

Neues Förderprogramm für E-Mobilität

Ist das der Meilenstein für die Ladeinfrastruktur im Mietwohnungsbau?

Parallel zur steigenden Nachfrage nach Stromern steigt die Nachfrage nach einem Stellplatz mit Lademöglichkeit im Mehrparteienhaus. Doch vielerorts hakt es noch. Auf dem Weg zu einer flächendeckenden Versorgung mit Lademöglichkeiten könnte die in diesem Jahr beschlossene Bundesförderung ein Meilenstein sein.

Zumindest herrscht ein enormes Anfrageaufkommen, teilt die Bundesregierung mit. Aktuell werden über das Bundesförderprogramm „Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern“ bis zu 2.000 Euro pro Stellplatz gefördert.

Beim VDIV heißt es, es sei unstrittig, dass für den Erfolg der Elektromobilität nicht allein der Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur maßgeblich ist, sondern die Verfügbarkeit im Alltag – mithin am Wohnort. „Genau hier liegt ein zentraler Engpass: Bewohner von Mehrfamilienhäusern haben häufig keinen Zugang zu privater Ladeinfrastruktur und damit faktisch keine gleichwertigen Möglichkeiten, Elektromobilität zu nutzen. Eine Schieflage, die den Markthochlauf bremst“.

Eine halbe Milliarde Fördergelder

Der Verband begrüßt, dass die neue Richtlinie genau diesen bislang unterschätzten Bereich in den Blick nimmt. Anders als frühere Programme, die primär auf Einzellösungen ausgerichtet waren, zielt sie auf die systemische Erschließung des Gebäudebestandes.

Das Förderprogramm zum Aufbau von Ladeinfrastruktur in und an Mehrparteienhäusern hat ein Volumen von 500 Millionen Euro.

Drei Zielgruppen

Fördergelder beantragen können Gemeinschaften der Wohnungseigentümer, kleine und mittlere Unternehmen (KMU) sowie Privateigentümer von Wohneigentum zur Vermietung und Wohnungsbaugesellschaften,

beziehungsweise Immobilienunternehmen mit größerem Wohnungsbestand. Damit werden erstmals WEG als eigene Zielgruppe mit eigener Antragstellung beachtet. Der VDIV wertet dies als einen politischen Erfolg des Verbandes, der im Vorfeld in intensiven Gesprächen mit dem Bundesverkehrsministerium die besonderen Herausforderungen von Wohnungseigentümergeinschaften herausarbeiten konnte.

Fördergegenstand: Infrastruktur statt Einzellösung

Gefördert werden die Anschaffung und Errichtung privater Ladeinfrastruktur sowie die technische Erschließung der Stellplätze, einschließlich Netzanschluss und baulicher Maßnahmen. Ladepunkte müssen Leistun-



Die Nachfrage nach Ladeinfrastruktur im Mietwohnungsbau steigt.

FOTO: ELE GMBH GELSENKIRCHEN

gen zwischen 11 und 22 kW ermöglichen; Last- und Lademanagement ist zulässig. Zentrale Voraussetzung ist ein systemischer Ansatz: Pro Gebäude sind mindestens 20 Prozent der Stellplätze sowie mindestens sechs Stellplätze vorab zu verkabeln. Gefördert wird damit nicht die punktuelle Installation, sondern der Aufbau einer Infrastruktur, die ausbaufähig ist.

Auch die Förderlogik ist differenziert ausgestaltet

Für Eigentümergemeinschaften, KMU und private Vermieter erfolgt die Vergabe nach Antragseingang im Rahmen einer Festbetragsfinanzierung. Für Wohnungsbaugesellschaften und Immobilienunternehmen mit größerem Wohnungsbestand gilt hingegen ein wettbewerbliches Verfahren auf Grundlage der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO), bei dem die Förderung als Anteilsfinanzierung gewährt wird. Gefördert wird mit bis zu 1.300 Euro je Stellplatz ohne Wallbox, 1.500 Euro mit Wallbox und 2.000 Euro bei bidirektionalem Laden. Die Antragstellung ist für die ersten beiden Zielgruppen bis 10. November 2026 mög-

lich. Für das wettbewerbliche Verfahren galt eine Frist bis 15. Oktober 2026. Da die Mittel für zentrale Zielgruppen nach Antragsingang vergeben werden, ist eine frühzeitige Antragstellung entscheidend, heißt es im Haus des Verkehrsministers Patrick Schnieder.

