



# LADEINFRASTRUKTUR

Ein Leitfaden für die Berliner Wirtschaft

[www.emo-berlin.de](http://www.emo-berlin.de)

**eMO**

**BERLIN  
PARTNER**

**B**





### Herausgeber

Berliner Agentur für Elektromobilität eMO  
Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH  
Ludwig Erhard Haus | Fasanenstraße 85 | 10623 Berlin  
Tel +49 30 46302-351 | [info@emo-berlin.de](mailto:info@emo-berlin.de)

Die Berliner Agentur für Elektromobilität eMO unterstützt den Markthochlauf der Elektromobilität und die Nutzung neuer, innovativer Mobilitätslösungen für einen nachhaltigen Wirtschaftsverkehr. Als Landesagentur unterstützen wir die Ziele des Landes Berlin und sind Teil der Berliner Wirtschaftsförderung Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH. Die Aufgaben der eMO umfassen die Verbreitung und Erprobung neuer Mobilitätslösungen und das Management zentraler Landesvorhaben. Die Finanzierung der eMO und ihrer Maßnahmen erfolgt maßgeblich durch die Berliner Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe sowie durch zahlreiche Partner aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand aus Berlin und Brandenburg.

© 06 / 2022

Diese Broschüre wurde durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe gefördert.  
Dieses Produkt ist auf FSC-zertifiziertem Papier gedruckt.

# LADEINFRASTRUKTUR

Ein Leitfaden für die Berliner Wirtschaft

- S. 4 Verkehrswende braucht Elektromobilität
- S. 5 Elektromobilität braucht Ladeinfrastruktur
- S. 6 Faktencheck Elektroauto
- S. 7 Faktencheck Ladeinfrastruktur
- S. 8 + 9 Ladearten
- S. 10 + 11 Laden am Arbeitsplatz
- S. 12 + 13 Öffentliches Laden auf privaten Parkflächen
- S. 14 + 15 Laden zu Hause
- S. 16 + 17 Förderung und Beratung
- S. 18 Nützliche Tipps
- S. 19 Weiterführende Links

# VERKEHRSWENDE BRAUCHT ELEKTROMOBILITÄT

Der Klimawandel macht auch eine Verkehrswende immer drängender. Berlin hat sich als Antwort auf die Herausforderungen des globalen Klimawandels das Ziel gesetzt, bis 2050 klimaneutral zu sein. Der Verkehr steht hierbei in besonderem Fokus, mit einem Anteil von rund einem Fünftel an den gesamten Treibhausgas-Emissionen. Im Berliner Klimaschutzgesetz und dem Mobilitätsgesetz hat das Land Berlin daher klare Zielstellungen für die Verkehrswende formuliert und diese im Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 mit konkreten Maßnahmen hinterlegt.

Die Elektrifizierung des Verkehrs bietet die Möglichkeit, sowohl Treibhausgas- als auch lokale Schadstoffemissionen sowie Lärm deutlich zu reduzieren. Damit ist die Umstellung auf Elektromobilität ein zentraler Baustein im Berliner Klimaschutzprogramm.

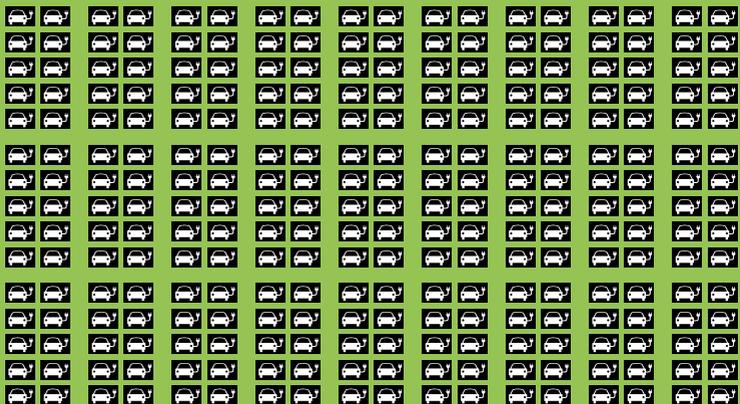
Stetig steigende Neuzulassungszahlen batterieelektrischer Fahrzeuge und der Anstieg der Produktionskapazitäten lassen zukünftig hohe Anteile elektrischer Fahrzeuge im Berliner Stadtbild erwarten. Aktuelle Prognosen zufolge, wird in 10 Jahren jedes 2. neuzugelassene Fahrzeug in Berlin elektrisch sein.

