

Kurzstudie im Auftrag von T&E Deutschland  
Abschlusspräsentation, Dezember 2025

---

# Finanzierungsmöglichkeiten für den Ausbau von Ladeinfrastruktur an Mehrparteienhäusern

# Inhaltsverzeichnis

---

## 1. Einleitung

## 2. Beschreibung der ausgewählten Förderinstrumente

1. Annahmen quantitative Bewertung
2. Investitionszuschuss groß
3. Investitionszuschuss klein
4. Förderkredit mit Tilgungszuschuss, zinsgünstig
5. Förderkredit mit Tilgungszuschuss, zinsfrei
6. Sonderabschreibung analog zu §35c EStG (selbstgenutztes Wohneigentum)
7. Sonderabschreibung analog zu §7b EStG (Vermieter:innen)
8. Ergebnisüberblick

## 3. Diskussion und Fazit



KI-generiertes Bild © BMFTR

# Ziel

## Einleitung

---

### Ziel

Die Studie zeigt **Finanzierungsmöglichkeiten für den Ausbau von Ladeinfrastruktur an Mehrparteienhäusern (MPH) über die Vorgaben des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) hinaus** auf, welche den finanziellen Druck auf die beteiligten Akteure (Mietende, Wohnungsbau etc.) mindern können. Zusätzlich zur Identifikation unterschiedlicher Finanzierungsmöglichkeiten werden jeweils **Vor- und Nachteile** aufgezeigt sowie eine **Potenzialabschätzung (finanziell)** für eine ambitionierte Ausgestaltung des GEIG durchgeführt.

# Infrastrukturlücke auf Basis GEIG/EPBD

## Einleitung

- Ziele GEIG: Beschleunigung des Ausbaus der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität + Bezahlbarkeit des Bauens und Wohnens
- GEIG muss aufgrund EPBD-Novelle bis Ende April 2026 überarbeitet werden
- Vorgaben für MPH im Bestand nur bei größerer Renovierung
- Renovierungsrate ca. 1 % pro Jahr

Der Großteil der Stellplätze befindet sich an MPH im Bestand und bleibt aufgrund ausbleibender Renovierungen unberührt.

EPBD: Energy Performance of Buildings Directive

GEIG: Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz

Kühnbach, M.; Plötz, P.; Stephan, A.; Kähler, J.; Surmann, A.; Biener, W.; John, R. (2024): Potenziale von Stellplätzen an Wohn- und Nichtwohngebäuden zur Bereitstellung privater Ladeinfrastruktur. Freiburg, Karlsruhe. Fraunhofer ISE, Fraunhofer ISI.

Tabelle 1: Anforderungen an Ladeinfrastrukturausbau durch GEIG & EPBD-Novelle (Auszug)

Die Vorgaben der EPBD entsprechen der vorläufigen Einigung zwischen Europäischem Parlament und EU-Ministerrat.

\*Verzögerungen für kürzlich renovierte Gebäude möglich

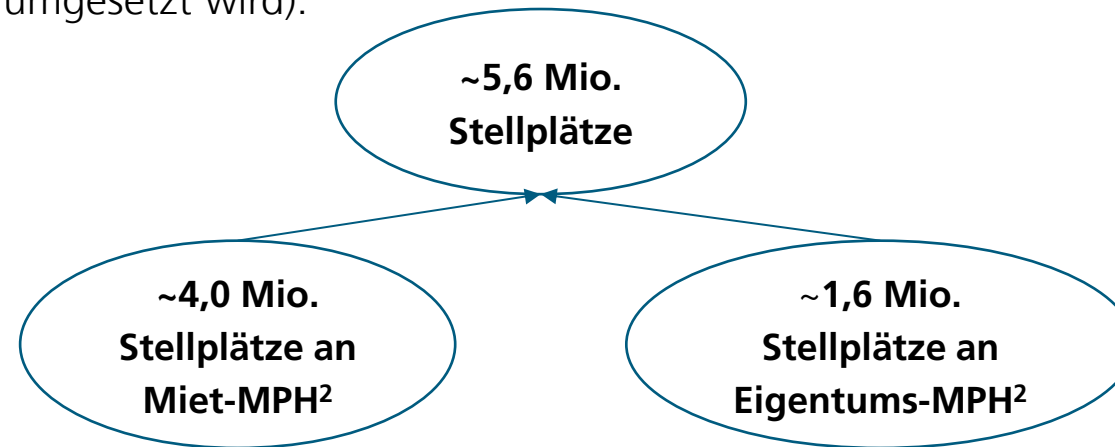
	Wohngebäude	Nichtwohngebäude
Neu- bau	GEIG: > 5 Stellplätze: Ausstattung jedes Stellplatzes mit Leitungsinfrastruktur	GEIG: > 6 Stellplätze: Ausstattung min. jedes 3. Stellplatzes mit Leitungsinfrastruktur + Errichtung min. ein Ladepunkt
	EPBD: > 3 Stellplätze: Ausstattung von min. 50 % d. Stellplätze mit Vorverkabelung, restl. Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur + Errichtung min. ein Ladepunkt	EPBD: > 5 Stellplätze: Ausstattung von min. 50 % d. Stellplätze mit Vorverkabelung, restl. Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur + Errichtung min. ein Ladepunkt je 5 Stellplätze (Bürogebäude: Ausstattung mit min. einem Ladepunkt je 2 Stellplätze)
Be- stand	<b>Bei größerer Renovierung</b> GEIG: > 10 Stellplätze: Ausstattung jedes Stellplatzes mit Leitungsinfrastruktur	<b>Bei größerer Renovierung</b> GEIG: > 10 Stellplätze: Ausstattung min. jedes 5. Stellplatzes mit Leitungsinfrastruktur + Errichtung min. ein Ladepunkt
	EPBD: > 3 Stellplätze: Ausstattung von min. 50 % d. Stellplätze mit Vorverkabelung, restl. Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur	EPBD: > 5 Stellplätze: Ausstattung von min. 50 % d. Stellplätze mit Vorverkabelung, restl. Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur + Errichtung min. ein Ladepunkt je 5 Stellplätze (Bürogebäude: Ausstattung mit min. einem Ladepunkt je 2 Stellplätze)
	<b>Unabhängig von Renovierung</b>	<b>Unabhängig von Renovierung</b> GEIG: > 20 Stellplätze: Errichtung min. 1 Ladepunkt ab 01.01.2025
	EPBD: Mitgliedsstaaten müssen Förderprogramme gem. Verbreitung Elektrofahrzeuge liefern	EPBD: > 20 Stellplätze: Errichtung Ladepunkte für 10 % d. Stellplätze oder Leitungsinfrastruktur für 50 % d. Stellplätze bis 01.01.2027*, für öffentliche oder öffentlich genutzte Gebäude zusätzlich Vorverkabelung für 50 % d. Stellplätze bis 01.01.2033*