Verfahrenslogik als zentraler Hebel

Aus Sicht des VDIV liegt der eigentliche Hebel jedoch nicht allein in der Förderhöhe, sondern in der Verfahrenslogik. „Ein wesentliches Element ist die zeitliche Entkopplung von Antragstellung und Beschlussfassung“: Laut dem begleitenden Leitfaden („WEGweiser“) kann ein Förderantrag auch gestellt werden, wenn zum Zeitpunkt der Antragstellung noch kein Beschluss der Eigentümergemeinschaft vorliegt. In diesem Fall ist der Beschluss innerhalb von sechs Monaten nach positiver Erstbescheidung nachzureichen. Auf diese Weise wird ein zentrales Hindernis im Bestand ausgeräumt. „Denn in der Praxis scheitern Vorhaben häufig nicht am fehlenden Interesse, sondern an den zeitaufwändigen Abstimmungsprozessen innerhalb von Wohnungseigentümergein-

schaften. Die Möglichkeit, Antragstellung und Beschluss zeitlich zu entkoppeln, verschiebt den kritischen Pfad von der Eigentümerversammlung hin zur inhaltlichen und technischen Vorbereitung“.

WEG als strukturelle Herausforderung

Die Förderung greift ein lange unterschätztes Problem auf: Im Mehrfamilienhaus ist Ladeinfrastruktur kein Produkt, sondern ein System. Investition, Entscheidung, Nutzung und Haftung fallen auseinander.

Das Wohnungseigentumsrecht sichert zwar den Anspruch auf Ladeinfrastruktur, überlässt die konkrete Umsetzung jedoch der Gemeinschaft, und damit einem komplexen Abstimmungsprozess.

Im Mittelpunkt stehen daher insbesondere Kostenverteilung, Betreiberfragen sowie Zugang und Abrechnung, die innerhalb der Eigentümergemeinschaft zu klären sind, während gleichzeitig technische Restriktionen im Bestand zu berücksichtigen sind (begrenzte Netzanschlüsse, veraltete Elektroinstallationen und fehlende Leistungsreserven). Erforderlich sind daher integrierte Gesamtkonzepte, die vorausschauende Erschließung der Stellplätze, intelligentes Lastmanagement und klare Betriebsmodelle verbinden. Einzellösungen führen häufig zu überlasteten Netzanschlüssen, unklarer Abrechnung und fehlender Erweiterbarkeit. Gleichzeitig konkurrieren Ladeinfrastruktur, Wärmepumpen, Photovoltaik und Speicher um begrenzte Anschlussleistung. „Ohne integrierte Planung entstehen neue Engpässe“, warnt der VDIV.

Hoher Handlungsdruck im Bestand

Laut Zensus 2022 gibt es in Deutschland 43,4 Millionen Wohnungen, davon rund 9,3 Millionen im Wohnungseigentum. Gleichzeitig wird ein erheblicher Teil des Ladebedarfs im privaten Umfeld gedeckt – mit steigender Tendenz. Prognosen zufolge wird bis 2030 rund 45 Prozent der Energiemenge zu Hause geladen. Für denselben Zeitraum wird mit rund 1,6 Millionen batterieelektrischen Fahrzeugen in Mehrfamilienhäusern mit Stellplätzen gerechnet. „Ohne Lösungen im Gebäudebestand entsteht hier eine massive Versorgungslücke. Die neue Bundesförderung markiert einen wichtigen Schritt. Erstmals werden Förderlogik und die typischen Entscheidungsprozesse in Wohnungseigentümergemeinschaften zumindest teilweise aufeinander abgestimmt. Ob daraus ein flächendeckender Ausbau entsteht, entscheidet sich nun in der Umsetzung vor Ort, sagt Dr. Katharina Flämig, Referentin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit beim VDIV.“