## Markthochlauf Elektro-Pkw in Berlin

Heute  
37.000



2030  
300.000



# ELEKTROMOBILITÄT BRAUCHT LADEINFRASTRUKTUR

Die Zahl batterieelektrischer Antriebe in Berlin steigt stetig. Mit der wachsenden Nachfrage nach Elektrofahrzeugen erhöht sich jedoch auch der Bedarf an Ladeinfrastruktur. Seit mehreren Jahren unterstützt das Land Berlin mit den Projekten „be emobil“ und „ElMobile Berlin“ den Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum.

Daneben ist die Ausschöpfung der Potenziale in privaten, öffentlich und nicht-öffentlich zugänglichen Räumen in Berlin von besonderer Bedeutung für den Aufbau von Ladeinfrastruktur. Dazu unterstützt die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe mit dem Programm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ (WELMO) gezielt die Elektromobilität und den Aufbau von Ladepunkten im Gewerbe.

Die Elektromobilität befindet sich derzeit in der Markthochlaufphase. Als Arbeitgeber:innen, Händler:innen, Immobilienunternehmen, Tankstellen-, Sportstätten-, Hotel- oder Gastgewerbebetreibende mit Parkraum sind Sie gefragte Partner:innen für Ladeinfrastrukturanbieter. Ihr Parkraum ist das A und O für den Aufbau von Ladeinfrastruktur. Zudem erhöhen Sie Ihre Attraktivität bei Kund:innen, Mitarbeiter:innen und Dienstleister:innen, wenn Sie die Möglichkeit zum Laden von Elektroautos bieten.

Mit dieser Broschüre möchten wir Ihnen den Einstieg in den Aufbau von Ladeinfrastruktur mit Hilfe von Informationen und nützlichen Tipps zu Anlaufstellen und Fördermöglichkeiten erleichtern.



# FAKTENCHECK ELEKTROAUTO

Häufig werden in der öffentlichen Debatte vier Argumente angeführt, die gegen die Elektromobilität sprechen – was steckt dahinter?

## Zu geringe Reichweite – stimmt das?

Nahezu alle heute erhältlichen Elektroautos haben eine Reichweite von mindestens 200 km. Aktuelle Batterien ermöglichen Fahrten von 500 km und mehr mit einer Stromladung. Im Alltag sind dagegen 90 % aller Fahrten mit dem Pkw im Durchschnitt deutlich kürzer als 100 km. Für die langen Strecken werden immer mehr Schnellladestationen in Städten und an Autobahnen und Bundesstraßen errichtet.

## Zu teuer – stimmt das?

Wenn man sich nur die Kauf- oder Leasingpreise ansieht, sind Elektroautos gegenüber vergleichbaren Verbrennern heute noch oftmals höher in den Anschaffungskosten. Allerdings sind die Betriebskosten erheblich geringer (Fahrstrom statt Kraftstoff, deutlich weniger Verschleiß und Wartung/Reparaturen). Daneben gibt es Zuschüsse von der Bundesregierung sowie Fördermöglichkeiten für kleine und mittelständische Berliner Gewerbetreibende beim Umstieg auf Elektromobilität. Die

Preisdifferenz bei der Anschaffung ist aktuell teilweise schon nach 4 Jahren bei E-Fahrzeugen eingeholt.

