Verfügbarkeit von kostengünstigeren Modellen seit 2017, ist die Anzahl von zugelassenen Fahrzeugen in der Wallonie 2017 um 46,3 % gestiegen und beläuft sich somit auf über 1.000 Fahrzeuge (nur BEV).¹

Zurzeit ist der Fahrzeugbestand an Elektro-PKWs sehr unterschiedlich je Provinz in der Wallonie:

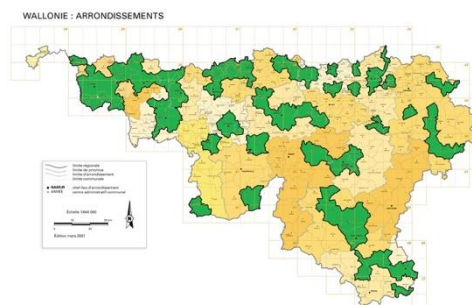
| Wichtigste betroffene Provinzen | Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| Wallonisch-Brabant: | 332 |
| Lüttich: | 322 |
| Hennegau: | 271 |
| Namur: | 115 |
| Luxemburg: | 49 |

Die Gemeinden mit den meisten Zulassungen sind:

| Gemeinden | Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge |
|------------------|-----------------------------------|
| Lüttich: | 61 |
| Braine l'Alleud: | 56 |
| Namur: | 42 |
| Tournai: | 40 |
| Waterloo: | 36 |
| Wavre: | 33 |
| Lasne: | 26 |
| Charleroi: | 23 |
| Rixensart: | 21 |
| Mouscron: | 21 |
| Mons: | 21 |

Jedoch muss darauf hingewiesen werden, dass diese Zahlen nicht hundertprozentig die Wirklichkeit widerspiegeln. Denn Privatfahrzeuge werden am Wohnort des Eigentümers zugelassen, wohingegen geleaste Fahrzeuge beim Firmensitz der jeweiligen Gesellschaft zugelassen werden; diese befinden sich größtenteils in Flandern und Brüssel.

Die folgende Karte zeigt die Abdeckung des wallonischen Gebiets mit Ladesäulen. Die grün markierten Gemeinden verfügten Ende 2016 über mindestens einen öffentlichen Ladepunkt und insgesamt 220 Ladesäulen. Die Zahl ist 2017 leicht gestiegen, größtenteils jedoch in den bereits ausgerüsteten Zonen.



¹ In der vorliegenden Mitteilung gelten folgende Fahrzeuge als „Elektrofahrzeuge“: Fahrzeuge, für die zumindest ein Teil der verbrauchten Energie für den Antrieb aus dem Stromversorgungsnetz entnommen werden kann. Es handelt sich dabei um 100 % elektrische Fahrzeuge (üblicherweise als BEV oder „Battery Electric Vehicle“ bezeichnet) und Plug-in-Hybridautos (üblicherweise PHEV für „Plug-in Hybrid Vehicle“ genannt), die neben einem Verbrennungsmotor über einen durch Batterien versorgten Elektromotor verfügen, wobei die Batterien im Netz aufgeladen werden können. Dieser Motor muss ausreichend leistungsstark sein, damit das Auto sich aus eigener Kraft bewegen kann.

Diese Karte hebt die Tatsache hervor, dass die Aufstellung von Ladesäulen noch nicht gleichmäßig erfolgt. Bei einer gleichbleibenden Politik wird es laut Einschätzungen weiterhin schwache Regionen geben und somit potentielle Probleme für Nutzer von Elektrofahrzeugen.

Ende 2017 gab es in der Wallonie knapp 280 öffentliche Ladepunkte (gleich welcher Art). Diese Ladesäulen sind sowohl klassischen Stromversorgern als auch Kraftstoffhändlern (Tankstellen) und Fahrzeughändlern zuzuschreiben, aber auch großen Einkaufszentren, anderen Geschäften oder auch Privatpersonen, die ihre Ladesäule gegen Entgelt öffentlich zugänglich machen. Der Großteil der Ladesäulen wurde im Rahmen privater Initiativen aufgestellt und bietet beschränkte Zugänglichkeit (Zugänglichkeit je nach Umständen). Im Übrigen haben private Betreiber bereits Schnellladesäulen entlang von Autobahnen und Schnellstraßen installiert. Außerdem sind fünf wallonische Bahnhöfe mit Ladesäulen (Péruwelz, Ottignies, Namur, Saint-Ghislain und Dinant) ausgestattet.

