

Vorstellung der Bundesförderprogramme

Zukunft Laden - Fördermöglichkeiten und regulatorischer Rahmen für Ladeinfrastruktur

Florian Werner, Manager Ladeinfrastruktur in Kommunen, NLL

12.06.2026



Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur

Wer wir sind



Beauftragt durch:



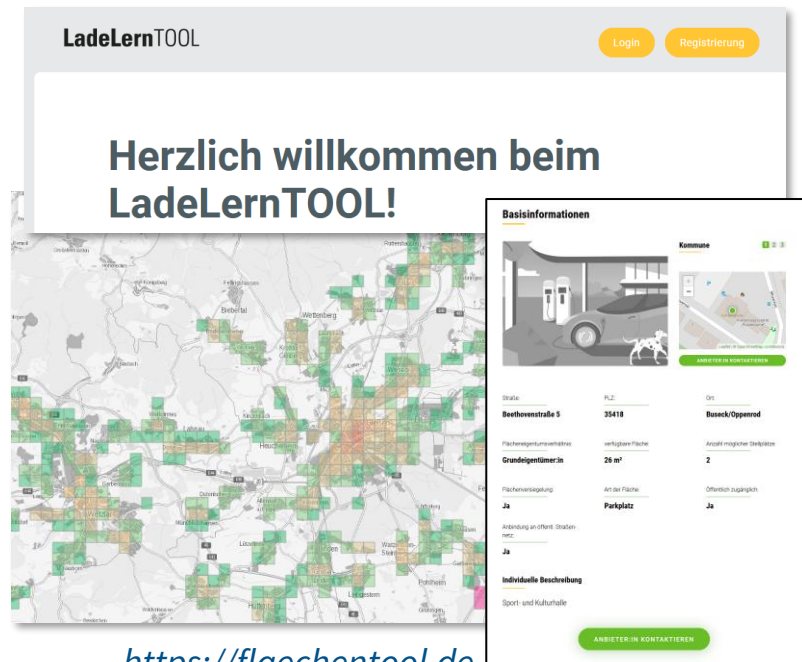
Bundesministerium
für Verkehr

„Im Auftrag des **BMV koordiniert** und **steuert** die **Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur** unter dem Dach der bundeseigenen NOW GmbH die Aktivitäten zum Ausbau der **Ladeinfrastruktur in Deutschland**.“

Unterstützungsangebote

Angebote von Seiten der NLL

Digitale Tools



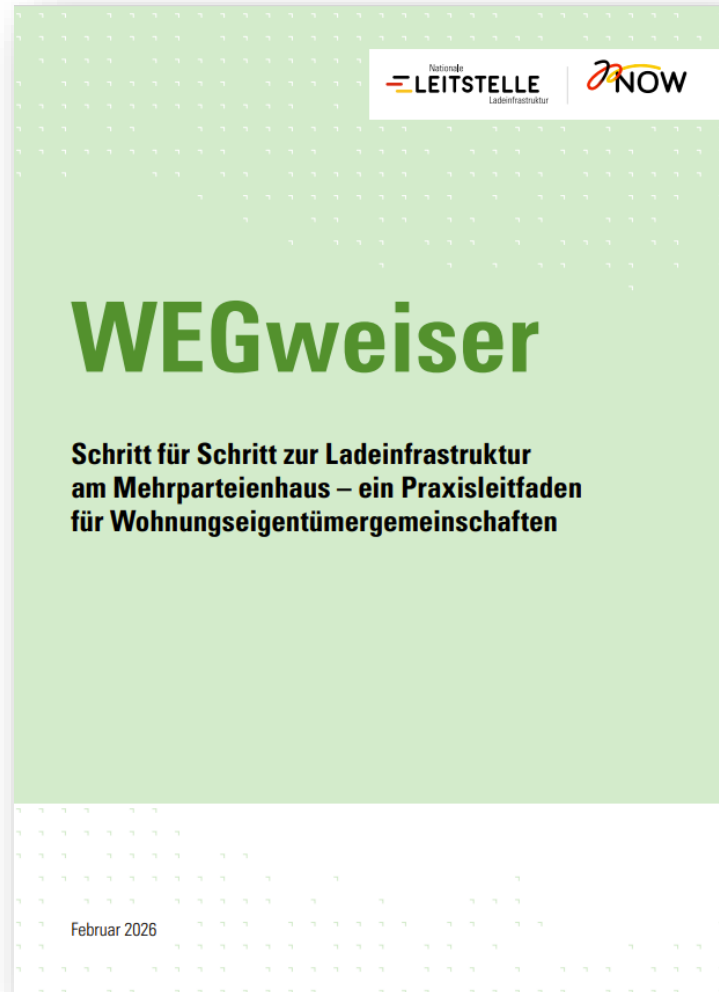
<https://flaechentool.de>
<https://standorttool.de>
<https://ladererntool.de>
<https://masterplantool.de>

Leitfäden und Studien



<https://nationale-leitstelle.de/downloads>

Eckdaten WEGweiser



- **Praxisleitfaden** zur Umsetzung von Ladeinfrastruktur in und an Mehrparteienhäusern
- Speziell für Wohnungseigentümergeinschaften (**WEG**)
- **Acht Prozessschritte** von Bedarfserfassung bis Inbetriebnahme
- Zuständigkeiten, rechtliche Grundlagen, Haftungsfragen und Vorbereitung auf Förderprogramm
- Veröffentlicht Ende Februar 2026
- Umfang: 16 Seiten



(rein digitales Produkt)