## Elektroautos sind nicht umweltfreundlicher als Benzin- oder Diesel-Fahrzeuge – stimmt das?

Es gibt immer wieder Berichte in den Medien, welche die CO<sub>2</sub> Bilanz von Elektrofahrzeugen von der Herstellung, dem Betrieb und das Recycling kritisieren (Energieaufwand und kritische Rohstoffe bei der Herstellung der Batterien, Ladestrom aus Kohlekraftwerken etc.). Aber: Selbst kritische Studien kommen zu dem Schluss, dass Elektroautos eine bessere Klimabilanz haben, wenn sie mit Strom aus erneuerbaren Energien geladen werden. Das ist heute fast überall der Fall und der Anteil erneuerbarer Energien am Stromverbrauch wächst beständig (2018 noch 38 % und 2020 bereits auf 45 % gestiegen). Auch im Bereich der Rohstoffgewinnung ist schon heute das Recycling von Batterien bereits zu über 90 % möglich. Auch wird bei der Gewinnung von Kobalt und Lithium verstärkt aus nachhaltigen Quellen gearbeitet, u.a. steht mit der LFP-Zelltechnologie seit Jahren eine Zellchemie zur Verfügung, die ohne Kobalt auskommt.

### Reichweite

90 % der Alltagsfahrten	+	< 100 km	-
fast alle E-Autos heute	+	200 km	-
neuste Batterien	+	500 km	

# FAKTENCHECK LADEINFRASTRUKTUR

## **Zu wenig Lademöglichkeiten - stimmt das?**

Rund 80 % aller Ladevorgänge finden zu Hause oder am Arbeitsplatz statt, wo eine lange Parkdauer gegeben ist und Errichtung von Ladepunkten in den meisten Fällen sehr einfach umzusetzen ist. Öffentlich zugänglich sind in Berlin und Brandenburg heute schon über 1.800 Ladepunkte und es werden ständig mehr. Die Verordnung Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) der EU-Kommission empfiehlt 1 kWh (Kilowattstunde) installierte Leistung pro einem rein batterieelektrischen Pkw (BEV) und 0,66 kWh pro einem Plug-In-Hybrid (PHEV), also Fahrzeuge, die am Stromnetz aufgeladen werden können. In Berlin liegen wir mit zurzeit (Stand April 2022) installierten 38.751 kW (Kilowatt) 30 % über dem eigentlichen Bedarf. Der Ausbau muss jedoch aufgrund der schnell wachsenden Anzahl an Elektrofahrzeugen weiter vorangehen.

## **Zu lange Ladedauer - stimmt das?**

Ein Ladevorgang dauert zwar länger als das Tanken von Benzin oder Diesel, allerdings lässt sich in aller Regel zukünftig dort aufladen, wo man ohnehin länger steht, zum Beispiel beim Arbeitgeber oder am Wohnort.

Alternativ lässt sich an Schnelllade-Hubs oder an Zwischenstopps wie Kundenparkplätzen bequem das E-Auto wieder nachladen. Auch die großen Tankstellenketten arbeiten bereits intensiv daran, ihre Tankstellen mit Schnellladern aufzurüsten – das dauert nicht viel länger als der gewohnte Tankvorgang.

## **Nutzerunfreundliche Angebote und komplexe Abrechnungen - stimmt das?**

Auf den ersten Blick ist der Markt sehr vielfältig und unübersichtlich. Dennoch sind die meisten Ladesäulen problemlos zu finden. Viele Elektroautos haben die Standorte der Ladesäulen bereits in die Navigationsgeräte integriert und berechnen zudem, ob die Restladung der Batterie ausreicht, um die jeweilige Station anzusteuern. Ladeinfrastrukturbetreiber:innen bieten eigene Apps und komfortable Abrechnungsmodi. Zudem gibt es unabhängige Plattformen, die anbieterübergreifend Ladesäulen, Preise und verfügbare Anschlusstypen anzeigen. Und wer seinen Ad-hoc Ladevorgang per Kreditkarte bezahlen möchte, kann dies auch in Zukunft gemäß der novellierten Ladesäulenverordnung tun.