# Überblick Stellplätze an MPH

## Einleitung

- insgesamt ~5,9 Mio.<sup>1</sup> private Stellplätze im Bestand der MPH
- davon ~0,3 Mio. durch Sanierung von GEIG betroffen in den nächsten 5 Jahren (bei 1% Sanierungsrate)
- **nicht-sanierte Stellplätze an Bestands-MPH in den nächsten 5 Jahren** (d.h. nicht von GEIG und dessen Novelle betroffen, wenn EPBD 1:1 in GEIG umgesetzt wird):



- für 2030 erwartet: ca. 1,6 Mio. private und Dienstwagen-BEV in MPH, danach weiterer Hochlauf

<sup>1</sup> Annahme: durchschnittlicher Anteil MPH mit Stellplatz: 27%

<sup>2</sup> Annahme: Jedes Gebäude wird entweder ausschließlich durch Mieter:innen oder durch selbstnutzende Eigentümer:innen bewohnt

# Pläne der Bundesregierung im Masterplan Ladeinfrastruktur 2030

## Einleitung

### Der Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 mit seinen Maßnahmen...

- zielt darauf ab, den Wettbewerb beim Angebot von Ladeinfrastruktur zu stärken sowie die Transparenz und Vergleichbarkeit der Ladepreise zum Nutzen der Endkundinnen und Endkunden zu erhöhen,
- **unterstützt den Aufbau von Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern**, Betriebshöfen und Depots,
- verbessert die Netzintegration von Ladeinfrastruktur und
- fördert Innovationen wie das bidirektionale Laden.

#### 3. Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern

Das Laden zu Hause am Wohngebäude ist der relevanteste und beliebteste Anwendungsfall für die Nutzung von E-Autos. Bewohnerinnen und Bewohner von Mehrparteienhäusern verfügen aber häufig noch nicht über entsprechende Lademöglichkeiten. Um die Investitionsbereitschaft der Eigentümer bzw. Eigentümergemeinschaften zu steigern und den Aufbau von Lademöglichkeiten in Mehrparteienhäusern zu beschleunigen, wird das BMV diesen Aufbau finanziell unterstützen und dabei auch Kosten für die Ertüchtigung des Netzan schlusses und der elektrischen Anlagen der Gebäude berücksichtigen. Das BMV wird Anfang 2026 Details der Förderung veröffentlichen. Voraussetzung für die Umsetzung ist eine ausreichende Mittelausstattung im Haushalt 2026.

#### 10. Mehr Lademöglichkeiten durch bedarfsgerechte Umsetzung der EPBD

Für Nutzerinnen und Nutzer, die keine eigene Lademöglichkeit haben, entstehen durch die Umsetzung der Vorgaben des Artikels 14 der europäischen Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD) umfangreiche neue Lademöglichkeiten, unter anderem im Bereich der Nicht-Wohngebäude wie z.B. auf Handelsparkplätzen. Die Bundesregierung wird die EPBD anwendungs- und bedarfsgerecht im Rahmen der vorgesehenen Frist bis Mai 2026 umsetzen. Das BMWF wird hierzu einen Vorschlag für eine Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) vorlegen. Dieser wird weiterhin eine Pooling-Lösung vorsehen sowie für öffentlich zugängliche Stellplätze an Nichtwohngebäuden (z.B. auf Handelsparkplätzen) eine alternative Erfüllungsoption enthalten, die neben der reinen Anzahl der Ladepunkte auch eine qualitative, nach Ladeleistung berechnete Erfüllungsoption der Ausbaupflicht vorsieht. So wird der anwendungs- und bedarfsgerechte Aufbau von Ladeinfrastruktur ermöglicht, was auf Handelsparkplätzen zur Errichtung von HPC-Ladeinfrastruktur führt. Dadurch wird insbesondere im ländlichen Raum eine flächendeckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Versorgung mit Schnellladeinfrastruktur erreicht.

#### 28. Förderung von innovativen bidirektionalen Ladelösungen

Bidirektionale Ladelösungen stehen aktuell noch am Anfang des Markteintritts. Zur Erfüllung der AFIR-Durchführungsvorschriften arbeitet die Industrie bereits an EU-weit einheitlichen Test- und Prüfverfahren zur Anwendung der ISO 15118-20, so dass der Aufbau bidirektionaler Ladeinfrastruktur zeitnah erfolgen kann. Zur Unterstützung der Einführung und Skalierung bidirektionaler Ladevorrichtungen wird das BMV diese in zukünftigen Förderprogrammen im Rahmen einer Innovationskomponente berücksichtigen. Insbesondere im Rahmen der beabsichtigten Förderprogramme in Mehrparteienhäusern sowie bei Depots und Betriebshöfen wird das BMV die Einführung bidirektionaler Ladelösungen zur Optimierung des Energieverbrauchs und von Betriebsabläufen unterstützen. Die Innovationskomponente wird als Investitionszuschuss die entstehenden Mehrkosten bidirektionaler Ladevorrichtungen angemessen abbilden.