1

Einführung und Hintergrund der Förderung – LIS an MPH



Ausgangslage

Laden in Mehrparteienhäusern als Schlüsselanwendung

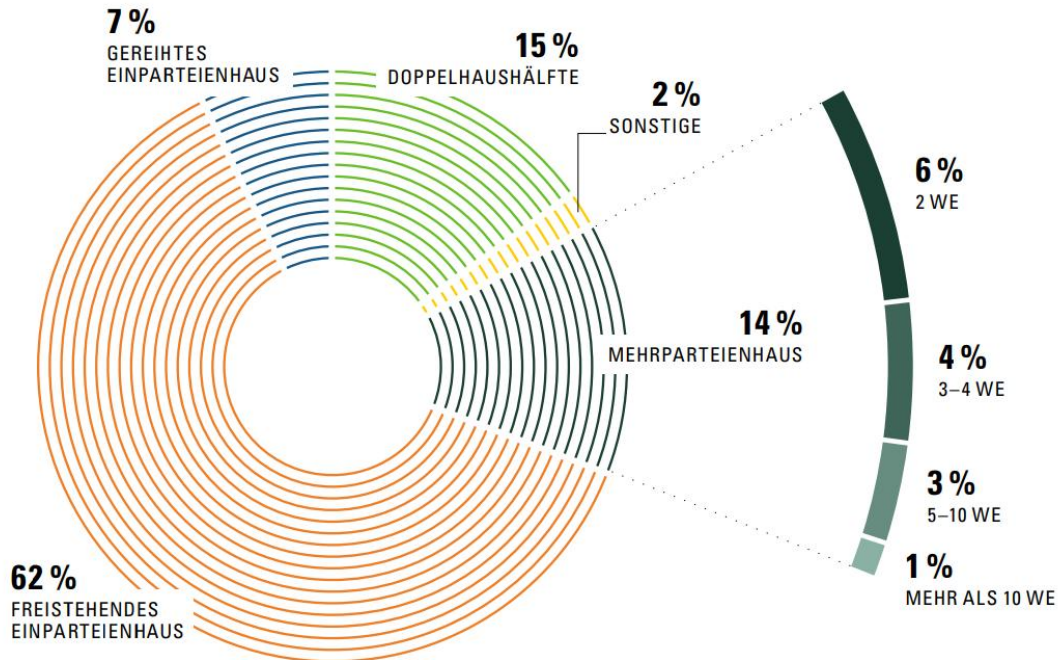
- Ca. **23,5 Mio. Wohnungen in Mehrparteienhäuser** (ca. 54 % aller Wohnungen)
- **8,9 Mio. Stellplätze** außerhalb des öffentlichen Straßenraums
- Hohes **Potenzial** bei hohem **Ladebedarf** in dichtbesiedelten Gebieten
- Besondere **Herausforderungen** verglichen mit anderen Gebäudesegmenten



Das Eigenheim als vorwiegendes Nutzungsszenario

Auszug aus der Studie „Einfach zu Hause laden“

Private Ladepunkte nach Gebäudeart



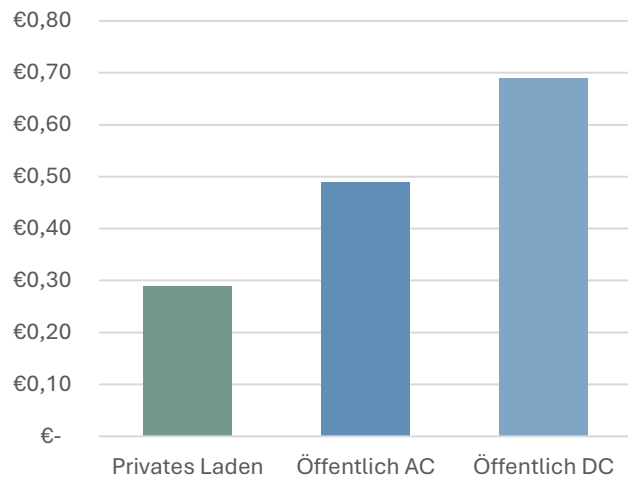
- Private Ladeinfrastruktur als elementarer Baustein zur Flächendeckung
- 75% aller Pkw aus Privathaushalten werden auf privaten Stellplätzen geparkt
- Zu Hause wird am häufigsten geladen
- Lediglich 14% der geförderten Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäuser, davon nur 5% in größeren Mehrparteienhäusern

Warum eigentlich privates Laden?

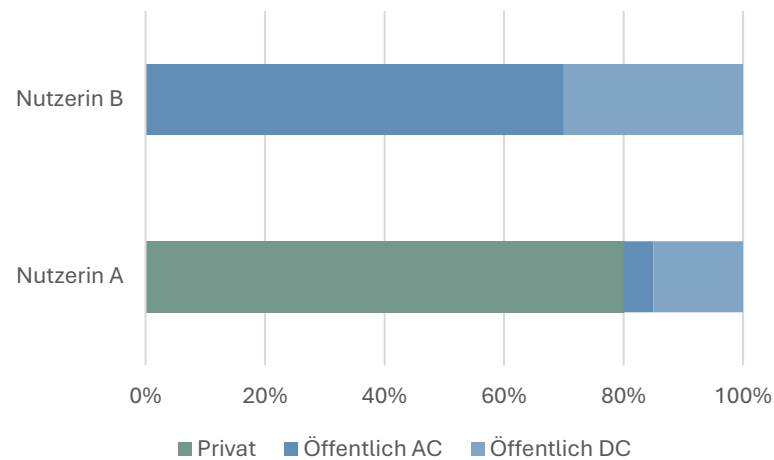
Preisvorteile privates Laden



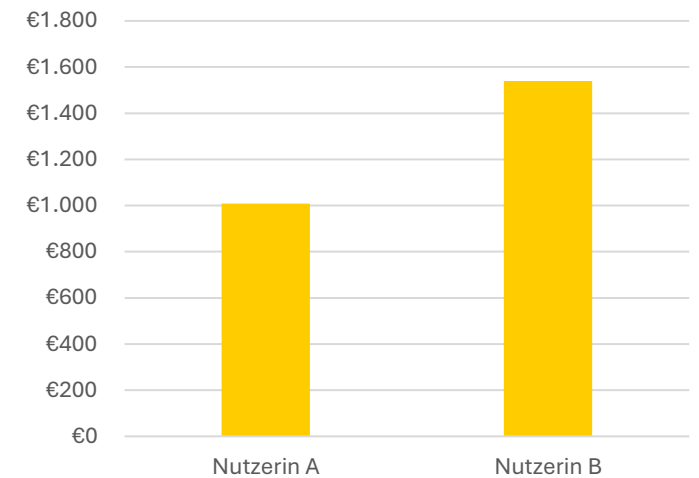
Kosten je Kilowattstunde (Bsp.)