Informationen zum Thema Elektromobilität für den Handel: [\[↗\]](#)



# LADEARTEN

## Langsames Laden / Low-Power

Immer dort, wo ein Elektroauto über mehrere Stunden steht und nicht genutzt wird – also zu Hause oder am Arbeitsplatz – kann die vorhandenen Elektro-Infrastruktur, inklusive dem Laden an Laternen-Ladepunkten (3,7 kW) genutzt und durch Wallboxen (aktueller Standard 11 kW) ergänzt werden. Das bedeutet für ein mittelgroßes Auto eine Ladedauer von ca. 8 Stunden, wenn die Batterie komplett leer ist, was bei normalem täglichem Gebrauch eines Pkw selten der Fall ist.

Abrechnung: Wenn zu Hause der übliche Haushaltsstrom genutzt wird, fallen keine weiteren Gebühren an und der Preis entspricht dem Kilowattpreis des Stromanbieters, heute im Durchschnitt 36 Cent pro kWh. Dies bedeutet bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 15 bis 17 kWh pro 100 km Kosten von 5,40 bis 6,10 € pro 100 km.

Stecker: Die Regel ist der so genannte Typ-2-Stecker. Im Ausnahmefall reicht auch der herkömmliche Schuko-Stecker, wenn dieser ausreichend abgesichert ist. Beide Kabelvarianten werden bei den meisten Fahrzeugen mitgeliefert.

## Normalladen / Medium-Power (AC)

Ladesäulen im öffentlichen Raum bieten meist entweder 11 oder 22 kW Leistung in Form von Wechselstrom (AC = Alternating Current).

Abrechnung: Der Strom an einer öffentlichen Ladesäule ist teurer als der aus der heimischen Steckdose, da es sich um einen Service der Ladesäulenbetreiber handelt. In der Regel trägt der Betreiber die Kosten für die Errichtung, den Betrieb und die Wartung der Ladesäule sowie die Bereitstellung des Stroms. Der Zugang zur Benutzung einer Ladesäule, zum Messen der Strommenge und der anschließenden Abrechnung, wird durch sogenannte RFID-Karten, Apps oder per Direktbezahlung mit Kreditkarte oder andere Zahlungsmethoden geregelt. Roamingplattformen ermöglichen es den Kund:innen der angeschlossenen Betreiber:innen, europaweit mit der entsprechenden Ladekarte laden zu können.

Einige Anbieter:innen, wie Energiedienstleister:innen, Supermarkt- oder Baumarktketten, geben den Ladestrom an ihre Kund:innen zur Zeit noch kostenfrei ab.

## Schnellladen (DC) / High-Power Charging (HPC)

Eine andere Art des Ladens ist das so genannte Schnellladen (DC = Englisch, Direct Current) mit Gleichstrom. Die meisten Fahrzeuge sind mit entsprechender Ladetechnik ausgestattet. Diese ermöglicht eine Aufladung der Batterie mit Leistungen ab 50 bis über 350 kW (je nach Fahrzeugtyp und -modell), so dass eine Aufladung bis zu 80 % der Batteriekapazität meist zwischen 30 – 50 Minuten und bei HPC mitunter in Minutenschnelle möglich ist.

Schnellladeeinrichtungen finden sich zum Beispiel an Autobahnen, um das Zurücklegen längerer Strecken ohne lange Ladeunterbrechungen zu ermöglichen. Aber auch in unserer Region Berlin und Brandenburg gibt es bereits einige Schnellladeeinrichtungen an Orten mit

kurzer Verweildauer, wie touristische Standorte oder Einkaufsmöglichkeiten. Darüber hinaus planen die Berliner Stadtwerke in jedem Berliner Bezirk zwei öffentliche Schnelllade-Hubs zu errichten und auch die großen Tankstellenbetreiber rüsten ihre Tankstellen aktuell massiv mit HPC/DC-Ladern auf.

