Fachbereich WD 5

Förderung von öffentlichen AC-Ladepunkten

© 2026 Deutscher Bundestag

Förderung von öffentlichen AC-Ladepunkten

Aktenzeichen:	WD 5-30000-0015-0013
Abschluss der Arbeit:	14. Oktober 2026
Fachbereich:	WD 5: Wirtschaft, Energie und Klima

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 4

2. Zusammenfassung 4

3. Förderung öffentlich zugänglicher AC-Ladepunkte 4
3.1. Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland 5
3.2. Ladeinfrastruktur vor Ort 5
3.3. Öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland 6

4. Veröffentlichung von Daten 6
4.1. Allgemeine Anzeige- und Meldepflichten 6
4.2. Meldepflichten aufgrund Förderung 8

5. Anzahl geförderter AC-Ladepunkte 8

6. Einsehbarkeit der Ladepunkte 9

1. Einleitung

Gegenstand des vorliegenden Sachstands sind die Fragen, in welcher Form öffentliche AC-Normalladepunkte (im Folgenden AC-Ladepunkte genannt) durch den Bund gefördert wurden und inwieweit die Inanspruchnahme dieser Förderung mit einer Verpflichtung zur Veröffentlichung verbunden war. Darüber hinaus wird untersucht, ob und in welchem Umfang die betreffenden Ladepunkte öffentlich einsehbar sind.

AC-Laden bezeichnet einen Ladevorgang, bei dem Wechselstrom (engl. Alternating Current, AC) zur Energieübertragung eingesetzt wird. Es wird auch als Normalladen bezeichnet. Ein Großteil der öffentlich und privat verfügbaren Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge basiert auf diesem Ladeverfahren und bietet typischerweise Ladeleistungen im Bereich von 3,6 bis 22 kW.

2. Zusammenfassung

Das **Bundesministerium für Verkehr (BMV)** hat neben DC-Schnellladepunkten[1] auch AC-Ladepunkte zwischen 2017 und 2025 in mehreren Programmen gefördert. Die Veröffentlichungspflicht ergibt sich national aus der **Ladesäulenverordnung (LSV)** und gilt für alle öffentlichen Ladepunkte. Öffentlich einsehbar sind diese im Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur (BNetzA). Neben der nationalen LSV haben Betreiber seit April 2024 auch die **europäische Verordnung** über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR-VO) zu beachten. **Geförderte** AC-Ladepunkte müssen zusätzlich auf einer Online-Plattform der Nationalen Organisation für den Wandel in der Mobilität (NOW GmbH) gemeldet werden und sind ebenfalls öffentlich einsehbar.

3. Förderung öffentlich zugänglicher AC-Ladepunkte

Die Förderung öffentlich zugänglicher AC-Ladeinfrastruktur durch das BMV erfolgte bzw. erfolgt im Rahmen folgender Bundesförderprogramme:[2]

- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- Ladeinfrastruktur vor Ort.

In den beiden erstgenannten Förderprogrammen erfolgte die Förderung über mehrere Förderaufrufe, innerhalb derer Anträge gestellt werden konnten. Gefördert wurde öffentlich zugängliche

1 Beim DC-Laden wird die Batterie des Elektrofahrzeugs direkt mit Gleichstrom (engl. Direct Current, DC) versorgt, sodass die Umwandlung von Wechsel- in Gleichstrom durch das fahrzeugseitige Ladegerät entfällt. Im Vergleich zum AC-Laden ermöglicht DC-Laden deutlich höhere Ladeleistungen von bis zu 400 kW bei leistungsstarken Schnellladesystemen.

2 Die Antragsphasen für die genannten Förderprogramme sind nach Auskunft der NOW GmbH vom 12.10.2026 abgeschlossen. Die Förderung für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur (2021-2025) befindet sich aktuell noch in der Umsetzung.