Manfred Ackermann, Geschäftsführer der Emscher Lippe Energie GmbH ELE sagt:
„Der Bedarf an privater und öffentlicher Ladeinfrastruktur wächst weiter. Nach Angaben des Landes NRW soll sich die Anzahl der Ladepunkte bis 2030 verfünffachen.“



Ista-Umfrage: Wo hakt es noch?

Unabhängig von der neuen Förderung stellt sich die Ist-Situation im Mehrfamilienbau bislang jedenfalls vielfach schwierig dar. Wo hakt es noch beim Stromtanken in Wohngebäuden? Technische Machbarkeit (63 Prozent), und ein aus Sicht der Vermieter bislang zu geringer Mieterbedarf (55 Prozent) und hohe Investitionskosten (56 Prozent) sind die größten Hürden beim Ausbau der E-Ladeinfrastruktur im deutschen Wohnungsbestand. Das hat eine Befragung von ista unter 200 Entscheidern der Branche ergeben. Die Investitionskosten werden nun durch die neue Bundesförderung „Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern“ adressiert, heißt es, „doch es bestehen zahlreiche weitere Herausforderungen“. Innerhalb der kommenden drei Jahre rechnen die Be-

fragten mit einem Ladebedarf von durchschnittlich elf Prozent ihrer Mieterschaft – Tendenz steigend.

„Im Mieterland Deutschland ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern entscheidend für das Gelingen der Mobilitätswende“, sagt Christoph Klinck, Tribe Lead Commercial & Industrial bei ista und Geschäftsführer bei Chargemaker. „Vermutlich hohe Investitionskosten und lange Amortisationsdauern fordern die Wohnungswirtschaft bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur heraus. Mit dem ‚Masterplan Ladeinfrastruktur 2030‘ wird dies zwar nun angegangen, aber viele Programme werden nach dem Prinzip ‚First come, first serve‘ vergeben. Deshalb sollten sich Interessenten schon jetzt vorbereiten und ein zukunfts-sicheres Ladeinfrastruktur-Konzept aufsetzen lassen.“

Private Wohnungsunternehmen treiben den Markt

Unter den Befragten der Studie sind die privaten Wohnungsunternehmen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur derzeit am weitesten: 62 Prozent verfügen bereits in mindestens einer Liegenschaft über Ladeinfrastruktur. Bei Genossenschaften (52 Prozent) und kommunalen Unternehmen (48 Prozent) liegt der Anteil niedriger. Bislang dominieren sogenannte 1-zu-1-Wallboxen, die einzelnen Mietern fest zugeordnet sind. Geteilte Ladepunkte gewinnen jedoch an Bedeutung, insbesondere bei Projektentwicklern. (Halb-)öffentliche Ladepunkte spielen bislang eine untergeordnete Rolle – mit einer Ausnahme: 60 Prozent der befragten Genossenschaften können sich vorstellen, solche Angebote künftig zu schaffen.

Drei erfolgreiche Praxisbeispiele

Energieversorger ELE investiert mit

Die Emscher Lippe Energie GmbH ELE beteiligt sich an den Investitionskosten für Ladeinfrastruktur im Mehrfamilienhaus. Geschäftsführer Manfred Ackermann: „Der Bedarf an privater und öffentlicher Ladeinfrastruktur wächst weiter. Nach Angaben des Landes NRW soll sich die Anzahl der Ladepunkte bis 2030 verfünffachen. Gleichzeitig kommen viele Projekte in Mehrfamilienhäusern bislang nicht über die Planungsphase hinaus. Hohe Anfangsinvestitionen und komplexe technische Anforderungen bremsen den Ausbau. Genau hier setzen wir an. Die ELE berät zu Fördermöglichkeiten und beteiligt sich unter bestimmten Voraussetzungen an den Kosten für die grundlegende Infrastruktur“.