Stecker: Für das Schnellladen muss kein eigener Stecker mitgebracht werden. Die Kabel inklusive Stecker sind fest mit der Ladeeinrichtung verbunden und können genutzt werden. Hier gibt es zwei unterschiedliche Systeme: 1. der CCS (Combo)-Stecker, der für die Fahrzeuge westeuropäischer und nordamerikanischer Hersteller verwendet werden kann und 2. der CHAdeMO Ladestecker, für Fahrzeuge, die vorwiegend im asiatischen Raum hergestellt werden.

### Steckertypen für Elektroautos



Typ-1-  
Stecker



Typ-2-  
Stecker



CCS /  
Combo-  
Stecker



CHAdeMO-  
Stecker



Schuko-  
stecker

# LADEN AM ARBEITSPLATZ



© Leo Seidel



Bei Stromnetz Berlin gibt es bereits 161 Ladepunkte, davon sind sieben Schnelllader. Die Firmenfahrzeuge werden sukzessive umgestellt, parallel wird die nötige Infrastruktur weiter ausgebaut.

Florida Eis lädt seine E-Fahrzeuge auf dem Firmengelände und bietet dort auch Lademöglichkeiten für seine Mitarbeiter:innen an. Zudem engagiert sich Florida Eis als Praxisgeber in einem BMU-Forschungsprojekt für die Entwicklung kleiner und mittlerer E-Lkws.



Durch das Angebot von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und die Umstellung der Dienstwagenflotte auf elektrische Fahrzeuge haben Unternehmen die Chance, die Verkehrswende aktiv mitzugestalten. Dabei handeln sie nicht nur umweltfreundlich und ökonomisch sondern verbessern auch ihr Ansehen bei Kund:innen und Mitarbeiter:innen.

Zurzeit pendeln rund 364.000 Beschäftigte aus dem Umland nach Berlin. Um die teilweise langen Strecken mit dem Elektrofahrzeug bewältigen zu können, sind die Pendler:innen oft auf Lademöglichkeiten angewiesen. Vor allem die Kombination der Ladeinfrastruktur für Mitarbeiter:innen mit dem Betrieb einer gewerblichen Flotte bietet die Möglichkeit einer schnellen Refinanzierung.

Da der öffentliche Raum in Berlin begrenzt ist, leisten Unternehmen durch den Aufbau von Ladeinfrastruktur für Mitarbeiter:innen und Dritte einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung der Elektromobilität. Durch Kooperationen mit Mobilitätsdienstleistungs- und Logistikunternehmen sind neue Geschäftsmodelle vorstellbar.

Verfügt ein:e Arbeitgeber:in über eine gewisse Anzahl an Parkplätzen, greift zukünftig das „Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz“ (GEIG). Neue und bestehende Nichtwohngebäude, die über eine gewisse Anzahl an Parkplätzen verfügen, werden darin zur Installation von Leitungsinfrastruktur und zukünftig auch zur Installation einer Lademöglichkeit verpflichtet. Weiterführende Informationen finden Sie auf Seite 12.

Gewerbliche Elektromobilität wird in Berlin mit dem Förderprogramm „WELMO“ von der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe unterstützt (vgl. S. 16/17). Auch die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) fördert Ladeinfrastruktur. Hier bieten sich u.a. für Mitarbeitende die KfW 441 Förderung an, für kommunale Einrichtung (keine Unternehmen) die KfW 439 Förderung.

