



FOTO: NATURSTROM

Im Geschosswohnungsbau noch eine Seltenheit: Wallboxen fürs Laden von Elektrofahrzeugen



FOTO: NATURSTROM

Das Förderprogramm „Laden im Mehrparteienhaus“ des Bundesverkehrsministeriums soll der Booster für Wallboxen sein.

Förderung von E-Mobilität in Mehrfamilienhäusern

Professionelle Lösungen für Ladestationen in der Tiefgarage

Die Verkehrswende kommt langsam ins Rollen. 2025 wurden in Deutschland rund 545.000 batterieelektrische Pkw neu zugelassen; das entsprach einem Anteil von 19,1 Prozent an allen Pkw-Neuzulassungen. Im ersten Quartal 2026 setzte sich der Trend fort: knapp 160.000 reine Elektro-Pkw wurden neu zugelassen, 41,3 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Damit wächst der Druck, die Ladeinfrastruktur auszubauen.

Das gilt nicht nur für Autobahnen oder Supermärkten, sondern vor allem dort, wo Fahrzeuge am längsten stehen: zu Hause. Gerade in Mehrfamilienhäusern ist der Nachholbedarf groß. Laut ADAC verfügten 2022 nur sieben Prozent der befragten Mehrfamilienhaus-Objekte über Wallboxen oder Ladesäulen, weitere elf Prozent zumindest über eine Steckdose. Gleichzeitig verweist das Bundesverkehrsministerium auf rund neun Millionen Stellplätze in Mehrparteienhäusern, von denen die allermeisten noch nicht erschlossen sind.

Förderung soll Engpass im Bestand lösen

Genau hier setzt das Bundesprogramm „Laden im Mehrparteienhaus“ an. Das Bundesverkehrsministerium stellt dafür 500 Millionen Euro bereit. Gefördert werden Bestandsgebäude mit drei oder mehr Wohneinheiten, die überwiegend Wohnzwecken dienen. Zuschussfähig sind unter anderem

Vorverkabelung, Ladepunkte, Netzanschluss, bauliche Maßnahmen und technische Ausrüstung.

Antragsberechtigt sind Wohnungseigentümergemeinschaften, einzelne Eigentümer, Privateigentümer von Mehrparteienhäusern, KMU sowie Unternehmen mit großen Wohnbeständen. Die Antragstellung ist seit dem 15. April 2026 über das Portal www.laden-im-mehrparteienhaus.de möglich, dort finden sich auch umfangreiche Hilfestellungen rund um den Antrag. WEGs, private Vermieter und KMU können Anträge bis zum 10. November 2026 einreichen, große Wohnungsunternehmen durchliefen ein wettbewerbliches Verfahren mit Frist bis zum 15. Oktober 2026. Es gilt jedoch: Falls die verfügbaren Fördermittel bereits vor Fristende ausgeschöpft sind, gehen die zu spät Gekommenen leer aus.

Die Förderhöhe richtet sich nach dem Ausbaugrad. Pro zu elektrifizierenden Stellplatz sind maximal 1.300 Euro für die reine Vor-

verkabelung möglich, maximal 1.500 Euro mit Wallbox und maximal 2.000 Euro, wenn ein Ladepunkt bidirektionales Laden unterstützt. Die Ladeleistung pro Ladepunkt darf maximal 22 Kilowatt betragen. Voraussetzung ist zudem, dass mindestens 20 Prozent der Stellplätze vorverkabelt beziehungsweise mindestens sechs Stellplätze elektrifiziert werden.

Das Programm ist damit mehr als ein Zuschuss für einzelne Wallboxen. Es belohnt vorausschauende Quartiers- und Gebäudeplanung – mit Blick auf den klammen Bundeshaushalt vermutlich ein letztes Mal, mit einer Verlängerung ist jedenfalls kaum zu rechnen.

Die Gelegenheit ist daher günstig, um vorausschauend das große Ganze in den Blick zu nehmen. Denn wer heute lediglich den akuten Wunsch eines einzelnen E-Auto-Fahrers erfüllt, riskiert später teure Nachrüstungen, wenn andere Stellplatzeigentümer nachziehen wollen. Dann wird das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) die Nachrüstung erforderlich machen - ohne Förderung. Wer dagegen jetzt Kabeltrassen, Netzanschluss, Lastmanagement und Zählerkonzept gleich auf mehrere Stellplätze auslegt, schafft eine Infrastruktur, die mit dem Bedarf wachsen kann.

Warum Mehrfamilienhäuser besonders anspruchsvoll sind

In Mehrfamilienhäusern treffen meist rechtliche, bauliche und wirtschaftliche Fragen aufeinander. Eigentümer haben grundsätzlich einen Anspruch auf angemessene bauliche Veränderungen, die dem Laden elekt-



Kinderleicht ist das Laden eines E-Autos nur mit funktionierender Ladeinfrastruktur.