Ladeinfrastruktur. Diese umfasst sowohl Normal- als auch Schnellladepunkte, die mit Wechselstrom (AC) oder Gleichstrom (DC) betrieben werden.[3]

3.1. Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland

Das Programm (2017 – 2020) diente der Förderung von **Neuerrichtung** und **Modernisierung** öffentlicher Ladeinfrastruktur. Gegenstand der Förderung war die Errichtung **öffentlich zugänglicher** Ladeinfrastruktur in Deutschland mit einem oder mehreren Ladepunkten, einschließlich des dafür erforderlichen Netzanschlusses des Ladestandorts und der Montage der Ladestation. Antragsberechtigt waren natürliche und juristische Personen. Das Gesamtfördervolumen betrug rund 300 Mio. Euro. AC-Ladepunkte bis einschließlich 22 kW wurden gefördert mit einem prozentualen Anteil von maximal 60 % bis höchstens 3.000 Euro pro Ladepunkt. Ergänzend wurde der Netzanschluss pro Standort gefördert mit einem prozentualen Anteil von maximal 60 % bis höchstens 5.000 Euro für den Anschluss an das Niederspannungsnetz sowie maximal 60 % bis höchstens 50.000 Euro für den Anschluss an das Mittelspannungsnetz.[4]

Die entsprechende **Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“** findet sich auf den Internetseiten der **Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV)**.[5]

3.2. Ladeinfrastruktur vor Ort

Mit dieser am 24. März 2021 veröffentlichten Förderrichtlinie (2021 – 2024) knüpfte das BMV an das Vorgängerprogramm an. Die Förderung umfasste dabei ein Gesamtvolumen von ebenfalls 300 Mio. Euro.[6]

Ziel der Förderung war es, den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland unter Verwendung von **Strom aus erneuerbaren Energien** voranzubringen. Im Rahmen dieser Richtlinie sollte dies insbesondere an Zielorten des Alltags wie (Einzel-) Handelseinrichtungen, Gaststätten und Freizeiteinrichtungen geschehen. Förderfähig waren Ausgaben für die erstmalige Beschaffung und Errichtung von öffentlich zugänglicher Infrastruktur mit mindestens einem Ladepunkt und einer maximalen Ladeleistung von 50 kW einschließlich des dazugehörigen Netzanschlusses. Antragsberechtigt waren natürliche Personen, KMU sowie Gebietskörperschaften. AC-Ladepunkte bis einschließlich 22 kW wurden gefördert mit einem prozentualen Anteil von maximal 80 % bis höchstens 4.000 Euro pro Ladepunkt. Förderquote und Maximalbetrag bezogen sich auf eine durchgängige Zugänglichkeit von 24 Stunden an sieben Tagen der Woche. Bei eingeschränkter öffentlicher Zugänglichkeit von mindestens 12 Stunden montags bis samstags reduzierten sich Förderquote und maximaler Förderbetrag jeweils um die Hälfte.[7]

---

3 Auskunft der NOW GmbH vom 02.10.2026.

4 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (2017 - 2020).

5 Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“.

6 Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland, 25.07.2024.

7 Ladeinfrastruktur vor Ort (2021 - 2024).

Die entsprechende **Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur vor Ort“** findet sich auf den Internetseiten der **BAV**.[8]

3.3. Öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland

Gegenstand dieser Förderung (2021 – 2025) war ebenfalls die Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland, d. h. sowohl die **Beschaffung** und **Errichtung** als auch die **Ersatzbeschaffung** und **Modernisierung** von bereits bestehender Ladeinfrastruktur. Gefördert wurden öffentlich zugängliche Ladepunkte mit einer Ladeleistung von mindestens 3,7 kW bis maximal 22 kW (AC-Ladepunkte) sowie einer Ladeleistung von mehr als 22 kW (DC-Schnellladepunkte). Der zu einem geförderten Ladepunkt gehörende Netzanschluss bzw. die Kombination aus Netzanschluss und Pufferspeicher waren ebenfalls förderfähig. Antragsberechtigt waren natürliche und juristische Personen. Ausgeschlossen waren Gesellschaften bürgerlichen Rechts (GbR) sowie Unternehmen, über deren Vermögen ein Insolvenz- oder ein vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden war. AC-Ladepunkte bis einschließlich 22 kW wurden gefördert mit einem prozentualen Anteil von maximal 60 % bis höchstens 2.500 Euro pro Ladepunkt. Förderquote und Maximalbetrag bezogen sich auf eine durchgängige Zugänglichkeit von 24 Stunden an sieben Tagen der Woche. Bei eingeschränkter öffentlicher Zugänglichkeit von mindestens 12 Stunden montags bis samstags reduzierten sich Förderquote und maximale Förderbetrag jeweils um die Hälfte.[9]