Unter den staatlichen und halbstaatlichen Betreibern, die mit Aufbaukampagnen begonnen haben, finden sich vor allem:

- ORES, mit bereits 23 Aufladezonen
- Die Interkommunale IDETA, die über die Tochtergesellschaft ELSA verschiedene angeschlossene Gemeinden in der Wallonie Picarde (19 Aufladezonen) ausgerüstet hat.
- Die Interkommunale AIEG hat im Zuge eines an die Gesellschaft ZE-MO erteilten Auftrages, die ihrerseits insgesamt 27 öffentliche Ladezonen aufgestellt hat, auf ihrem Gebiet mehrere Ladeinfrastrukturen errichtet (Andenne, Gesves, Ohey, Rumes und Viroinval).
- Die Provinz Lüttich bietet seit 2013 einen Auftragsrahmen für den Erwerb von Ladesäulen (wandmontiert oder stehend) durch Lütticher Gemeinden sowie eine Prämie in Höhe von 2.500 € beim Erwerb der ersten Ladesäule durch eine lokale öffentliche Behörde. Die Gemeinden Ans, Baelen, Bassenge, Berloz, Beyne-Heusay, Blegny, Braives, Crisnée, Hannut, Lincet, Spa und Sprimont sowie die Interkommunale Intradel haben bereits das Partnerschaftsabkommen mit der Provinz Lüttich unterzeichnet und ihre Zustimmung zum Kauf einer oder mehrerer Ladesäulen gegeben.

Abschließend kann gesagt werden, dass der aktuelle Aufbau von Ladesäulen beschränkt ist und noch nicht die von der Wallonischen Regierung vorgegebenen Ziele erreicht hat. Außerdem wird das Paradoxon des Elektrofahrzeugs aufgezeigt: Es ist ideal für den Stadtverkehr geeignet, aber das Aufladen in der Stadt ist nicht immer einfach. Das aktuelle Defizit kann auf Ebene der Stadtzentren (für Personen ohne Garage oder Personen, die in einer Wohnung leben) und auf Ebene der ländlichsten Gemeinden festgemacht werden.

Plan für den Aufbau von Ladesäulen in der Wallonie

Nach dem im Energiepakt entwickelten Szenario werden im Jahr 2030 500.000 Elektroautos in der Wallonie registriert sein. Die Studie BELDAM² gibt an, dass 85 % aller Ladevorgänge am Wohnsitz des Elektrofahrzeugnutzers oder am Arbeitsort erfolgen. Die öffentlichen Behörden müssen daher sicherstellen, dass Ladesäulen tatsächlich errichtet werden, um die restlichen 15 % der benötigten Ladevorgänge abzudecken.

Ende 2017 wurden in der Wallonie nur 280 öffentliche Ladepunkte (gleich welcher Art) gezählt, obwohl das Ziel im Rahmen der europäischen Richtlinie 2014/94/EU bei 688 Ladepunkten bis zum Jahr 2020 liegt.

Bis zum Jahr 2030 werden etwa 7.500 Ladepunkte in der Wallonie erforderlich sein.

²Nationale Befragung zur Mobilität der Belgier (https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/mobilite_en_chiffres/beldam)

Vorgaben für die Projektausschreibung 2018

1. Gegenstand der Projektausschreibung

Gegenstand der Projektausschreibung ist die Förderung der Entwicklung von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge auf Grundlage eines „rückzahlbaren Vorschusses“ mit einer Deckelung von 400.000 €.

Es sollen Projekte mit maximal 240.000 Euro und einer maximalen Unterstützung von 50 % für die Projektfinanzierung gefördert werden. Um Mindestgrößenvorteile zu garantieren, werden Projekte mit weniger als zehn Ladepunkten nicht berücksichtigt.

Laut aktuellen Einschätzungen liegen die durchschnittlichen Kosten für die Errichtung einer Ladesäule bei 8.000 € exkl. MwSt. Diese Kosten variieren je nach Netzanschlusskosten. Es gibt auch weniger kostspielige Technologien, indem wandmontierte Ladesäulen oder das öffentliche Beleuchtungsnetz verwendet werden.

Die Finanzierung kann den Erwerb, das Aufstellen und den Anschluss der Ladesäulen (die Wahl des Materials wird nur durch die technischen Bedingungen der Richtlinie 2014/94 eingeschränkt) sowie die Entwicklung von Kommunikations- und/oder Informationssoftware auf diesen Ladesäulen abdecken.

Unter Einhaltung der Mechanismen für staatliche Beihilfen ermöglicht ein Budget von 400.000 € mit einem interessanten Zinssatz für die rückzahlbaren Vorschüsse den Aufbau von mindestens 100 Ladesäulen (oder 200 Ladepunkten).

2. Förderfähigkeit

Die förderfähigen Projektträger können unterschiedlicher Art sein – Wirtschaftsunternehmen, Organisationen, die Rechtspersönlichkeit besitzen, Gemeinden, Städte, Provinzen und Interkommunalen. Der Projektleiter muss in der Lage sein, die Nachhaltigkeit des Projekts zu gewährleisten.