2 exemplarische Nutzerinnen



Jährliche Kosten für Fahrstrom



Die Kosten je Kilowattstunde variieren stark zwischen den verschiedenen Szenarien, zwischen Haushaltsstrom und öffentlichem Schnellladen liegen mitunter 40 ct/kWh oder mehr.

Nutzerin A hat Zugang zu privater Ladeinfrastruktur und deckt so den Großteil ihres Bedarfes, Nutzerin B ist auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen.

Bei einer durchschnittlichen jährlichen Fahrleistung von 14.000 km hat Nutzerin A jährliche Kosten für Fahrstrom i. H. v. **1.008 €**, Nutzerin B hingegen hat Kosten i. H. v. **1.540 €**.

2

Vorstellung des Förderprogramms – LIS an MPH



Zuwendungsgeber



Bundesministerium
für Verkehr

Fachliche Begleitung

know

Nationale
LEITSTELLE
Ladeinfrastruktur

Projekträger für die
Abwicklung der
Förderung

pwc

Ziele der Förderung

Mehrparteienhäuser als Schlüsselanwendung



Zugang zu Ladeinfrastruktur für eine große Zielgruppe vereinfachen → **Hochlauf E-Mobilität** beschleunigen



Indirekte **THG-Einsparung** zur Senkung der Verkehrsemissionen



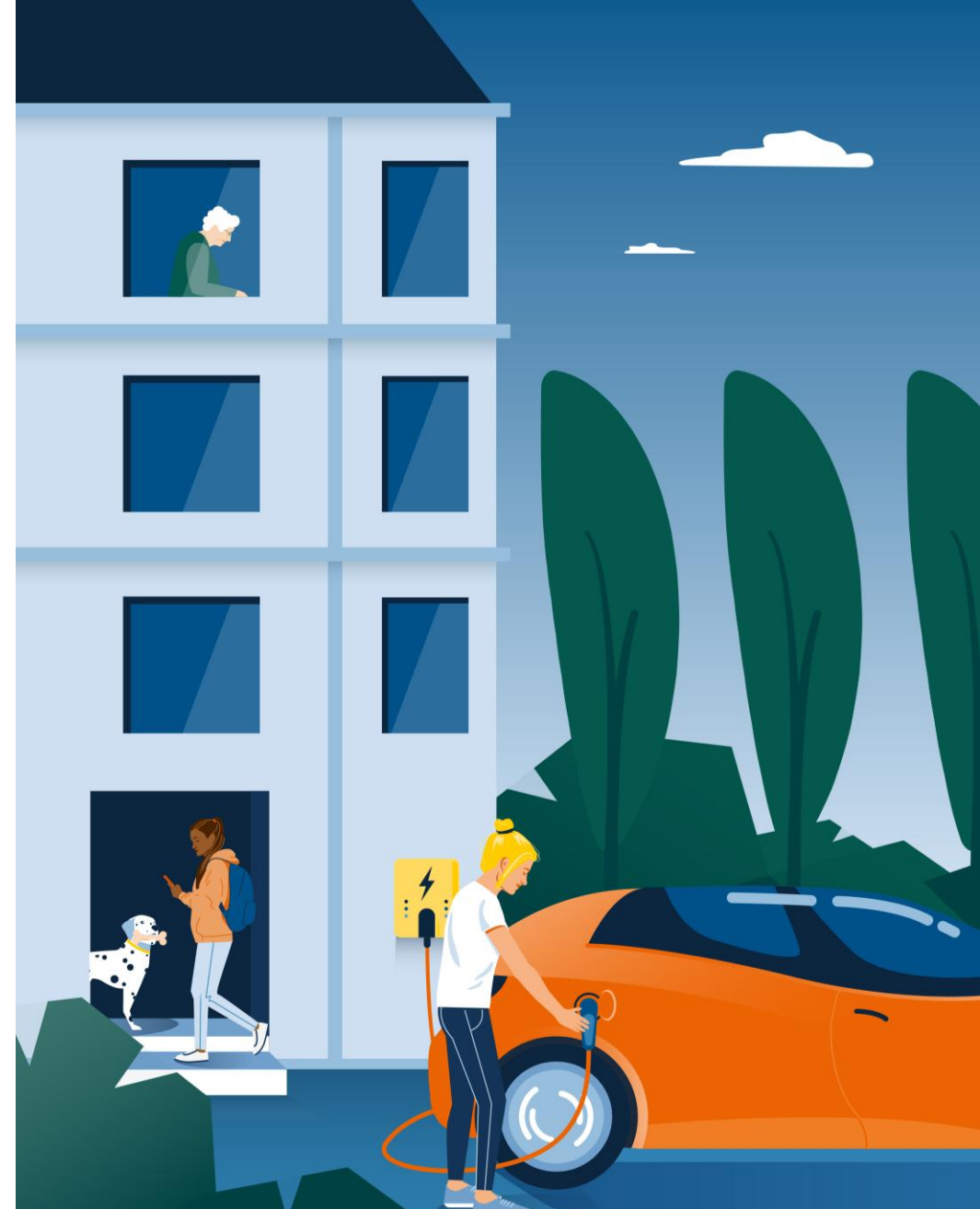
Aufbau von **Ladeinfrastruktur** in Bestandsgebäuden anreizen



Zielgruppenspezifisch: Von **WEG** über **Privatperson** und **KMU** bis hin zu Unternehmen mit **großem Bestand**



Mehrparteienhäuser **ganzheitlich** „E-ready“ machen



Vorteile der Förderung

Kosten und Pflichten vermeiden

- **Geringere Investitionskosten** durch Förderung
- Vermeidung von Einzelnachrüstungen
- **Volle Flexibilität** in Tarifen und Betreiberwahl.