# Unterschiedliche Instrument-Typen am Beispiel Instrumentenmix E-Fahrzeuge

## Einleitung

		PRIMARY PURPOSE		
		Technology Push	Demand Pull	Systemic
PRIMARY TYPE	Economic	R&D grants; contestable funds	Purchase subsidy; annual vehicle tax; toll road fee; parking fee; emissions & fuel tax; rebates	<b>Charging infrastructure subsidies;</b> cooperative R&D grants; broader transport tax reforms
	Regulatory	CO <sub>2</sub> emissions standards; ZEV mandates; targets	Ban of fossil fuel vehicle sales; free bus/transit lane access; free public charging	Emissions zones; standardisation; city planning
	Information	Vehicle dealer education	Labelling; awareness campaigns; test drive events; public exhibitions; public event integration; tourism programs	Stakeholder and public dialogues

Der Fokus der Studie liegt auf ökonomischen Instrumenten.

# Auswahl der Förderinstrumente

## Einleitung

---

### Instrumente für Analyse

- **Investitionszuschuss**
  - groß
  - klein
- **Förderkredit mit Tilgungszuschuss**
  - zinsgünstig
  - zinsfrei
- **Sonderabschreibung**
  - Selbstgenutztes Wohneigentum
  - Vermieter:innen

### Zentrale Annahmen

- Alle Instrumente beziehen sich auf den Ausbau von Ladeinfrastruktur im **Bestand von MPH-Wohngebäuden ohne Renovierung**, d.h. es bestehen bei 1:1-Umsetzung der EPBD ins GEIG keine weiteren Vorgaben.
- Alle Instrumente beziehen sich auf die **Vorbereitung von Ladeinfrastruktur** (Grundinstallation: Strommess- und Verteilungsinfrastruktur, Lastmanagementsystem und Netzwerktechnik, Netzanschluss). Die Wallbox, elektrotechnische Schutzeinrichtungen, Energie- und Datenzuleitungen für die Wallbox werden nicht berücksichtigt.



# Inhaltsverzeichnis

---

## 1. Einleitung

## 2. Beschreibung der ausgewählten Förderinstrumente

1. Annahmen quantitative Bewertung
2. Investitionszuschuss groß
3. Investitionszuschuss klein
4. Förderkredit mit Tilgungszuschuss, zinsgünstig
5. Förderkredit mit Tilgungszuschuss, zinsfrei
6. Sonderabschreibung analog zu §35c EStG (selbstgenutztes Wohneigentum)
7. Sonderabschreibung analog zu §7b EStG (Vermieter:innen)
8. Ergebnisüberblick

## 3. Diskussion und Fazit



KI-generiertes Bild © BMFTR

# Fördervolumen

## Annahmen quantitative Bewertung

### Fiktives Fördervolumen

- **500 Mio. EUR**
- Opportunitätskosten (bspw. Zinseffekte) werden nicht berücksichtigt



### Output Analyse (je Instrument)

- Potenzial: Anzahl mit Grundinstallation **ausgestattete Stellplätze**
- Durchschnittl. **Förderbetrag** pro ausgestattetem Stellplatz
- Durchschnittl. erforderliches **Privatkapital** pro ausgestattetem Stellplatz

Die Ergebnisse sind im Kontext der verwendeten Annahmen und als Größenordnungen zu interpretieren.



Das Potenzial entspricht dem theoretisch möglichen Potenzial, angenommen das komplette Förderbudget würde ausgeschöpft.

# Kosten Grundinstallation pro Stellplatz

## Annahmen quantitative Bewertung

### Szenario 1 – Geringe Preise pro Installation

	Außenstellplatz [EUR]	Tiefgarage [EUR]
<b>WEG</b>	3.550	1.800
<b>Privatperson</b>	3.550	1.620
<b>Wohnungswirtschaft</b>	3.550	1.620
<b>Sonstige</b>	3.550	1.620

### Szenario 2 – Höhere Preise pro Installation

	Außenstellplatz [EUR]	Tiefgarage [EUR]
<b>WEG</b>	5.000	2.500
<b>Privatperson</b>	5.000	2.250
<b>Wohnungswirtschaft</b>	5.000	2.250
<b>Sonstige</b>	5.000	2.250

Basierend auf: „The Charging Projekt“, 73 Vergleichsangebote von 29 Anbietern für den Aufbau von Ladeinfrastruktur in WEG-Tiefgaragen<sup>3</sup>

	Minimale Gemeinschaftskosten	Minimale Gesamtkosten	Durchschnitt aller Angebote
Grundinstallation je Stellplatz (anteilig)	1.264,01 €	1.425,93 €	1.835,16 €
Stellplatzpaket	3.338,32 €	2.779,24 €	3.443,68 €
Gesamt	4.602,33 €	4.205,17 €	5.102,56 €

- Strommess- und Verteilungsinfrastruktur, Lastmanagementsystem und Netzwerktechnik, Netzanschluss (neu/Ertüchtigung)
- Finanzierung i.d.R. von Gemeinschaft oder Objekteigentümer

- Wallbox, elektrotechnische Schutzeinrichtungen, Energie- und Datenzuleitungen für die Wallbox
- Wird von jedem Stellplatzeigentümer getragen

<sup>3</sup> Szenario 1 ist eher optimistisch, da öffentliche Förderung ggf. Anreiz für höhere Kosten Grundinstallation und dafür niedrigere für Wallbox etc. darstellen kann und Mitnahmeeffekte z.B. bei Handwerkern entstehen könnten.

# Mehrparteienhäuser (MPH) und Stellplätze

## Annahmen quantitative Bewertung

### Wohnstruktur MPH

- Anzahl MPH [Mio.]: 3,3
- Anzahl Wohnungen in MPH [Mio.]: 22
- Durchschnittl. Anzahl Wohnungen/MPH: 6,7
- Anteil Gebäude mit Stellplatz: 27% (884 Tsd. Gebäude)

### Eigentümerstruktur und Wohnungsnutzung

	Anteil an MPH	MPH [Tsd.]
<b>WEG</b>	33%	1.089
<b>Privatpersonen</b>	41%	1.353
<b>Wohnungswirtschaft<sup>4</sup></b>	25%	825
<b>Sonstige</b>	1%	33

- Anteil selbstgenutzte Wohnungen in WEGs: 50%
- Anteil Mietwohnungen in MPH mit einem Privateigentümer/Wohnungswirtschaft/Sonstige: 100%

<sup>4</sup> Genossenschaften, privatwirtschaftl. Unternehmen, komm. Wohnungsunternehmen, Bund, Land

Es wurde ausschließlich mit Durchschnittswerten gerechnet. Nicht berücksichtigt wurden bspw. die Verteilung der Stellplätze und die Verteilung der MPH über unterschiedliche Eigentümertypen.