E-Mobilität wird deutlich attraktiver, wenn das Auto zu Hause aufgeladen werden kann.

risch betriebener Fahrzeuge dienen. Mieter können ebenfalls verlangen, dass bauliche Veränderungen zum Laden erlaubt werden. In der Praxis bleibt es anspruchsvoll: Die Gemeinschaft muss über das „Wie“ der Umsetzung entscheiden, der Vermieter ist bei Mietverhältnissen als Zwischeninstanz eingebunden, und die Kostenverteilung ist konfliktträchtig.

Hinzu kommen technische Fragen. Viele Hausanschlüsse wurden nie dafür geplant, dass perspektivisch mehrere Fahrzeuge gleichzeitig laden. Ohne intelligentes Lastmanagement drohen Lastspitzen – mit Lastmanagement steigen jedoch Planungsaufwand und Investitionskosten. In älteren Gebäuden fehlen zudem häufig Platzreserven für zusätzliche Zähler- und Schaltschränke. Leitungen müssen durch Keller, Schächte oder Brandschutzabschnitte geführt werden.

Eine ADAC-Befragung aus dem Jahr 2022 zeigt, dass diese Hürden in der Praxis eine Rolle spielen: Rund ein Drittel empfand die Abstimmung in der Eigentümergemeinschaft als besonders kompliziert, 56 Prozent nannten die passende Ladetechnik als Herausforderung, 47 Prozent die hohen Kosten. 22 Prozent wünschten sich eine Komplettlösung aus einer Hand – von Information und Planung bis zu Betrieb und Abrechnung.

Oft unterschätzt: die Abrechnung

Wenn die Technik installiert ist, beginnt eine zweite Herausforderung: Wer zahlt welchen Strom? In Mehrfamilienhäusern kann Ladestrom nicht einfach pauschal über das Haus-

geld verteilt werden. Wer lädt, muss verbrauchsgenau zahlen; wer nicht lädt, darf nicht belastet werden. Dafür braucht jeder abrechnungsrelevante Ladepunkt eichrechtskonforme Messtechnik.

Ebenso wichtig ist die eindeutige Zuordnung der Ladevorgänge. In gemeinschaftlichen Tiefgaragen muss technisch sichergestellt sein, dass nur berechtigte Nutzer laden und dass jeder Ladevorgang der richtigen Person zugeordnet wird. In der Regel geschieht das über RFID-Karten, Apps oder andere Authentifizierungslösungen. Ohne diese digitale Zugangskontrolle drohen Fremdladen, Streit über Kosten und in allen Fällen ein hoher Verwaltungsaufwand.

Besonders anspruchsvoll wird es, wenn der Ladestrom über den allgemeinen Hausanschluss läuft. Dann kauft die WEG oder der Gebäudeeigentümer den Strom zunächst zentral ein. Anschließend müssen einzelne Ladevorgänge sauber aus dem Gesamtverbrauch herausgerechnet und den tatsächlichen Nutzern zugeordnet werden. Bei dynamischen Stromtarifen, deren Arbeitspreis analog zur Strombörse viertelstündlich schwankt, wächst die Komplexität weiter, weil nicht nur die geladene Kilowattstunde zählt, sondern auch der Zeitpunkt des Ladevorgangs. Wird die Ladeleistung durch ein Lastmanagement gedrosselt, darf die Abrechnung nicht zulasten einzelner Nutzer verzerrt werden. Maßgeblich bleibt der Verbrauch, nicht die Standzeit. Jedoch muss bei von mehreren Nutzern gemeinsam genutzten Ladepunkten selbstverständlich auch eingepreist werden, wie lange Nutzer den Ladepunkt belegen.

Auch steuerlich kann der Betrieb sensibel werden. Wenn eine WEG oder ein privater Vermieter Ladestrom mit Aufschlag weiterverkauft, können gewerbe- und steuerrechtliche Fragen entstehen. Viele Eigentümergemeinschaften und Verwaltungen wollen darum das vermeintliche Risiko nicht eingehen, selbst Energieanbieter zu werden. Externe Betreiber- und Abrechnungsmodelle können zwar entlasten, verursachen aber ebenfalls Kosten.

Fazit: Die Chance liegt in der professionellen Gesamtlösung

Die Komplexität ist jedoch kein Grund aufzugeben. Das Förderprogramm des Bundes senkt die Investitionshürden – das ist ein ganz zentraler Schritt. Parallel zur Finanzierbarkeit müssen die organisatorischen Fragen, die technische Planung und die kaufmännische Abwicklung im Gesamtpaket betrachtet werden. Wer frühzeitig Gebäudeelektrik und Brandschutz, Lastmanagement, Messkonzept, Nutzerverwaltung und Abrechnung zusammendenkt, bohrt ein dickes Brett, vermeidet aber am langen Ende unnötige Zusatzaufwände.



Autor

Klaus Gruber,
Key Account Manager
naturstrom fahrstrom