Weitere Informationen zur KfW-Förderung: [\[↗\]](#)



# ÖFFENTLICHES LADEN AUF PRIVATEN PARKFLÄCHEN

Das Laden in der Öffentlichkeit umfasst sowohl das Laden im öffentlichen Raum, zum Beispiel am Straßenrand, als auch das Laden auf privaten Flächen, die öffentlich zugänglich sind, wie beispielsweise auf einem Supermarktparkplatz, an Tankstellen, Sport- und Freizeitanlagen oder Hotels und Gasthöfen.

Durch die Gebäude- und Eigentumsstruktur besteht in Berlin ein relativ hoher Ladebedarf in diesem Bereich. Inhaber:innen privater Parkflächen sind gefragte Partner:innen für Ladeinfrastrukturanbieter:innen.



## EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie für Nichtwohngebäude

Im Mai 2018 wurde im Rahmen des Paketes „Saubere Energie für alle“ die EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie vom Europäischen Parlament verabschiedet.

Die Richtlinie macht Vorgaben zur verpflichtenden Installation von Ladestationen für Elektrofahrzeuge an Nichtwohngebäuden und Wohngebäuden, damit der Markthochlauf der Elektromobilität gelingt.

Die neuen Regelungen betreffen insbesondere:

- Neue Nichtwohngebäude, die über einen Parkplatz mit mehr als 10 Stellplätzen verfügen, müssen die Errichtung von mindestens einem Ladepunkt gewährleisten sowie die Leitungsinfrastruktur für mindestens 5 Stellplätze legen.
- Bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen müssen ab 2025 eine noch zu bestimmende Mindestanzahl von Ladepunkten sicherstellen.

Die Richtlinie ist mit dem „Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz“ (GEIG) am 25. März 2021 in Kraft getreten.

# MULTI-USE-KONZEPTE - DIE MISCHUNG MACHT'S

Multi-Use-Konzepte sind ein gutes Mittel, um die Investitions- und Betriebskosten für Ladeinfrastruktur auf mehrere Partner:innen zu verteilen und gleichzeitig eine optimale Ausnutzung von Stellflächen und Ladeinfrastruktur zu gewährleisten. Ein mögliches Konzept wäre zum Beispiel, tagsüber Ladeinfrastruktur für die Gäste des Schwimmbades bereitzustellen und den Stellplatz mit

Ladeinfrastruktur nachts an Anwohner:innen zu vermieten.

Leitfaden zum Thema  
Elektromobilität für den Handel: [↗]



# LADEN ZU HAUSE



## **Wohnungsbaugesellschaften als Treiberinnen der Verkehrswende**

Studien und Umfragen zeigen, dass das Laden zu Hause mit geringer Ladeleistung aus Nutzersicht das mit Abstand meist-präferierte Laden darstellt. Es bietet eine planbare und sichere Verfügbarkeit und zu relativ geringem Bezugspreis bei vorhandener Heimpladeinfrastruktur.

Im urbanen Raum kommt den Wohnungsbaugesellschaften aufgrund der Gebäudestruktur mit ihrem hohen Anteil an Mehrfamilienhäusern eine Schlüsselrolle beim Aufbau von Ladeinfrastruktur und somit für die Verkehrswende in der Stadt zu.

Mit alternativen Mobilitätsangeboten, wie etwa der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur, können Wohnungsbaunternahmen nicht nur einen Beitrag zur Minderung des CO<sub>2</sub>- und Schadstoffausstoßes leisten, sondern auch die Attraktivität von Quartieren erhöhen und sich neue Geschäftsfelder erschließen. Mit dem Projekt „Wohnen leitet Mobilität“ bietet der Verkehrsclub Deutschland (VCD) Praxisbeispiele, nützliche Tipps und einen umfangreichen Leitfaden für intelligente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätskonzepte in Wohnquartieren, inklusive dem Themenfeld Ladeinfrastruktur für Elektromobilität.