### Stellplätze und Verteilung Stellplatztypen

- Durchschnittl. Anzahl Stellplätze/MPH: 6,7

	Miete	Kauf
<b>Kein Stellplatz</b>	77%	54%
<b>Außenstellplatz</b>	14%	23%
<b>Tiefgaragenstellplatz</b>	9%	23%
<b>Summe</b>	100%	100%

### Verteilung MPH mit Stellplatz auf Gebäude unterschiedlicher Eigentümertypen

	Außenstellplatz	Tiefgaragenstellplatz
<b>WEG</b>	23%	20%
<b>Privatperson</b>	21%	14%
<b>Wohnungswirtschaft</b>	13%	8%
<b>Sonstige</b>	1%	0%
<b>Summe</b>	58%	42%

- Das Förderbudget verteilt sich gemäß der Verteilung MPH über jeweils adressierte Eigentümer- und Stellplatztypen



# Überblick Ausgestaltung Förderinstrumente

## Quantitative Bewertung

Für alle:

Förderberechtigung: Nat. und jur. Personen mit Sitz in D

Zuwendungsfähige Ausgaben: Grundinstallation

Zusätzliche Voraussetzung: Es müssen min. 2 Stellplätze pro Gebäude ausgestattet werden

### Investitionszuschuss groß

- max. Förderhöhe pro Stellplatz [EUR]: 2.500
- Obergrenze zuwendungsfähige Ausgaben: 60%
- max. Förderhöhe pro Gebäude [EUR]: 100.000

### Investitionszuschuss klein

- max. Förderhöhe pro Stellplatz [EUR]: 1.000
- Obergrenze zuwendungsfähige Ausgaben: 40%
- max. Förderhöhe pro Gebäude [EUR]: 50.000

### Kredit mit Tilgungszuschuss, zinsgünstig

- jährl. Zins: 2.25%
- Max. Betrag pro SP [EUR]: 2.400
- Max. Tilgungszuschuss: 25%. wird durchschnittlich nach 12 Monaten gezahlt
- Laufzeit [Jahre]: 5

### Kredit mit Tilgungszuschuss, zinsfrei

- jährl. Zins: ~0%
- Max. Betrag pro SP [EUR]: 2.400
- Max. Tilgungszuschuss: 25%. wird durchschnittlich nach 12 Monaten gezahlt
- Laufzeit [Jahre]: 5

### Sonderabschreibung §35c ESt

Steuerermäßigung bei zu eigenen Wohnzwecken genutzten Gebäuden --> Beträfe nur einen Anteil der Wohnungen in WEG-MPHs

- Abschreibungshöhen: 1. Jahr: 7%. 2. Jahr: 7%. 3. Jahr 6%
- Durchschnittl. ESt-Satz p.P.: 20%

### Sonderabschreibung §7b ESt

Steuerermäßigung für Mietobjekte --> Beträfe Vermieter:innen

- Abschreibungshöhen: 1.-4. Jahr: 5%
- Durchschnittl. ESt-Satz p.P.: 20%

# Investitionszuschuss Grundinstallation

## Qualitative Beschreibung

### Beschreibung und Wirkungsweise

Zuschuss (% oder absoluter Betrag) zur Vorbereitung von Stellplätzen an MPH für den späteren Anschluss von Ladepunkten: Eine kostengünstige spätere Nachrüstung mit Ladepunkten wird ermöglicht.

**Adressaten:** private Eigentümer:innen, WEGs, Wohnungswirtschaft

### Potenzialabschätzung

- Investitionszuschuss groß
- Investitionszuschuss klein

#### Vorteile



- einfache Abwicklung
- direkte Entlastung der Adressaten
- Deckelung (max. fiskalische Kosten) gut möglich

#### Nachteile



- je nach Ausgestaltung relativ hohe fiskalische Kosten pro geförderte Installation
- Mitnahme- oder Vorzieheffekte
- evtl. Überdimensionierung
- rechtliche Ausformulierung „Vorbereitung“ u.U. aufwändig oder (zu) stark eingegrenzt

# Investitionszuschuss groß

## Quantitative Bewertung

Förderberechtigung: Nat. und jur. Personen mit Sitz in D  
Zuwendungsfähige Ausgaben: Grundinstallation  
Zusätzliche Voraussetzung: Es müssen min. 2 Stellplätze pro Gebäude ausgestattet werden<sup>1</sup>

- max. Förderhöhe pro Stellplatz [EUR]: 2.500
- Obergrenze zuwendungsfähige Ausgaben: 60%
- max. Förderhöhe pro Gebäude [EUR]: 100.000<sup>5</sup>

### Szenario 1 – Geringe Preise pro Installation

# geförderte Stellplätze	Außenstellplatz	Tiefgaragenplatz	Summe
WEG	53.000	91.000	145.000
Privatperson	50.000	71.000	121.000
Wohnungswirtschaft	31.000	43.000	74.000
Sonstige	1.000	2.000	3.000
SUMME	<b>136.000</b>	<b>207.000</b>	<b>343.000</b>

- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: ~1.500 EUR
- Erforderliches Privatkapital (total): ~ 333 Mio. EUR
- Durchschnittl. Privatkapital pro SP: ~ 1.000 EUR
- Durchschnittl. Förderanteil pro SP: 60%

### Szenario 2 – Höhere Preise pro Installation

# geförderte Stellplätze	Außenstellplatz	Tiefgaragenplatz	Summe
WEG	46.000	66.000	111.000
Privatperson	43.000	51.000	94.000
Wohnungswirtschaft	26.000	31.000	57.000
Sonstige	1.000	1.000	2.000
SUMME	<b>116.000</b>	<b>149.000</b>	<b>265.000</b>

- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: ~1.900 EUR
- Erforderliches Privatkapital (total): ~ 430 Mio. EUR
- Durchschnittl. Privatkapital pro SP: ~ 1.600 EUR
- Durchschnittl. Förderanteil pro SP: 54%