Dabei investiert die ELE gezielt in die technische Basis, ohne die keine Ladepunkte entstehen können. In der Praxis bedeutet das zum Beispiel: Ein Garagenhof oder eine Tiefgarage wird zunächst mit Leitungen und Verteilertechnik so vorbereitet, dass mehrere Stellplätze angeschlossen werden können. Die aufwendigere Grundinstallation erfolgt einmalig – einzelne perspektivische Ladepunkte für E-Autos lassen sich später bei Bedarf einfach ergänzen. Da gerade diese ersten Schritte die größten Kosten verursachen, übernimmt die ELE in geeigneten Fällen einen Teil der Investition und erleichtert so den Einstieg.

„Viele Projekte scheitern nicht am Willen, sondern an den hohen Anfangsinvestitionen“, sagt Stadtwerke-Chef Ackermann. „In dem wir uns an der Grundinstallation betei-

ligen, machen wir den Ausbau in einigen Fällen überhaupt erst möglich.“

Die ELE setzt auf langfristige Lösungen.

Gemeinsam mit Eigentümern, Vermietern und Wohnungsunternehmen schafft sie die Grundlage für einen schrittweisen Ausbau der privaten Ladeinfrastruktur, der mit dem Bedarf wachsen kann. Ergänzend unterstützt das Unternehmen bei der Planung und zeigt, wie sich Fördermittel sinnvoll einbinden lassen.

Die ELE prüft jede Beteiligung individuell und berücksichtigt dabei die technischen Voraussetzungen vor Ort sowie die Struktur des Projekts.

Ziel sind wirtschaftlich tragfähige Lösungen, die Elektromobilität im Wohnumfeld möglichst vielen Menschen zugänglich machen.

Degewo startet mit Kooperationspartnern

Das Berliner Wohnungsunternehmen Degewo hat vergangenes Jahr den Innovationswettbewerb ausgeschrieben, um mit geeigneten Kooperationspartnern wirtschaftliche und zugleich bezahlbare Lösungen für Ladeinfrastruktur im kommunalen Wohnungsbau zu entwickeln. Mit der smart_up Challenge 2025 hat degewo nach innovativen Lösungen gesucht, um Elektromobilität alltagstauglich in Berliner Wohnquartieren zu verankern.

Nun stehen die vier Unternehmen fest, die ihre Modelle in realen Quartieren erproben werden: Techem Energy Services GmbH, enercity AG & Rockethome GmbH, Chargemaker GmbH (ista Gruppe) und mraElectric. Com GmbH.

Ihre Lösungen decken ein breites Spektrum ab – von individuellen Wallboxen über Sharing Modelle für Mieterinnen und Mieter bis hin zu halböffentlichen Ladepunkten.

Lade-Lösung für Wohnungswirtschaft geht in Trier an den Start

Gemeinsam mit der Elektro-Innung Trier-Saarburg bieten die Stadtwerke Trier seit Juni eine Komplettlösung an. „Mit dem Modell ist es für Wohnungseigentümergeinschaften, Eigentümer oder Wohnungsbau-gesellschaft möglich, eine günstige Lade-lösung für ihre Mieter zu schaffen:

Die Elektrofachbetriebe der Innung sind verantwortlich für Planung und Installation der Ladeinfrastruktur vor Ort. Die Stadtwerke übernehmen anschließend den kaufmännischen Betrieb der Ladeinfrastruktur, liefern den Ökostrom und stellen die Ladekarten bereit. Über die Ladekarten können die Nutzerinnen und Nutzer ihre Ladevorgänge bequem abrechnen und gleichzeitig auch unterwegs zu attraktiven Konditionen laden.



Autorin

Christina Hövener-Hetz,
Medienbüro Hövener