Modern, nachhaltig und mieterattraktiv

- **Lademöglichkeiten direkt am Wohnort** als wichtiger Bestandteil begehrter Wohnquartiere.
- Planbare **Schritt für Schritt** Elektrifizierung
- **Luftqualität, Nachhaltigkeit** und Wohnkomfort erhöhen die Standortattraktivität



Zukunftssicherheit als Werttreiber

- **Wertsteigerung** und Erhöhung des Objektstandards
- **Bessere Vermietbarkeit** und **reduzierter Leerstand**
- **Skalierbare** Portfoliostrategie senkt Betriebskosten
- Maßnahme trägt zur Erfüllung von ESG-Zielen bei



Zentrale Lösung – ein Standard

- **Reduktion von Risiko und Konflikten** in Bezug auf Stellplätze, Technik oder Kostenverteilung
- **Erhöhte Betriebssicherheit** (bspw. Brandschutz und Lastmanagement.)



Was wird gefördert?

→ Ladeinfrastruktur in und an Mehrparteienhäusern, d.h.:

- Mindestens: Vorverkabelung von Stellplätzen als vorbereitende Maßnahme
- Optional: Anschaffung und Errichtung einer Ladeeinrichtung

Förderfähige Ausgaben (u.a.):	
• Ladeeinrichtung	• technische und bauliche Maßnahmen am Netzanschlusspunkt und am Gebäude
• Vorverkabelung	• Ertüchtigungs-/Modernisierungsmaßnahmen der Gebäudeelektrik sowie der Telekommunikationsanbindung der Ladestation
• Elektrischer Anschluss (Netzanschluss)	• Energiemanagementsystem / Lademanagementsystem
• Elektroinstallationsarbeiten (z.B. auch Erdarbeiten)	• technische Prüfung durch eine Elektrofachkraft
• Technische Ausrüstung (z.B. Stromverteilanlagen, Stromzähleranlagen, Schutzeinrichtungen)	



Nicht förderfähig sind Ausgaben für die Planung, Genehmigung oder den Betrieb sowie Leasingraten und Mietkosten.

Technische Anforderungen

- **Vorverkabelung**
 - Alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Errichtung von Ladepunkten zu ermöglichen, einschließlich Datenübertragung, Kabel, Kabelwege und – soweit erforderlich – Stromzähler
 - alle technischen und baulichen Maßnahmen, um an einem konkreten Stellplatz den Anschluss eines Ladepunkts zu ermöglichen, ohne dass hierfür weitere grundlegende Elektro- oder Bauarbeiten erforderlich werden.
 - Eine Vorverkabelung gilt als umgesetzt, wenn am Stellplatz ein anschlussfähiger elektrischer Endpunkt vorhanden ist.
- **Ladeinrichtungen** mit Typ 2- oder CCS- Anschluss
 - Bauartbedingte Ladeeinrichtung mit mindestens 11 kW und maximal 22 kW
 - Last- und Lademanagement verpflichtend
 - Betrieb mit 100% Strom aus erneuerbaren Energien
- **Technische Anlagen** und **Herstellerliste** für förderfähige Produkte beachten!
- Sie möchten, dass Ihre Ladeeinrichtung in der Herstellerliste aufgenommen wird? → Nutzen Sie [dieses Formular](#).
Meldungen werden laufend geprüft und auf der Herstellerliste ergänzt.



3

Antragskriterien und Aufzuggestaltung



Wer kann von der Förderung profitieren?



Wohnungseigentümergeinschaften (WEG) und deren Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer



Privateigentümerinnen und -eigentümer von Mehrparteienhäusern



Eigentümerinnen und -eigentümer von Stellplätzen



Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)



Unternehmen mit großen Wohnbeständen



Mieterinnen und Mieter sind nicht antragsberechtigt.

Das Mehrparteienhaus im Sinne der Förderung

Nutzung überwiegend zum Wohnzweck

- Mehrparteienhaus (MPH) = Gebäude, die überwiegend zu Wohnzwecken von Personen bestimmt sind

Mindestens drei Wohneinheiten

- MPH muss in **mindestens drei Wohneinheiten** unterteilt sein.

Wohneinheit

- **Baulich abgeschlossene Räumlichkeit** in einem dauerhaften Gebäude oder...
- einem architektonisch abgetrennten Teil eines Gebäudes, das zu Wohnzwecken genutzt wird oder...
- zur **ganzjährigen Bewohnung durch einen privaten Haushalt** bestimmt ist.



Mischnutzen möglich, sofern...

- ... Wohnanteil überwiegt
- ... geförderte Stellplätze wohnbezogen genutzt werden



Was wird nicht gefördert?

Nicht gefördert werden...

- **Gebäude mit Nachrüstpflicht** gemäß Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)
- **Gewerblich genutzte** oder **öffentlich zugängliche Stellplätze**
- Das reine Errichten von **Ladeeinrichtungen ohne Vorverkabelung**