- Potenzial: ~**265.000-343.000 ausgestattete Stellplätze**, entspricht ~5-6% der ~5,6 Mio. adressierten Stellplätze
- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: ~**1.500-1.900 EUR**
- Durchschnittl. erforderliches Privatkapital pro SP: ~**1.000-1.600 EUR**

# Investitionszuschuss klein

## Quantitative Bewertung

Förderberechtigung: Nat. und jur. Personen mit Sitz in D  
Zuwendungsfähige Ausgaben: Grundinstallation  
Zusätzliche Voraussetzung: Es müssen min. 2 Stellplätze pro Gebäude ausgestattet werden<sup>1</sup>

- max. Förderhöhe pro Stellplatz [EUR]: 1.000
- Obergrenze zuwendungsfähige Ausgaben: 40%
- max. Förderhöhe pro Gebäude [EUR]: 50.000<sup>5</sup>

### Szenario 1 – Geringe Preise pro Installation

# geförderte Stellplätze	Außenstellplatz	Tiefgaragenplatz	Summe
WEG	114.000	137.000	251.000
Privatperson	107.000	106.000	213.000
Wohnungswirtschaft	65.000	65.000	130.000
Sonstige	3.000	3.000	5.000
SUMME	<b>289.000</b>	<b>310.000</b>	<b>599.000</b>

- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: ~800 EUR
- Erforderliches Privatkapital (total): ~ 1,04 Mrd. EUR
- Durchschnittl. Privatkapital pro SP: ~ 1.700 EUR
- Durchschnittl. Förderanteil pro SP: 33%

### Szenario 2 – Höhere Preise pro Installation

# geförderte Stellplätze	Außenstellplatz	Tiefgaragenplatz	Summe
WEG	114.000	99.000	212.000
Privatperson	107.000	77.000	184.000
Wohnungswirtschaft	65.000	47.000	112.000
Sonstige	3.000	2.000	4.000
SUMME	<b>289.000</b>	<b>224.000</b>	<b>513.000</b>

- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: ~1.000 EUR
- Erforderliches Privatkapital (total): ~ 1,47 Mrd. EUR
- Durchschnittl. Privatkapital pro SP: ~ 2.900 EUR
- Durchschnittl. Förderanteil pro SP: 25%

- Potenzial: ~**513.000 – 599.000 ausgestattete Stellplätze**, entspricht ~9-11% der ~5,6 Mio. adressierten Stellplätze
- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: ~**800-1.000 EUR**
- Durchschnittl. erforderliches Privatkapital pro SP: ~**1.700-2.900 EUR**



# Förderkredite mit Tilgungszuschuss

## Qualitative Beschreibung

### Beschreibung und Wirkungsweise

Zinsgünstige/zinsfreie Kredite für zur Vorbereitung von Stellplätzen an MPH für den späteren Anschluss von Ladepunkten z.B. über KfW, Darlehensrückzahlung teils erlassen: Erhöhung der Attraktivität der Investition durch Senkung der Finanzierungskosten

**Adressaten:** private Eigentümer:innen, WEGs, Wohnungswirtschaft

### Potenzialabschätzung

- Förderkredit mit Tilgungszuschuss, zinsgünstig
- Förderkredit mit Tilgungszuschuss, zinsfrei

#### Vorteile



- längerfristige Entlastung
- bekanntes Förderinstrument
- theoretisch kombinierbar mit Sanierung

#### Nachteile



- bürokratische Kosten
- Eher attraktiv für Anwendungsfälle mit vielen auszustattenden Stellplätzen (große Unternehmen), bei geringer Anzahl Stellplätze (private Eigentümer:innen, WEGs) relativ geringe Kosten und hoher Aufwand → Instrument wenig attraktiv
- hoher bürokratischer Aufwand insb. für WEGs
- Kombination mit Sanierung wenig sinnvoll, da durch GEIG abgedeckt
- rechtliche Ausformulierung „Vorbereitung“ u.U. aufwändig oder (zu) stark eingegrenzt

# Förderkredit mit Tilgungszuschuss, zinsgünstig

## Quantitative Bewertung

Förderberechtigung: Nat. und jur. Personen mit Sitz in D  
Zuwendungsfähige Ausgaben: Grundinstallation  
Zusätzliche Voraussetzung: Es müssen min. 2 Stellplätze pro Gebäude ausgestattet werden<sup>1</sup>

- jährl. Zins: 2.25%
- Max. Betrag pro SP [EUR]: 2.400
- Max. Tilgungszuschuss: 25%. wird durchschnittlich nach 12 Monaten gezahlt
- Laufzeit [Jahre]: 5 → real: 4 Jahre aufgrund Tilgungszuschuss

### Szenario 1 – Geringe Preise pro Installation

# geförderte Stellplätze	Außenstellplatz	Tiefgaragenplatz	Summe
WEG	288.000	332.000	620.000
Privatperson	271.000	258.000	528.000
Wohnungswirtschaft	165.000	157.000	322.000
Sonstige	7.000	6.000	13.000
SUMME	730.000	753.000	<b>1.483.000</b>

- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: ~300 EUR
- Erforderliches Privatkapital (total): ~ 3,83 Mrd. EUR
- Durchschnittl. Privatkapital pro SP: ~ 2.600 EUR
- Durchschnittl. Förderanteil pro SP: 12%

### Szenario 2 – Höhere Preise pro Installation

# geförderte Stellplätze	Außenstellplatz	Tiefgaragenplatz	Summe
WEG	288.000	249.000	537.000
Privatperson	271.000	186.000	456.000
Wohnungswirtschaft	165.000	113.000	278.000
Sonstige	7.000	5.000	11.000
SUMME	730.000	552.000	<b>1.282.000</b>

- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: ~400 EUR
- Erforderliches Privatkapital (total): ~ 4,95 Mrd. EUR
- Durchschnittl. Privatkapital pro SP: ~ 3.900 EUR
- Durchschnittl. Förderanteil pro SP: 9%