Weitere Informationen zum VCD-Projekt: [\[↗\]](#)





#### **Richlinie / Gesetzgebung zum Aufbau von Ladeinfrastruktur für Wohngebäude:**

Laut „Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz“ (GEIG) müssen Wohngebäude, bei denen sechs und mehr Parkplätze neu erstellt und umfassend renoviert werden mit Leitungsinfrastruktur zum Laden von Elektrofahrzeugen ausgestattet sein.

Gemäß dem „Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz“ (WEMoG) darf jede:r Wohnungseigentümer:in oder Mieter:in einer Wohnung in einem Mehrfamilienhaus, auf eigene Kosten, bauliche Maßnahmen vornehmen, um sich Ladeinfrastruktur zu schaffen. Voraussetzung ist, dass diese:r einen eigenen Stellplatz hat.

Die Gewobag ist seit 2020 Projektpartnerin im internationalen Förderprojekt „USER-CHI“. Ziel ist die Stärkung und Förderung von Elektromobilität in Wohnquartieren. Auf Grundstücken der Gewobag werden öffentlich zugängliche Ladesäulen mit Reservierungsfunktion installiert und getestet.

# FÖRDERUNG UND BERATUNG

Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur werden in Deutschland durch verschiedene Bundes- und Landesprogramme gefördert. Prüfen Sie die Programme der Bundesregierung auf den Seiten der Förderberatung des Bundes sowie der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur.

## Umweltbonus

Das wichtigste staatliche Programm für Elektroautos ist der „Umweltbonus“ des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Der Kauf eines neuen reinen Elektroautos wird aktuell mit einer Prämie von 9.000 € (6.000 € vom Bund und weitere 3.000 € vom Hersteller) gefördert. Fahrzeugtypen die sowohl über einen Verbrennungs- als auch einen Elektromotor verfügen, werden noch bis Ende 2022 mit 6.750 € bezuschusst. Ab einem Listenpreis von 40.000 € reduzieren sich die Zuschüsse 7.500 €/5.625 €. Folgende Fahrzeugtypen sind förderfähig: Reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (Plug-In-Hybride), Brennstoffzellenfahrzeuge und Fahrzeuge, die höchstens 50 Gramm CO<sub>2</sub>-Emissionen pro km ausstoßen.

## Steuerliche Vorteile

Daneben gibt es auch steuerliche Vorteile: Elektroautos sind bis 2030 von der Kraftfahrzeugsteuer (Kfz-Steuer) befreit. Danach werden nur rund 50 % fällig.

### Auf einen Blick

- Förderung gibt es unter anderem für Elektroautos, Lastenräder, E-Bikes und Ladesäulen
- Bundesförderprogramme für Ladeinfrastruktur finden Sie hier: [nationale-leitstelle.de](http://nationale-leitstelle.de)
- Der „Umweltbonus“ ist die wichtigste Förderung für Elektroautos
- Zudem gibt es auch steuerliche Vorteile für E-Fahrzeuge

Mehr zum „Umweltbonus“: [\[↗\]](#)



## **Berlin - Förderung gewerblicher Elektromobilität**

Mit dem Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ (WELMO) unterstützt die Berliner Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe kleine und mittelständische Unternehmen beim Einstieg in die Elektromobilität.

### **Förderung von:**

Beratungsleistungen zum Thema Elektromobilität (max. 1.000 € für Potentialberatung, max. 2.400 € für Realisierungsberatung)

E-Fahrzeuge Fahrzeugklasse N1 & N2 <7,5t zul. Gesamtgewicht max. 25% Nettolistenpreis, max. 15.000 € je Fahrzeug

Pkw M1 (Taxikonzession, Einsatz als Taxi) Förderhöhe 25%, max. 15.000 € je Fahrzeug

Förderfähige elektrische Klein- und Leichtfahrzeuge, Fahrzeuge gelistet auf der Webseite des Förderprogramms (L6e, L7e: lt. Liste) mit 30 %, max. 5.000 € je Fahrzeug (nach Liste)