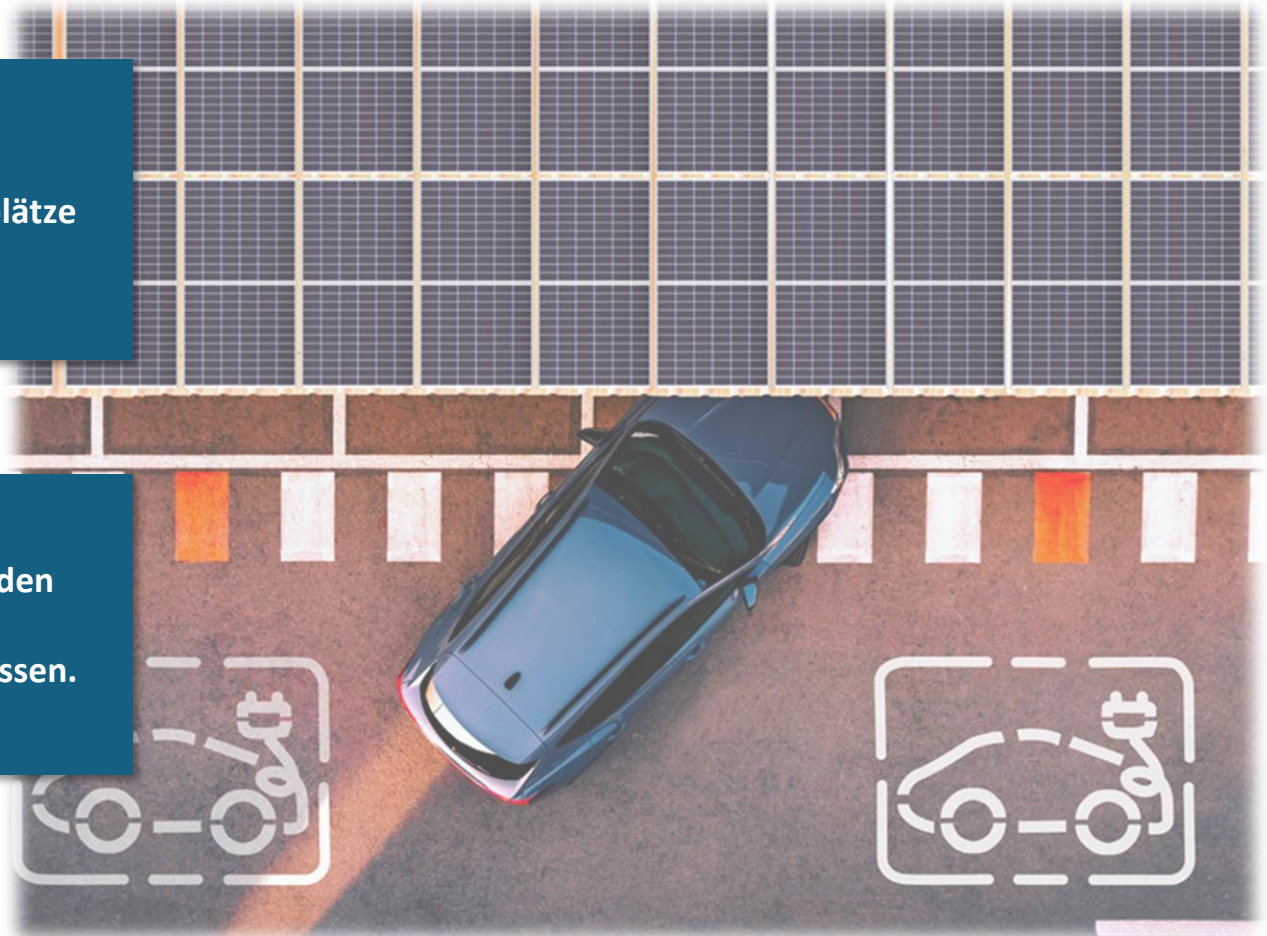
Zudem ist zu beachten, dass...

- ... mindestens **20 % der insgesamt verfügbaren** und **mindestens 6 Stellplätze** mindestens **vorverkabelt** werden **müssen**.
- ... die Voraussetzungen für **jedes Objekt erfüllt** sein **müssen**.
- ... mit der Maßnahme noch **nicht begonnen** wurde.



Objekt = Einzelnes **Mehrparteienhaus** samt dazugehöriger **Stellplätze**

Stand 16.04.2026



Wie hoch sind die Förderbeträge?

Förderhöchstbetrag je zu elektrifizierendem Stellplatz:

ohne installierten Ladepunkt (Vorverkabelung)	1.300 €
inklusive Ladepunkt	1.500 €
inklusive bidi-fähigem Ladepunkt	2.000 €



Drei zielgruppenspezifische Aufrufe

<u>Aufruf 1:</u> WEG & deren Mitglieder	<u>Aufruf 2:</u> KMU & Privateigentümer	<u>Aufruf 3:</u> Unternehmen mit großen Wohnbeständen
Fördergegenstand und Bedingungen identisch		
<ul style="list-style-type: none"> • Festbetragsfinanzierung (Pauschale) 		<ul style="list-style-type: none"> • Anteilsfinanzierung (max. 70% der förderfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> • Nicht wettbewerbliches Verfahren • laufende Beantragung und Bewilligung 		<ul style="list-style-type: none"> • Wettbewerbliches Verfahren • Bewilligung erst nach Antragsschluss
<ul style="list-style-type: none"> • max. 300.000 Euro in 3 Jahren 		<ul style="list-style-type: none"> • 30 Mio. Euro pro Unternehmen
<ul style="list-style-type: none"> • Nachschüssige Auszahlung 		<ul style="list-style-type: none"> • Nachschüssige Auszahlung • Optional: nach abgeschlossener Vorverkabelung kann einmalig max. 90% der bewilligten Fördersumme abgerufen werden

Aufruf 3: Unternehmen mit großen Wohnbeständen



Wettbewerbliches Verfahren

- Kürzerer Beantragungszeitraum = 15. April bis 15. Oktober
- Bewilligung erst nach Beantragungszeitraum

Kriterium	Gewichtung
1. Benötigte Zuwendung je zu elektrifizierendem Stellplatz unter Berücksichtigung der maximalen Förderhöhe (Euro/Stellplatz)	70%
2. Anteil der zu elektrifizierenden Stellplätze an der Gesamtanzahl der Stellplätze	10%
3. Anteil der zu errichtenden Ladepunkte im Verhältnis zu den zu elektrifizierenden Stellplätzen	15%
4. Stellplätze, die Bewohnern mit Wohnberechtigungsschein zugewiesen sind	5%



Wenn mehrere Anträge das gleiche Bewertungsergebnis aufweisen, erfolgt die **Einstufung anhand des Eingangs der Anträge.**

Sechs Schritte bis zur Förderung



Kontakt zum Projektträger



Tel.: 030 26 36 4444

Servicezeiten: Montag bis Freitag, 9:00–17:00 Uhr



E-Mail-Adresse: info@laden-im-mehrparteienhaus.de



Weitere Informationen finden Sie unter

<https://www.laden-im-mehrparteienhaus.de>

4

Rahmenbedingungen und Marktsituation bei Nutzfahrzeugen



Vorgaben und Rahmenbedingungen

CVD und Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz

CVD

- Clean-Vehicle-Directive auf EU-Ebene
- Neue Kriterien seit 01.2026 (0 g CO₂/km bei M1/M2 und N1), bei N2/N3 und M3 ähnlich wie zuvor

Quoten für den 2. Referenzzeitraum

- M1/M2/N1: 38,5 % der Neubeschaffungen müssen emissionsfrei sein
- N2/N3: Vorgabe steigt auf 15 %, davon muss die Hälfte emissionsfrei sein.
- M3: Quote steigt von 45 % auf 65 %, davon muss die Hälfte emissionsfrei sein.