3. Zugänglichkeit

Die Projektträger müssen eine öffentliche Zugänglichkeit der Ladesäulen 24 Stunden am Tag und 7 Tage die Woche gewährleisten. Dieser Zugang muss ohne besondere Einschränkungen möglich sein und so, dass der Zugang zu den Ladesäulen maximiert wird. Gemäß Artikel 4, Absatz 9 der Richtlinie 94/2014/EU: „Alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte sehen außerdem die Möglichkeit eines punktuellen Aufladens (ad hoc) für die Nutzer von Elektrofahrzeugen ohne Vertrag mit dem Stromanbieter oder dem betreffenden Betreiber vor.“

Der Verkaufsmechanismus für die Stromversorgung muss so universal wie möglich gestaltet sein und eine Zahlung über ein festes Abonnement, Direktzahlung oder die Verwendung anderer schon zuvor bestanden habender Abonnements ermöglichen.

Außerdem wird gefordert, dass die geplanten Aufstellungsplätze eine beschränkte Stillstandzeit je Fahrzeug, das gerade aufgeladen wird, haben, damit eine optimale Nutzung gewährleistet wird. Das Projekt muss die geplanten Maßnahmen zur Beschränkung der Stillstandzeit explizit angeben.

4. Geografische Gebiete

Die Projektträger müssen ein geografisches Gebiet, das sie abdecken wollen, und ihre Aufbaustrategie vorlegen. Diese Strategie muss das Prinzip „charger follows cars“ in seine Optionen integrieren, um in erster Linie jene Gebiet abzudecken, wo der Bedarf aktuell am höchsten ist (einschließlich: städtische Zonen, stadtnahe Gebiete, wirtschaftlich wichtige Gebiete und ländliche Gebiete).

Es gibt keine Einschränkungen bezüglich der Größe des geografischen Gebiets. Es muss aber ausreichend groß sein und einen ausreichenden Aufbau an Ladepunkten vorsehen, um ein gutes Entwicklungspotential der E-Mobilität zu gewährleisten.

5. Art der Ladesäulen

Das Projekt bezieht sich auf halbschnelle Ladesäulen mit einer Nennleistung bis 11 kW je Ladepunkt oder 22 kW je Ladesäule (jede Säule kann über zwei Punkte verfügen). Die Mindestleistung der Ladepunkte muss über 4 kW liegen, um den Bedingungen der Richtlinie 2014/94/EU zu entsprechen. Die Steckdosen müssen Typ-2-Steckdosen sein. Dies schließt Schnellladesysteme aus, für die es andere Aufbaupläne geben wird.

Ladesäulen mit 22 kW ermöglichen innerhalb von 20 Minuten ein ausreichendes Aufladen, um 40 km zu fahren, was etwa 90 % der täglichen Fahrten in Belgien entspricht (laut der BELDAM-Studie). Eine solche Leistung ermöglicht – bei korrekt limitierter Stehzeit – ein gutes Rentabilisierungspotential der Säulen.

6. Förderfähigkeit der Ausgaben

Förderfähig sind:

- Anschaffungskosten für Hardware und Software
- Anschlusskosten
- eventuell Kosten für Änderungen der Infrastruktur

Diese verschiedenen Ausgaben werden auf der Grundlage von Dokumenten nachgewiesen, die die Bereitstellung von Infrastruktur und Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Investition rechtfertigen.

7. Rückzahlungssystem der Beihilfe

Da es sich hier um einen Fördermechanismus über einen rückzahlbaren Vorschuss handelt, wird vom Projektträger bedingungsloser Einsatz gefordert.

Dem Projektträger wird ein linearer Abschreibungsplan angeboten. Dieser Plan muss von der Regierung genehmigt werden. Der Projektträger kann einen Rückzahlungszeitraum von bis zu 7 Jahren einplanen, damit das Geschäftsmodell sich etablieren kann (angesichts der Tatsache, dass die ersten Jahre meist weniger rentabel sind als die letzten). In keinem Fall kann der Rückzahlungsplan 7 Jahre überschreiten.

Der Projektleiter legt die jährlichen Rückzahlungsbeträge fest. Er bestimmt auch den jährlich zu erwartenden Umsatz für das aufgebaute Ladesäulennetz im Rahmen des Projekts oder die voraussichtliche Zahl an bereitgestellten kWh. Die vorgesehene jährliche Rückzahlung wird bei Erreichen des vorgeschlagenen jährlichen Umsatzes bzw. der Zahl an bereitgestellten kWh proportional erhöht.

Außerdem ist der Projektträger angehalten, ein Modell für eine vorzeitige Rückzahlung einzuplanen, falls die Rentabilität nahe an die theoretischen Schätzungen für eine optimale Nutzung der Säule herankommt.