Die entsprechende **Förderrichtlinie „Öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“** findet sich auf den Internetseiten der **BAV**.[10]

Das BMV stellte in diesem Förderprogramm insgesamt nochmals 500 Mio. Euro zur Verfügung.[11]

4. Veröffentlichung von Daten

4.1. Allgemeine Anzeige- und Meldepflichten

Unabhängig von der Förderung bestehen gem. § 4 Ladesäulenverordnung (LSV)[12] zunächst allgemeine Anzeigepflichten der Betreiber **öffentlich zugänglicher** Ladesäulen gegenüber der Bundesnetzagentur (BNetzA) als Regulierungsbehörde i.S.v. § 2 Nr. 4 LSV.

Gem. § 4 Abs. 1 LSV sind **In- und Außerbetriebnahme** eines Ladepunktes sowie ein **Betreiberwechsel** elektronisch anzuzeigen. Entsprechendes gilt gem. § 4 Abs. 3 LSV, wenn ein bestehender privater Ladepunkt **öffentlich zugänglich** wird. Die Anzeige erfolgt über das Meldeportal zum

---

8 Förderrichtlinie „LIS vor Ort“.

9 Öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (2021 - 2025).

10 Förderrichtlinie „Öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“.

11 Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland, 25.07.2024.

12 Verordnung über die Sicherstellung der technischen Mindestanforderungen an öffentlich zugängliche Ladepunkte für elektrisch betriebene Fahrzeuge (Ladesäulenverordnung – LSV), § 4 Anzeige- und Nachweispflichten.

Ladesäulenregister. Die BNetzA veröffentlicht die übermittelten Daten in Form einer Ladesäulenliste und -karte (siehe hierzu auch Abschnitt 6). Seit Inkrafttreten der EnWG-Novelle 2023 ist die Veröffentlichung der Ladepunkte unter Angabe des Betreibers gem. § 63 Abs. 4 S. 4, 5 EnWG[13] obligatorisch.

Bis zur im Januar 2026 in Kraft getretenen Novelle der LSV[14] war die Anzeigefrist nur als „Soll-Vorschrift“ ausgestaltet („soll … spätestens“, § 5 Abs. 1 LSV a. F.). Jetzt gilt hingegen eine Pflicht zur **unverzüglichen** Anzeige der Außerbetriebnahme oder des Betreiberwechsels und eine Frist von **zwei Wochen** für die Anzeige der Inbetriebnahme (§ 4 Abs. 1 S. 4 LSV). Bei Verletzung der Anzeigepflicht kann die BNetzA den Betrieb des Ladepunktes gem. § 5 LSV[15] untersagen.[16]

Neben der nationalen LSV haben Betreiber seit April 2024 auch die **europäische Verordnung** über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR-VO)[17] zu beachten. Nach Art. 20 Abs. 2 AFIR-VO müssen Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten bestimmte „statische und dynamische **Daten** über die von ihnen betriebene Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ kostenfrei **verfügbar machen**.[18] Die Mitgliedstaaten haben wiederum dafür zu sorgen, dass sie den Nutzern zugänglich sind (Art. 20 Abs. 4 AFIR-VO). Während die Anzeigepflicht aus § 4 LSV primär der nationalen Regulierung durch die BNetzA dient, hat die Pflicht zur Datenbereitstellung nach Art. 20 Abs. 2 AFIR-VO die Schaffung einer europäisch standardisierten Datenbasis für Ladeinfrastruktur zum Ziel. Die aggregierten Daten übermitteln die Mitgliedsstaaten gem. Art. 20 Abs. 4 AFIR-VO wiederum an einen gemeinsamen europäischen Zugangspunkt[19].

Nationaler Zugangspunkt ist die Online-Plattform „Mobilithek“[20]. Darüber einsehbar sind u. a. genauer Standort, Datum der Inbetriebnahme, Betreiber, Anzahl und maximale Ladeleistung der Ladepunkte, Arten der vorhandenen Steckvorrichtungen, individuelle Identifizierungscodes, Bezahlsysteme und Betriebszeiten.

---

13 Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz – EnWG), § 63 Berichterstattung.