- Potenzial: **~1,28-1,48 Mio. ausgestattete Stellplätze**, entspricht ~23-26% der ~5,6 Mio. adressierten Stellplätze
- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: **~300-400 EUR**
- Durchschnittl. erforderliches Privatkapital pro SP: **~2.600-3.900 EUR**

Durchschnittlich zu zahlende Zinsen für Kreditnehmer:in pro Stellplatz und Jahr: 4,03 EUR

# Förderkredit mit Tilgungszuschuss, zinsfrei

## Quantitative Bewertung

Förderberechtigung: Nat. und jur. Personen mit Sitz in D  
Zuwendungsfähige Ausgaben: Grundinstallation  
Zusätzliche Voraussetzung: Es müssen min. 2 Stellplätze pro Gebäude ausgestattet werden<sup>1</sup>

- jährl. Zins: ~0%
- Max. Betrag pro SP [EUR]: 2.400
- Max. Tilgungszuschuss: 25%. wird durchschnittlich nach 12 Monaten gezahlt
- Laufzeit [Jahre]: 5 → real: 4 Jahre aufgrund Tilgungszuschuss

### Szenario 1 – Geringe Preise pro Installation

# geförderte Stellplätze	Außenstellplatz	Tiefgaragenplatz	Summe
WEG	232.000	268.000	501.000
Privatperson	219.000	208.000	427.000
Wohnungswirtschaft	133.000	127.000	260.000
Sonstige	5.000	5.000	10.000
SUMME	590.000	608.000	<b>1.198.000</b>

- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: ~400 EUR
- Erforderliches Privatkapital (total): ~ 3,10 Mrd. EUR
- Durchschnittl. Privatkapital pro SP: ~ 2.600 EUR
- Durchschnittl. Förderanteil pro SP: 14%

### Szenario 2 – Höhere Preise pro Installation

# geförderte Stellplätze	Außenstellplatz	Tiefgaragenplatz	Summe
WEG	232.000	201.000	434.000
Privatperson	219.000	150.000	368.000
Wohnungswirtschaft	133.000	91.000	225.000
Sonstige	5.000	4.000	9.000
SUMME	589.700	446.000	<b>1.036.000</b>

- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: ~500 EUR
- Erforderliches Privatkapital (total): ~ 4,00 Mrd. EUR
- Durchschnittl. Privatkapital pro SP: ~ 3.900 EUR
- Durchschnittl. Förderanteil pro SP: 11%

- Potenzial: **~1,04-1,20 Mio. ausgestattete Stellplätze**, entspricht ~18-21% der ~5,6 Mio. adressierten Stellplätze
- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: **~400-500 EUR**
- Durchschnittl. erforderliches Privatkapital pro SP: **~2.600-3.900 EUR**

# Sonderabschreibungen

## Qualitative Beschreibung

### Beschreibung und Wirkungsweise

Sonderabschreibungen mit Abschreibungsdauern von 3–4 Jahren auf Investitionen im Zusammenhang mit der Vorbereitung von Stellplätzen an MPH für den späteren Anschluss von Ladepunkten: Steigert die Rentabilität der Investition.

**Adressaten:** Wohnungswirtschaft, private Vermieter:innen

#### Vorteile



- attraktiv für Investoren
- schnelle Wirkung
- geringe Bürokratie

#### Nachteile



- nur für Steuerpflichtige
- ggf. Mitnahmeeffekte insb. bei steueraffinen Personen
- Eher attraktiv für große Unternehmen der Wohnungswirtschaft und weniger für Privatbestand MPH
- Gesamte fiskalische Kosten schwer zu deckeln
- rechtliche Ausformulierung „Vorbereitung“ u.U. aufwändig oder (zu) stark eingegrenzt

### Potenzialabschätzung

- Sonderabschreibung analog zu §35c EStG
- Sonderabschreibung analog zu §7b EStG

Hypothetische Berechnung mit Fördervolumen 500 Mio. EUR zum Vergleich mit den anderen Förderinstrumenten, gesamte fiskalische Kosten bei Sonderabschreibungen schwer zu deckeln.



# Sonderabschreibung analog zu §35c EStG

## Quantitative Bewertung

Betrifft: selbstgenutztes Wohneigentum

### Szenario 1

# geförderte Stellplätze	Außenstellplatz	Tiefgaragenplatz	Summe
WEG	1.786.000	3.472.000	<b>5.258.000</b>

- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: ~100 EUR
- Erforderliches Privatkapital (total): ~ 12 Mrd. EUR
- Durchschnittl. Privatkapital pro SP: ~ 2300 EUR
- Durchschnittl. Förderanteil pro SP: 4.2%

### Szenario 2

# geförderte Stellplätze	Außenstellplatz	Tiefgaragenplatz	Summe
WEG	1.250.000	2.500.000	<b>3.750.000</b>

- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: ~100 EUR
- Erforderliches Privatkapital (total): ~ 12 Mrd. EUR
- Durchschnittl. Privatkapital pro SP: ~ 3.200 EUR
- Durchschnittl. Förderanteil pro SP: 4.2%

- Potenzial: **~3,8-5,3 Mio. ausgestattete Stellplätze**, >> als die ~1,6 Mio. adressierten Stellplätze (237-331%)
- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: **~100 EUR**
- Durchschnittl. erforderliches Privatkapital pro SP: **~2.300-3.200 EUR**

Förderberechtigung: Nat. und jur. Personen mit Sitz in D  
Zuwendungsfähige Ausgaben: Grundinstallation  
Zusätzliche Voraussetzung: Es müssen min. 2 Stellplätze pro Gebäude ausgestattet werden<sup>1</sup>  
Steuerermäßigung bei zu eigenen Wohnzwecken genutzten Gebäuden --> Beträfe nur einen Anteil der Wohnungen in WEG-MPHs

- Abschreibungshöhen: 1. Jahr: 7%. 2. Jahr: 7%. 3. Jahr 6%
- Durchschnittl. ESt-Satz p.P.: 20%

# Sonderabschreibung analog zu §7b EStG

## Quantitative Bewertung

Betrifft: Vermieter:innen

Förderberechtigung: Nat. und jur. Personen mit Sitz in D  
Zuwendungsfähige Ausgaben: Grundinstallation  
Zusätzliche Voraussetzung: Es müssen min. 2 Stellplätze pro Gebäude ausgestattet werden<sup>1</sup>  
Steuerermäßigung für Mietobjekte --> Beträge Vermieter:innen