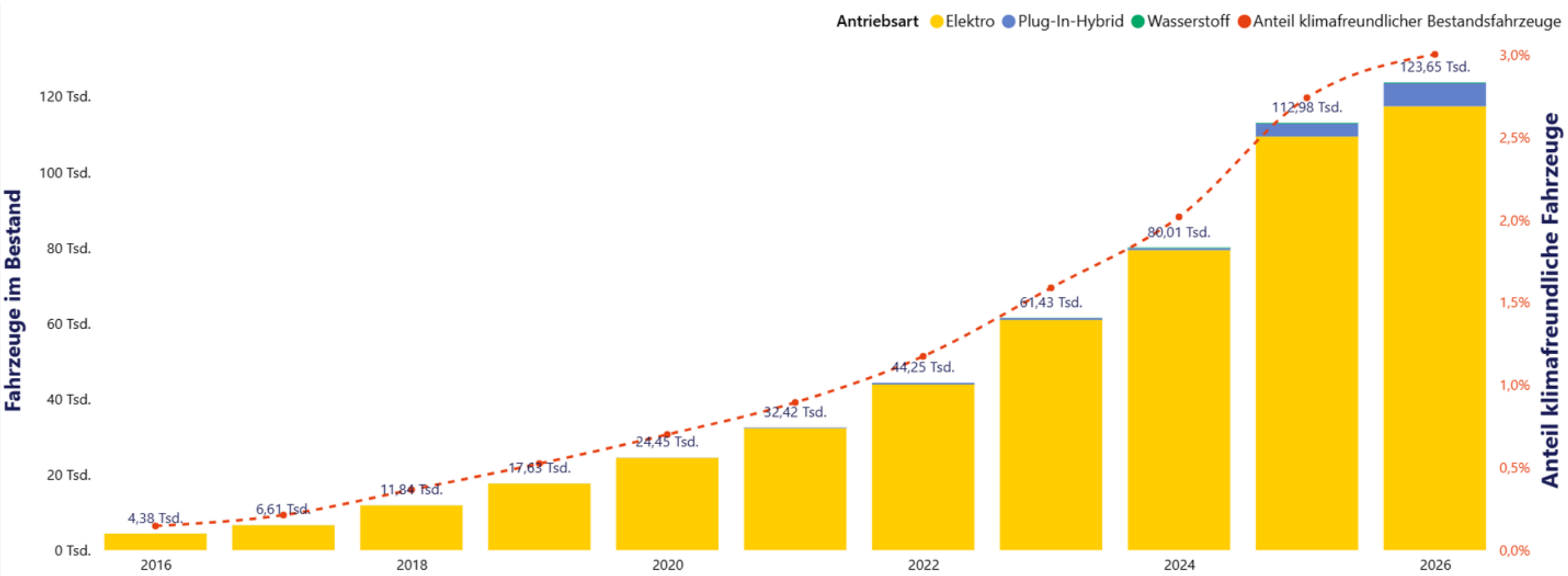


Stand

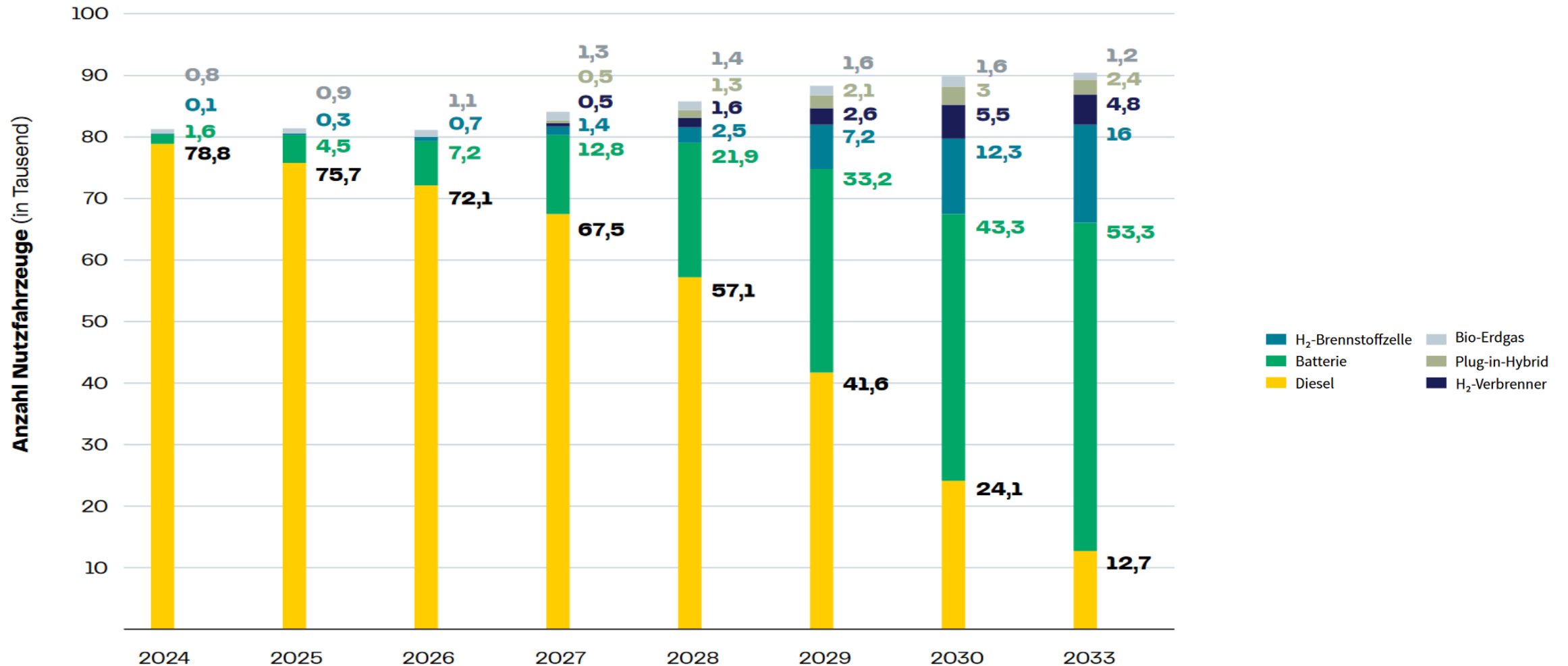
- Ausnahmen für Feuerwehren, Katastrophenschutz etc.
- Werte im 1. Berichtszeitraum (2021-2025)
 - M1/N1 **40,2 %** Ziel 38,5 %
 - N2/N3 **24,9 %** Ziel 10 %
 - M3 **40,8 %** Ziel 45 %