Motorisierte Zweiräder (zum Beispiel E-Roller, E-Mofas, E-Kleinkrafträder und S-Pedelecs) 500 €

### Ladeinfrastruktur:

Kauf oder Leasing von Normalladeinfrastruktur (AC) inkl. Netzanschluss bis 22 kW: 50 % der Gesamtkosten, max. 2.500 € pro Ladepunkt

Kauf oder Leasing von Schnellladeinfrastruktur (DC) inkl. Netzanschluss ab 22 kW: 50 % der Gesamtkosten, max. 30.000 € pro Ladepunkt

Anschluss an das Nieder- oder Mittelspannungsnetz:

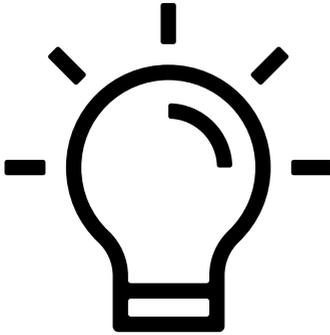
Anschluss an das Niederspannungsnetz: 50 % der Gesamtkosten, max. 5.500 €

Anschluss an das Mittelspannungsnetz: 50 % der Gesamtkosten, max. 55.000 €

# NÜTZLICHE TIPPS

## Beziehen Sie Stakeholder ein

Nehmen Sie frühzeitig Kontakt zu Ihrem örtlichen Stromnetzbetreiber auf, zur Prüfung Ihrer Ladepunkte. Auch die Beteiligung von Bürger:innen und weiteren Interessierten, kann bei der Entscheidungsfindung für den Aufbau Ihrer Ladepunkte nützlich sein, wenn Sie deren Präferenzen berücksichtigen.



## Kriterien der Standorteignung

- Geringer baulicher Aufwand
- Geringer elektrotechnischer Aufwand
- Geringer Aufwand in Verwaltungsvorfahren
- Attraktivität / Repräsentativität der Lage, Wahrnehmbarkeit für die Öffentlichkeit
- Erweiterbarkeit
- Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit

Wir als eMO unterstützen den Mobilitätswandel in der Hauptstadtregion und helfen, Best Practice Lösungen nachhaltig umzusetzen. Unsere Mobilität soll sicherer, sauberer und nachhaltiger werden, um die Lebensqualität der Menschen in der Hauptstadtregion zu verbessern.

Aus diesem Grund stellen wir gerne unser Knowhow zur Verfügung und helfen Ihnen, die richtigen Ansprechpartner und weiterführenden Institutionen für Ihr individuelles Anliegen zum Thema Elektromobilität und Ladeinfrastruktur zu finden.

Nehmen Sie Kontakt mit uns auf:  
info@emo-berlin.de  
oder +49 30 46302-351

# WEITERFÜHRENDE LINKS



**Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA);  
Details zum „Umweltbonus“** [\[↗\]](#)

**Bundesnetzagentur: Ladesäulenkarte/-liste** [\[↗\]](#)



**Electrive: Nachrichtenportal** [\[↗\]](#)

**GoingElectric: Stromtankstellenverzeichnis** [\[↗\]](#)



**Handelsverband Deutschland:  
Leitfaden zum Thema Elektromobilität für den Handel** [\[↗\]](#)

**Verkehrsclub Deutschland: Wohnen leitet Mobilität** [\[↗\]](#)





**Berliner Agentur  
für Elektromobilität eMO**  
Berlin Partner für Wirtschaft  
und Technologie GmbH  
Ludwig Erhard Haus  
Fasanenstraße 85  
10623 Berlin  
Tel +49 30 46302-351  
info@emo-berlin.de  
www.emo-berlin.de

Berliner Agentur  
für Elektromobilität  
eMO

Berlin Partner  
für Wirtschaft  
und Technologie

Senatsverwaltung  
für Wirtschaft, Energie  
und Betriebe

**BERLIN**