- Abschreibungshöhen: 1.-4. Jahr: 5%
- Durchschnittl. ESt-Satz p.P.: 20%

### Szenario 1

# geförderte Stellplätze	Außenstellplatz	Tiefgaragenplatz	Summe
WEG	430.000	537.000	967.000
Privatperson	1.067.000	1.483.000	2.550.000
Wohnungswirtschaft	651.000	904.000	1.555.000
Sonstige	26.000	36.000	62.000
SUMME	2.174.000	2.960.000	<b>5.134.000</b>

- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: ~100 EUR
- Erforderliches Privatkapital (total): ~ 12 Mrd. EUR
- Durchschnittl. Privatkapital pro SP: ~ 2.300 EUR
- Durchschnittl. Förderanteil pro SP: 4,2%

### Szenario 2

# geförderte Stellplätze	Außenstellplatz	Tiefgaragenplatz	Summe
WEG	301.000	387.000	687.000
Privatperson	747.000	1.067.000	1.815.000
Wohnungswirtschaft	456.000	651.000	1.106.000
Sonstige	18.000	26.000	44.000
SUMME	1.522.000	2.131.000	<b>3.653.000</b>


- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: ~100 EUR
- Erforderliches Privatkapital (total): ~ 12 Mrd. EUR
- Durchschnittl. Privatkapital pro SP: ~ 3.300 EUR
- Durchschnittl. Förderanteil pro SP: 4,2%

- Potenzial: **~3,65-5,13 Mio. ausgestattete Stellplätze**, entspricht ~91-128% der ~4,0 Mio. adressierten Stellplätze
- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: **~100 EUR**
- Durchschnittl. erforderliches Privatkapital pro SP: **~2.300-3.300 EUR**

# Ergebnisüberblick (1/2)



## Qualitative Beschreibung

### Investitionszuschuss

- |   |  |
|---|--|
|  <ul style="list-style-type: none"><li>▪ einfache Abwicklung</li><li>▪ direkte Entlastung der Adressaten</li><li>▪ Deckelung (max. fiskalische Kosten) gut möglich</li></ul> |  <ul style="list-style-type: none"><li>▪ je nach Ausgestaltung relativ hohe fiskalische Kosten je geförderte Installation</li><li>▪ Mitnahme- oder Vorzieheffekte</li><li>▪ evtl. Überdimensionierung</li></ul> |
|---|--|



**Adressaten:** private Eigentümer, WEGs, Wohnungswirtschaft

### Kredit mit Tilgungszuschuss

- |  |   |
|--|---|
|  <ul style="list-style-type: none"><li>▪ längerfristige Entlastung</li><li>▪ bekanntes Förderinstrument</li></ul> |  <ul style="list-style-type: none"><li>▪ bürokratische Kosten</li><li>▪ Eher attraktiv für Anwendungsfälle mit vielen auszustattenden Stellplätzen (große Unternehmen)</li><li>▪ hoher bürokratischer Aufwand für WEGs</li></ul> |
|--|---|

**Adressaten:** private Eigentümer, WEGs, Wohnungswirtschaft

### Sonderabschreibung

- |  |   |
|--|---|
|  <ul style="list-style-type: none"><li>▪ attraktiv für Investoren</li><li>▪ schnelle Wirkung</li><li>▪ geringe Bürokratie</li></ul> |  <ul style="list-style-type: none"><li>▪ nur für Steuerpflichtige</li><li>▪ ggf. Mitnahmeeffekte insb. bei steueraffinen Personen</li><li>▪ Eher attraktiv für große Unternehmen und weniger für Privat-MPH</li><li>▪ Gesamte fiskalische Kosten schwer zu deckeln</li></ul> |
|--|---|

**Adressaten:** Wohnungswirtschaft, private Vermieter:innen

# Ergebnisüberblick (2/2)

## Quantitative Bewertung

### Investitionszuschuss groß

- Potenzial: **~0,27 – 0,34 Mio. ausgestattete Stellplätze** (~5-6%)<sup>6</sup>
- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: **~1.500-1.900 EUR**
- Durchschnittl. erforderliches Privatkapital pro SP: **~1.000-1.600 EUR**

### Investitionszuschuss klein

- Potenzial: **~0,5 – 0,6 Mio. ausgestattete Stellplätze** (~9-11%)<sup>6</sup>
- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: **~800-1.000 EUR**
- Durchschnittl. erforderliches Privatkapital pro SP: **~1.700-2.900 EUR**

### Kredit mit Tilgungszuschuss, zinsgünstig

- Potenzial: **~1,3 – 1,5 Mio. ausgestattete Stellplätze** (~23-26%)<sup>6</sup>
- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: **~300-400 EUR**
- Durchschnittl. erforderliches Privatkapital pro SP: **~2.600-3.900 EUR**

### Kredit mit Tilgungszuschuss, zinsfrei

- Potenzial: **~1,0 – 1,2 Mio. ausgestattete Stellplätze** (~18-21%)<sup>6</sup>
- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: **~400-500 EUR**
- Durchschnittl. erforderliches Privatkapital pro SP: **~2.600-3.900 EUR**

### Sonderabschreibung §35c ESt

- Potenzial: **~3,8 – 5,3 Mio. ausgestattete Stellplätze** (>>200%)<sup>7</sup>
- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: **~100 EUR**
- Durchschnittl. erforderliches Privatkapital pro SP: **~2.300-3.200 EUR**

### Sonderabschreibung §7b ESt

- Potenzial: **~3,7 – 5,1 Mio. ausgestattete Stellplätze** (~100%)<sup>8</sup>
- Durchschnittl. Förderbetrag pro SP: **~100 EUR**
- Durchschnittl. erforderliches Privatkapital pro SP: **~2.300-3.300 EUR**