14 Verordnung zur Neuordnung des Ladesäulenrechts.

15 Verordnung über die Sicherstellung der technischen Mindestanforderungen an öffentlich zugängliche Ladepunkte für elektrisch betriebene Fahrzeuge (Ladesäulenverordnung - LSV), § 5 Kompetenzen der Regulierungsbehörde.

16 Vgl. Lietz, in: Theobald/Kühling, Energierecht 135. El. Mai 2026, LSV § 4, Rn. 1-3a.

17 Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU.

18 Seit dem 14. April 2026 müssen die zu meldenden Daten hierfür verpflichtend im standardisierten DATEX-II-Format bereitgestellt werden.

19 Zentrales Portal der Europäischen Kommission zur Bündelung der Daten ist das European Alternative Fuels Observatory (EAFO).

20 Die Mobilithek ist eine vom BMV initiierte „Plattform zum Austausch digitaler Informationen von Mobilitätsanbietern, Infrastrukturbetreibern und Verkehrsbehörden sowie Informationsanbietern“.

Im Vergleich zur Ladesäulenliste der BNetzA nach der LSV sind über die europarechtlich determinierte Mobilithek auch dynamische Daten, wie beispielsweise der Betriebszustand (betriebsbereit/außer Betrieb), die Verfügbarkeit (in Betrieb/nicht in Betrieb) und der Ad-hoc-Preis abrufbar.

4.2. Meldepflichten aufgrund Förderung

Neben der allgemeinen Anzeige- und Datenbereitstellungspflicht können sich aus **Förderrichtlinien** auch spezielle **zusätzliche Meldepflichten** ergeben. So geht mit den in Abschnitt 3.2 und 3.3 benannten Förderungen für die Zuwendungsempfänger eine Meldepflicht über die Online-Plattform „OBELIS öffentlich“[21], die im Auftrag des BMV von der NOW GmbH koordiniert und betrieben wird, einher.[22] Die NOW GmbH führt hierzu aus:

> „Nach Inbetriebnahme der geförderten Ladeinfrastruktur sind zunächst die erforderlichen Stammdaten zu übermitteln. Während der sechsjährigen Mindestbetriebsdauer müssen anschließend halbjährlich Berichte eingereicht werden. Dazu gehören die Aktualisierung der Stammdaten sowie die Übermittlung der Betriebsdaten über die Plattform.
>
> Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur[23] nutzt diese Daten unter anderem für Auswertungen und veröffentlicht aggregierte Ergebnisse auf Anfrage sowie über ihre Dashboards und das StandortTOOL[24]. Darüber hinaus werden nicht schutzwürdige Daten als Rohdaten über die Mobilithek öffentlich zum Download bereitgestellt.“[25]

5. Anzahl geförderter AC-Ladepunkte

Die in der folgenden Tabelle aufgeführten Angaben basieren auf der Anzahl der bislang errichteten und über „OBELIS öffentlich“ gemeldeten AC-Ladepunkte mit einer Ladeleistung von bis zu 22 kW je Förderprogramm.

Tabelle 1: Anzahl geförderter AC-Ladepunkte pro Programm[26]

Förderprogramm	**Anzahl AC-Ladepunkte bis 22 kW**
Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (2017 – 2020)	14.263

21 OBELIS – Online-Berichterstattung Ladeinfrastruktur, Online-Plattform für die Berichterstattung aller geförderten Ladestationen des Bundesförderprogramms Ladeinfrastruktur (OBELIS öffentlich).

22 Siehe hierzu: Förderrichtlinie LIS vor Ort, Nr. 6.7, S. 6 sowie Förderrichtlinie öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland, Nr. 6.6, S. 4.

23 Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur.