Markthochlauf im Nutzfahrzeugbereich

Kontinuierlich steigender Marktanteil



Prognostizierte Absatzzahlen schwerer Nutzfahrzeuge (N3/> 12 t)



Lkw-Schnellladenetz

- Rund **350 Standorte**
- ca. **1.800 MCS-** und **2.400 CCS-Ladepunkte**
- **2,1 Mrd. Euro** für die Herstellung der Netzanschlüsse
die Ausschreibung an unbewirtschafteten Rastanlagen



Einfach laden...

Publikationen der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge



➤ „Einfach laden am Depot“

➤ Auch als Kurzanleitung

➤ Leitfaden für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge auf Depots



➤ „Einfach laden an Rastanlagen“

➤ Auslegung des Netzanschlusses für E-Lkw-Lade-Hubs



➤ „Einfach E-Lkw laden“

➤ Beschreibt die User Journey an öffentlichen Ladestationen jetzt und im Jahr 2030



➤ Themenwebsite

➤ Aktuelle Infos und praktisches Wissen zur Umstellung der Nutzfahrzeugflotte.

5

Ausgestaltung der Förderung



Zuwendungsgeber



Bundesministerium
für Verkehr

Projektträger – Ihr Ansprechpartner für die Förderung und Antragstellung



projektträger
jülich

Unterstützende Fachberatung für das BMV und PtJ



Nationale
LEITSTELLE
Ladeinfrastruktur

Markthochlauf e-Lkw vorantreiben

Zentrale politische Bedeutung



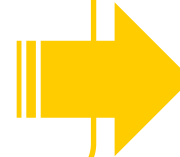
Verankert im **Koalitionsvertrag**



Zentraler Fahrplan für die Umsetzung
der Klimaschutzmaßnahmen im
Straßengüterverkehr bis 2030



Weitere politische Weichenstellungen:
**z.B. Mautbefreiung, THG-Quote,
Kfz-Steuerbefreiung, Flottenzielwerte**



Ziele der neuen Förderrichtlinie

E-Lkw-Ladeinfrastruktur als Schlüsselanwendung



Unterstützung des Straßengüterverkehrs beim **Umstieg** auf Elektromobilität und des **Markthochlaufs** von e-Lkw



Beschleunigter, vorauslaufender Aufbau von nicht-öffentlich und öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur



Aufbau eines bundesweit **flächendeckenden** Ladenetzes für e-Lkw zur Erfüllung der AFIR-Anforderungen



Beitrag zur **THG-Einsparung** durch die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs



Ihre Ziele im Blick

Attraktive Förderung

- **1 Milliarde** Euro Fördergeld über 4 Jahre
→ 200 Millionen Euro für 2026



Planbarkeit & Flexibilität

- Planbarkeit: **Mehrjähriges** Förderprogramm mit mehreren Aufrufen
- So **bürokratiearm** wie möglich
- **Flexibilität** durch mehrere Förderaufrufe, um auf Marktgeschehen reagieren zu können

Zielgruppenspezifische Ausgestaltung

- Drei spezifische Förderaufrufe
- Besondere Berücksichtigung der Anforderungen von **KMU** in der Logistikbranche
- Keine Verknüpfung mit der Nfz-Flotte
→ **unabhängig vom Fahrzeugbestand oder der Fahrzeugbeschaffung**

Zeitschiene

Veröffentlichung der Förderrichtlinie
und **ersten Aufrufe**

Veröffentlichung
weitere Förderaufrufe



**Veröffentlichung nächste
Förderaufrufe**
(öffentliche und nicht-öffentlich
zugängliche Ladeinfrastruktur)

Laufzeitende der
Förderrichtlinie

Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für e-Lkw

Drei zielgruppenspezifische Aufrufe

	Aufruf A	Aufruf B	Aufruf C
Fördergegenstand	<ul style="list-style-type: none"> Aufbau von nicht-öffentlicher Ladeinfrastruktur (z.B. Depot, Betriebshof) 		<ul style="list-style-type: none"> Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur (z.B. Rastanlagen, Ladehubs)
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> Fokus auf kleinst-, kleine und mittlere Unternehmen 	<ul style="list-style-type: none"> alle Unternehmen 	<ul style="list-style-type: none"> Fokus auf Anbieter öffentlicher Ladeinfrastruktur
Verfahren	<ul style="list-style-type: none"> Nicht wettbewerbliches Verfahren 	<ul style="list-style-type: none"> Wettbewerbliches Verfahren 	<ul style="list-style-type: none"> Wettbewerbliches Verfahren
Antragsvolumen	<ul style="list-style-type: none"> Bei De-minimis bis zu 300.000 Euro Bei AGVO bis zu 1 Mio. Euro 	<ul style="list-style-type: none"> Bis zu 5 Mio. Euro 	<ul style="list-style-type: none"> Bis zu 5 Mio. Euro

Wann ist Ladeinfrastruktur „öffentlich“ und wann nicht?

Nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur

- Sowohl das Gelände, auf dem die Ladeinfrastruktur errichtet ist, als auch die Ladeinfrastruktur selbst sind nur für einen **begrenzten, klar definierten Nutzerkreis** zugänglich.

Öffentliche Ladeinfrastruktur

- Die Ladeinfrastruktur ist **für die Allgemeinheit zugänglich**.
- Der Zugang ist für alle **Nutzergruppen uneingeschränkt und jederzeit möglich**.
- Die Nutzung ist nicht auf bestimmte Nutzer beschränkt (diskriminierungsfrei).



Definition gemäß Art. 2 Nr. 45 und EG 11 [AFIR](#)

Was wird gefördert?

Anschaffung und Errichtung fabrikneuer Ladepunkte, d.h. auch:

- der erforderliche Netzanschluss
- Lade-, Last- und Energiemanagementsysteme
- Batteriespeicher
- Tiefbauarbeiten

- Nicht förderfähig: Planungsleistungen, Betriebskosten, Leasingraten etc.

Technische
Anforderungen

Nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur

Aufruf A

Aufruf B

- Mindestladeleistung: 50 kW (DC) pro Ladepunkt
- Geeignet für e-Lkw der EG-Fahrzeugklasse N2 und N3;
- geeignete Zufahrts-, Park- und Rangiermöglichkeiten mindestens für N2-Fahrzeuge

Öffentliche Ladeinfrastruktur

Aufruf C

- Mindestladeleistung: 100 kW (DC) pro Ladepunkt
- je Standort: Gesamtleistung mind. 1.500 kW und mind. ein Ladepunkt \geq 350 kW
- Geeignet für e-Lkw der EG-Fahrzeugklasse N2 und N3;
- geeignete Zufahrts-, Park- und Rangiermöglichkeiten mindestens für N3-Fahrzeuge

Aufruf A: Nicht-öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur (KMU)

Antragsberechtigt: Kleinstunternehmen, kleine und mittlere Unternehmen (KMU) nach EU-Definition

Antragsfrist: 5. Juni – 30. September 2026 (oder bis Haushaltsmittel ausgeschöpft sind)

Auswahlverfahren:

Vollständig eingegangene Anträge werden in der Reihenfolge des Eingangs geprüft und bewilligt – kein Wettbewerbsverfahren.



Förderkonditionen: Festbetrag von **500 Euro (netto) pro kW**

nach De-minimis-Verordnung:

maximal 300.000 Euro pro Antrag

nach AGVO: maximal 1 Million Euro pro Antrag

(verbundene Unternehmen zusammen maximal 10 Millionen Euro).
Kleinstunternehmen und kleine Unternehmen müssen mindestens 50 % und mittlere Unternehmen mindestens 60 % der förderfähigen Ausgaben als Eigenmittel aufbringen.

Aufruf B: Nicht-öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur (alle Unternehmen)

Antragsberechtigt: juristische Personen des privaten und öffentlichen Rechts sowie wirtschaftlich tätige natürliche Personen

Antragsfrist: 26. Mai – 07. Juli

Auswahlverfahren: Wettbewerb nach Förderintensität

Die Rangfolge der Anträge wird durch die beantragte Förderintensität bestimmt. Vorhaben mit geringerer Förderintensität werden im Wettbewerb bevorzugt berücksichtigt.

Festbetragsfinanzierung mit einer Förderintensität von **maximal 500 € (netto) pro kW**



Die Förderintensität [€/kW] wird vom Antragstellenden im Antrag festgelegt und darf den angegebenen Höchstwert nicht überschreiten.

Maximal 5 Millionen Euro pro Antrag.

Aufruf C: Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur (alle Unternehmen)

Antragsberechtigt: juristische Personen des privaten Rechts

Antragsfrist: 26. Mai – 07. Juli

Auswahlverfahren: Wettbewerb nach Kriterien

- 70% Förderintensität (gewählte € pro kW Ladeleistung)
- 20% Aufbau an AFIR-Standorten
- 10% Anbieten eines Durchleitungsmodells

Festbetragsfinanzierung mit einer Förderintensität von **maximal 500 € (netto) pro kW**



Die Förderintensität [€/kW] wird vom Antragstellenden im Antrag festgelegt und darf den angegebenen Höchstwert nicht überschreiten.

Maximal 5 Millionen Euro pro Antrag.

Antragstellung und weitere Informationen

Der Antrag läuft über das Antragsystem **easy-Online** (foerderportal.bund.de).

Informationen zur Antragstellung: [PtJ: Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge](#)

Übersichtsschema: [PtJ – Auswahlhilfe](#)

FAQs

- Aufruf A: [PtJ - FAQs Aufruf A](#)
- Aufruf B: [PtJ - FAQs Aufruf B](#)
- Aufruf C: [PtJ: FAQ – Häufig gestellte Fragen und Antworten](#)

Kontakt Daten Projektträger PtJ:

T 030 20199-3500

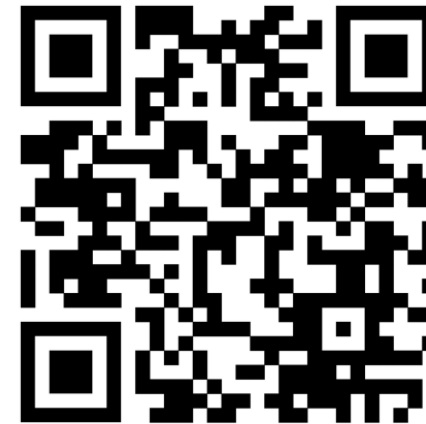
E ptj-lis-e-lkw@ptj.de

Noch Fragen?

Aufzeichnungen der Online-Seminare zur eLkw-LIS



- Allgemein und aufrufspezifisch
- Auf dem [YouTube-Kanal der NOW GmbH](#)



Nationale
LEITSTELLE
Ladeinfrastruktur

JO NOW

Vielen Dank!

Einfach laden. Daran arbeiten wir.

[nationale-leitstelle.de](https://www.nationale-leitstelle.de)

Folgen Sie uns auf LinkedIn