Idealerweise sollte eine Standardsäule (22 kW), die bis zum Maximum ihrer Kapazitäten genutzt wird (deren Leistungsabgabe permanent genutzt wird), 528 kWh pro Tag liefern können. Einnahmen werden nach und nach beim Nachladen der Fahrzeuge erwirtschaftet. Bei einem kostenpflichtigen Ladevorgang mit einer Amortisation von 0,05 €/kWh (was einen relativ kostengünstigen Ladevorgang ermöglicht) müsste diese Aktivität 9.636 €/Jahr generieren. Dieser nicht uninteressante Betrag muss jedoch nach unten korrigiert werden, vor allem aufgrund von möglichen Störfällen, Stillstandzeiten der Säule wegen eines Fahrzeuges, das nicht

mehr lädt, etc.

8. Sonstiges

Die Städte und Gemeinden des ausgewählten geografischen Gebiets werden zwingend konsultiert werden, um die genaue Lage der Ladesäulen zu bestimmen. Die Integration des Aufbaus der Ladesäulen in den Rahmen der POLLEC-Initiative (lokale Energie- und Klimapolitik) ist eine erstrebenswerte Option.

Was die Infrastruktur betrifft, so ist der Projektträger verpflichtet mit dem/den Verteilernetzbetreiber/n des Gebiets zu kooperieren.

Die Ladesäulen müssen Folgendes beinhalten: einen Zähler, ein Kartenlesesystem oder ein anderes Kommunikations- und Bezahlungssystem.

Eine dynamische Überwachung des Ladesäulennetzes mit einem Real-Time-Informationssystem (über eine Website oder eine App) sowie eine jährliche Berichterstattung an die Wallonie durch den Projektunterstützer sind erforderlich.

9. Auswahlverfahren

Die Auswahl der Projekte erfolgt durch die Regierung auf Vorschlag des Klimaministers nach einer Analyse der Projekte durch die Abteilung für Energie und nachhaltige Gebäude der OGD4 in Zusammenarbeit mit der OGD2 (Direktion für wirtschaftliche und ökologische Auswirkungen) und der Wallonischen Agentur für Luft und Klima.

Die Antragssteller müssen dazu ein entsprechendes Formular ausfüllen und dieses an die operative Generaldirektion für Raumordnung, Wohnungswesen, Erbe und Energie – Abteilung für Energie und nachhaltige Gebäude – Rue des Brigades d'Irlande 1, 5100 JAMBES, mit dem Vermerk „AUSSCHREIBUNG Ladesäulen“ bis spätestens 16. August 2018 zu Mittag übermitteln.

Die Projekte werden nach verschiedenen Kriterien bewertet:

- 1- Erfahrung des Antragssteller und/oder des Konsortiums: 15 Punkte. Diese Erfahrung wird auf der Grundlage von vorgelegten Referenzen durch den Antragssteller und/oder das Konsortium sowie der Fähigkeit ein Ladesäulennetz aufzubauen und zu verwalten quantifiziert.
- 2- Referenzgebiet: 20 Punkte. Um diesen Aspekt zu quantifizieren, muss der Antragssteller und/oder das Konsortium exakt das Gebiet definieren, in dem der Aufbau erfolgen wird, und erklären, wie diese Definition erstellt wurde. Der Antrag mit der besten Abdeckungsstruktur für das Gebiet erhält die höchste Punktezahl.
- 3- Qualität der eingesetzten Hardware: 10 Punkte. Dieses Kriterium wird auf Grundlage der Hardwarekonformität bezüglich der Richtlinie 2014/94/EU und deren Anhängen sowie der Qualität der damit verbundenen E-Mobilitätsservices bewertet.
- 4- Aufbaustrategie: 30 Punkte. Dieses Kriterium zielt auf die Qualität des Aufbaus im Referenzgebiet und die Förderung der E-Mobilität ab.
- 5- Geschäftsstrategie: 25 Punkte. Dieses Kriterium zielt spezifisch auf das Geschäftsmodell des E-Mobilitätsservice ab.

Die ausgewählten Projekte sind Gegenstand eines Subventionierungsbeschlusses, der die mit dem Projekt verbundenen vertraglichen und finanziellen Bedingungen im Detail anführt.

Kontakt

Zur Kontaktaufnahme wenden Sie sich bitte an:

Herrn Pascal LEHANCE, Attaché
GDO4 – Abteilung für Energie und nachhaltige Gebäude
Direktion zur Förderung nachhaltiger Energie
Rue des Brigades d'Irlande 1,

5100 JAMBES

Tel.: 081/48.63.32

E-Mail: pascal.lehance@spw.wallonie.be