# Inhaltsverzeichnis

---

## 1. Einleitung

## 2. Beschreibung der ausgewählten Förderinstrumente

1. Annahmen quantitative Bewertung
2. Investitionszuschuss groß
3. Investitionszuschuss klein
4. Förderkredit mit Tilgungszuschuss, zinsgünstig
5. Förderkredit mit Tilgungszuschuss, zinsfrei
6. Sonderabschreibung analog zu §35c EStG (selbstgenutztes Wohneigentum)
7. Sonderabschreibung analog zu §7b EStG (Vermieter:innen)
8. Ergebnisüberblick

## 3. Diskussion und Fazit



KI-generiertes Bild © BMFTR

# Diskussion (1/2)

## Diskussion & Fazit

---

- Bei einer pauschalen Förderung ohne soziale Kriterien gibt es stets relevante Mitnahmeeffekte (meist 20 – 50 %).
- Die Berechnungen wurden auf Basis einer vollen Ausschöpfung des Budgets durchgeführt, die reale Ausschöpfung ist ggf. kleiner.
- Neben der Umsetzung von 1:1-Ladelösungen sollten auch geteilte Lademöglichkeiten und Quartierslösungen berücksichtigt werden und insbesondere auch bidirektionales Laden ermöglicht werden.
- Ob und inwiefern Kombinationen von Förderinstrumenten (z.B. Kredit und Sonderabschreibung) möglich sind, ist rechtlich zu prüfen.
- Immer noch nicht adressiert: Bewohner:innen vom MPH ohne Stellplätze (ca. 2,4 Mio. Gebäude).
- Contracting als Möglichkeit für Umsetzung von Ladelösungen in MPH: Es existieren einige Angebote für Unternehmen (Fokus jedoch nicht MPH) und Wohnquartiere in Deutschland (z.B. Stadtwerke Solingen, GASAG Solution, Mainova); in der Schweiz bspw. gibt es einzelne Angebote spezifisch für MPH (z.B. AEW, Energieversorger Kanton Aargau).

# Diskussion (1/2)

## Diskussion und Fazit

- Sozial gerechter Ausbau von Ladeinfrastruktur
  - Förderung von Ladeinfrastruktur an MPH trägt generell zu einer sozial gerechteren Verteilung der Ladeinfrastruktur bei, da davon auszugehen ist, dass die adressierten Nutzer:innen typischerweise aus niedrigeren Einkommensgruppen stammen als die Bewohner:innen von Einfamilienhäusern.
  - Zusätzlich könnten soziale Kriterien wie beispielsweise der Fokus auf Privatpersonen aus niedrigeren und mittleren Einkommensgruppen implementiert werden. Jedoch ist davon auszugehen, dass diese Personengruppen auch oft als Mieter:innen in Wohngebäuden von privaten institutionellen Trägern oder der öffentlichen Hand wohnen und somit auch durch breit angelegte Förderprogramme adressiert würden.
- Umlage der Kosten auf Mieter:innen
  - Wenn die Installation der Ladeinfrastruktur auf Wunsch der Mieter:innen erfolgt (§554 BGB), haben die Mieter:innen auch die Kosten zu tragen (§554 Abs. 1 Satz 1 und 2 BGB).
  - Falls die Installation nicht auf Wunsch der Mieter:innen erfolgt, sondern eine alleinige Entscheidung des Vermieters ist, kann der Vermieter die Kosten im Rahmen einer Modernisierungsumlage auf die Mieter:innen umlegen (§559 ff. BGB i.V.m. §555b Nr. 4 und 5 BGB). Dabei kann die jährliche Miete um 8% der auf die Wohnung aufgewendeten Kosten erhöht werden.

Hierzu gibt es noch keine eindeutige Rechtsprechung, allerdings gehen einige Kanzleien davon aus, dass die Installation von Ladeinfrastruktur zu einer Verbesserung der Mietsache und Wohnwertverbesserung führt und dadurch die Voraussetzung für eine Modernisierungsumlage gegeben ist.

# Fazit

Mit einem Budget i.H.v. 500 Mio. EUR könnten ~0,3-3 Mio. Ladepunkte gefördert werden.

---

- Eine Anschubfinanzierung in früher Marktphase beschleunigt den Ausbau von Ladeinfrastruktur an MPH.
- Es besteht stets ein **Trade-off zwischen (1) Förderung vieler mit wenig Geld oder (2) Förderung weniger mit viel Geld.**
- **Pauschaler Direktzuschuss wird vmtl. stärker von Privatpersonen (private Eigentümer:innen und WEGs) genutzt** als Kredite und Abschreibungen.
- Mit einem möglichen Budget von 500 Mio. EUR könnten je nach Förderinstrument und dessen Ausgestaltung **~0,3–3 Mio. Ladepunkte in MPH<sup>9</sup>** gefördert werden.
- Sonderabschreibungen: Mit einem „Budget“ von 500 Mio. EUR könnten (deutlich mehr als) alle adressierten Stellplätze vorbereitet werden, d.h. die tatsächlichen fiskalen Kosten würden bei beiden Varianten voraussichtlich deutlich unter 500 Mio. EUR liegen. Bei Möglichkeit zu höherer Sonderabschreibung (z.B. 10-50% p.a.) wäre das Potenzial geringer, jedoch die Fördermaßnahme ggf. auch attraktiver.

<sup>9</sup> Theoretisch möglich: ~ 4 Mio. Stellplätze, reduziert auf 3 Mio. Stellplätze aufgrund von geringerer realer Ausschöpfung des Budgets bei Sonderabschreibungen.

# Projektteam

---



**Dr. Annegret Stephan**

Tel. +49 721 6809-274

[annegret.stephan@isi.fraunhofer.de](mailto:annegret.stephan@isi.fraunhofer.de)



**Dr. Markus Fritz**

Telefon +49 721 6809-249

[markus.fritz@isi.fraunhofer.de](mailto:markus.fritz@isi.fraunhofer.de)



**Prof. Dr. Patrick Plötz**

Telefon +49 721 6809-289

[patrick.ploetz@isi.fraunhofer.de](mailto:patrick.ploetz@isi.fraunhofer.de)

Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI

Breslauer Straße 48

76139 Karlsruhe

[www.isi.fraunhofer.de](http://www.isi.fraunhofer.de)