24 StandortTOOL.

25 Auskunft der NOW GmbH vom 02.10.2026.

26 Die Angaben basieren auf der Auskunft der NOW GmbH vom 02.10.2026.

Förderprogramm	Anzahl AC-Ladepunkte bis 22 kW
Ladeinfrastruktur vor Ort (2021 – 2024)	9.799
Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (2021 – 2025)	2.881
Gesamt	**26.943**

6. Einsehbarkeit der Ladepunkte

Das **Ladesäulenregister** der BNetzA enthält aktuell 157.762 AC-Ladepunkte und 56.572 DC-Ladepunkte, die am 1. September 2026 in Betrieb waren. Hierin sind auch Meldungen aus noch nicht abgeschlossenen Anzeigeverfahren enthalten.[27]

Darüber hinaus stellt die BNetzA auf ihren Internetseiten weitere Informationen zum historischen Verlauf und der geographischen Verteilung sowie eine Ladesäulenkarte (siehe Abb. 1) und eine Liste der Ladesäulen für alle öffentlichen Ladepunkte, für die das Anzeigeverfahren der BNetzA vollständig abgeschlossen wurde, bereit.[28]

Eine Darstellung der aktuellen Verteilung der gemeldeten öffentlich zugänglichen Ladepunkte auf die Bundesländer findet sich in der folgenden Abbildung.

27 Bundesnetzagentur, Elektromobilität, Öffentliche Ladeinfrastruktur, Zahlen und Daten.

28 Bundesnetzagentur, Elektromobilität, Öffentliche Ladeinfrastruktur.

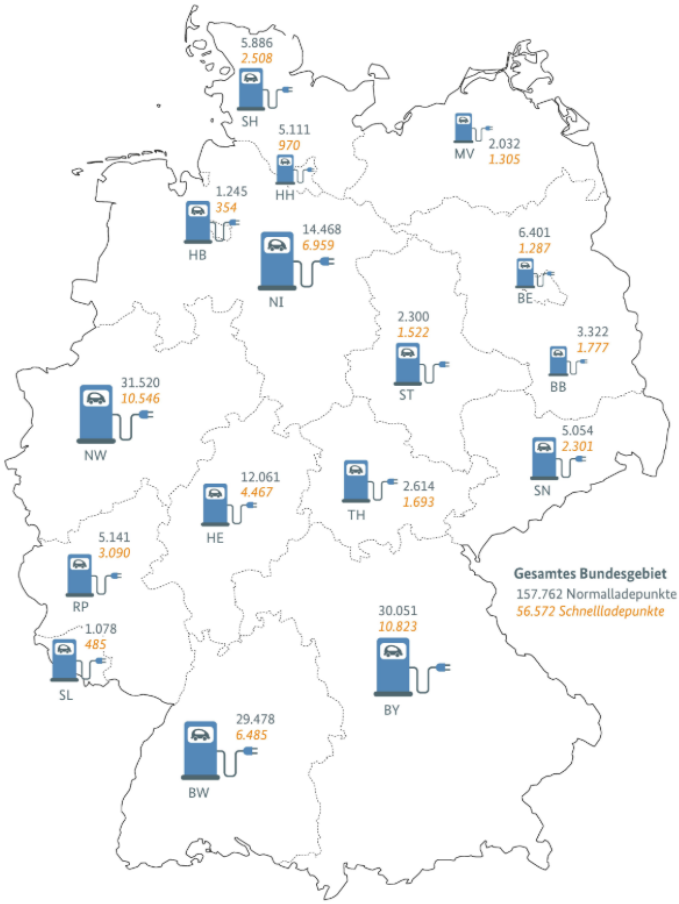


Abbildung 1: Öffentlich zugängliche Ladepunkte nach Bundesländern.[29]

Die **geförderten Ladestationen** sind im „StandortTOOL“[30] der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur öffentlich einsehbar. Dort werden unter anderem der Standort und die Ladeleistung der Ladeinfrastruktur auf einer Karte dargestellt.[31]

Das „Dashboard Fördermonitoring“ der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur bietet eine Übersicht über die geförderte Ladeinfrastruktur. Es enthält unter anderem Angaben zur Anzahl der **geförderten Ladepunkte** und zu den **ausgezahlten Fördermitteln**.[32] Eine Differenzierung der Ladepunkte nach AC (Wechselstrom) und DC (Gleichstrom) erfolgt dort jedoch nicht.[33]

* * *

29 Verteilung der öffentlich zugänglichen Ladepunkte auf die Bundesländer, Stand: 09/2026.

30 StandortTOOL.

31 Auskunft der NOW GmbH vom 02.10.2026.

32 Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, Monitoring Dashboard FörderMONITORING.

33 Auskunft der NOW GmbH vom 02.10.2026.