



## **Aufruf zur Antragseinreichung zur Förderung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge (05/2026) – Einreichung ab 26.05.2026**

**gemäß der Richtlinie zur Förderung von öffentlich und nicht-öffentlich  
zugänglicher Ladeinfrastruktur für batterieelektrische schwere Nutzfahrzeuge  
im Güterverkehr vom 27.04.2026 des Bundesministeriums für Verkehr (BMV)**

### **1 Präambel**

Die „Richtlinie zur Förderung von öffentlich und nicht-öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für batterieelektrische schwere Nutzfahrzeuge im Güterverkehr“ (Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für e-Lkw) verfolgt das Ziel, den Markthochlauf batterieelektrischer schwerer Nutzfahrzeuge (Fahrzeugklassen N2 und N3, nachfolgend „e-Lkw“ genannt) wirksam zu unterstützen. Damit soll ein wesentlicher Beitrag zur Minderung von Treibhausgasemissionen und zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung geleistet werden, da eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für die Elektrifizierung von Fahrzeugflotten darstellt. Vor dem Hintergrund des derzeit noch geringen Marktanteils von e-Lkw ist ein frühzeitiger und bedarfsgerechter Aufbau der Ladeinfrastruktur von zentraler Bedeutung für den erfolgreichen Umstieg im schweren Straßengüterverkehr.

Zur Umsetzung der Richtlinie veröffentlicht das Bundesministerium für Verkehr zeitgleich drei Förderaufrufe:

- A. Aufruf zur Förderung von nicht-öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge, der sich gezielt an kleine und mittlere Unternehmen (KMU) richtet,
- B. Aufruf zur Förderung von nicht-öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge sowie
- C. Aufruf zur Förderung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge (vorliegender Aufruf).

Diese sind über folgende Webseite zu finden: [www.ptj.de/foerdermoeglichkeiten/lis-e-lkw](http://www.ptj.de/foerdermoeglichkeiten/lis-e-lkw)

Mit dem vorliegenden Förderaufruf werden Maßnahmen aus dem Koalitionsvertrag sowie aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 der Bundesregierung für den schweren Straßengüterverkehr umgesetzt. Zugleich leistet er einen Beitrag zur Zielerreichung gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) 2023/1804 (AFIR). Gefördert werden die Anschaffung und Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für e-Lkw.

Ziel der Zuwendung ist es, den Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur zu unterstützen, insbesondere entlang des TEN-V-Kernstraßennetzes in Deutschland, um den Einsatz von e-Lkw im Güter- und Warenverkehr zu ermöglichen.

## 2 Zielgruppen

**Antragsberechtigt** im Rahmen dieses Aufrufs sind juristische Personen des Privatrechts sowie natürliche Personen, soweit sie wirtschaftlich tätig sind.

## 3 Fördergegenstand

**Gefördert** werden mit diesem Aufruf die Anschaffung und Errichtung von ausschließlich öffentlich zugänglicher fabrikneuer Ladeinfrastruktur auf Flächen innerhalb Deutschlands. Die Nennladeleistung je Ladepunkt muss 100 kW oder mehr betragen und Laden muss mit Gleichstrom (DC) entsprechend des Combined Charging System (CCS) oder des Megawatt Charging System (MCS) Ladestandards im Lademodus 4 (IEC 61851-1/VDE 0122-1) erfolgen. Eine durch ein Last- und Lademanagement reduzierte Ladeleistung ist zulässig.

Je Standort muss mindestens eine Nennladeleistung von 1.500 kW errichtet werden, die auf mehrere Ladepunkte aufgeteilt werden kann. Mindestens ein Ladepunkt davon muss eine Ladeleistung von 350 kW oder mehr aufweisen.

Darüber hinaus können der erforderliche Netzanschluss und Lade-, Last- und Energiemanagementsysteme gefördert werden sowie Batteriespeicher zur Zwischenspeicherung elektrischer Energie, sofern diese zum Betrieb der geförderten Ladeinfrastruktur technisch notwendig sind.

Die technischen Mindestanforderungen an die Ladeeinrichtung sowie eine nicht abschließende beispielhafte Aufstellung geeigneter Ladeinfrastruktur können in der [„Herstellerliste“](#) eingesehen werden.

## 4 Förderfähige Ausgaben

**Förderfähig** sind die unmittelbaren Investitionsausgaben für die Installation öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur zum Zwecke des Ladens von e-Lkw und dazugehörige technisch notwendige Ausrüstung (z. B. Lade-, Last- und Energiemanagementsysteme, elektrische Stromspeicher). Zudem förderfähig sind Ausgaben für den Aufbau oder die Erweiterung des für die Ladeinfrastruktur notwendigen Netzanschlusses und die Installation elektrischer Leitungen und Anschlüsse inkl. Tiefbauarbeiten abseits der Netzanschlusskosten. Förderfähig sind ausschließlich Ausgaben für Serienprodukte von Ladeinfrastruktur, die an das öffentliche Elektrizitätsversorgungsnetz angeschlossen werden dürfen.

**Nicht förderfähig** sind Ausgaben für Ladepunkte, an denen das Laden mit Wechselstrom (AC) möglich ist, sowie Ladeeinrichtungen an Standorten, wo die Mindestanforderungen an die Ladeleistungen (Gesamtladeleistung 1.500 kW, davon mindestens ein Ladepunkt mit 350 kW oder mehr und jeder einzelne Ladepunkt mit mindestens 100 kW Ladeleistung) nicht eingehalten werden. Ebenfalls nicht förderfähig sind Ausgaben für Planungsleistungen Dritter und Genehmigungen, Ausgaben für Eigenleistungen z. B. für eigenes Personal, Ausgaben für den Erwerb oder die Pacht des Grundstücks. Eine Förderung von Leasingraten oder Mietausgaben sowie Betriebskosten für Ladeinfrastruktur ist ausgeschlossen.

## 5 Höhe der Zuwendung

Der Bund gewährt die Zuwendungen nach Maßgabe der o. g. Förderrichtlinie sowie den §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften. Die Gewährung der Zuwendung erfolgt auf Grundlage des Artikels 36a Nr. 4 der EU-Verordnung 651/2014 in der Fassung der Verordnung (EU) 2023/1315 (AGVO).

## 5.1 Ermittlung des maximalen Zuwendungsbetrags

Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss im Wege einer **Festbetragsfinanzierung** gewährt. Für die Gesamtinvestition werden Eigen- und/oder Drittmittel des Zuwendungsempfängers vorausgesetzt.

Die Zuwendung wird auf Basis der beantragten Ladeleistung bemessen. Maßgeblich ist dabei die sogenannte **Förderintensität**, definiert als Zuwendungsbetrag pro installierter Gesamtladeleistung (in Euro pro kW).

Im Antrag geben die Antragsteller sowohl die geplante Gesamtladeleistung (in kW) als auch eine selbst gewählte Förderintensität (in Euro pro kW) an. Die Förderintensität darf die Obergrenze von **500 Euro (netto) pro kW** nicht überschreiten. Anträge mit geringerer Förderintensität werden im Rahmen des wettbewerblichen Verfahrens höher priorisiert (siehe dazu Ziffer 7 dieses Aufrufs).

Der maximale Zuwendungsbetrag berechnet sich auf Grundlage der im Antrag angegebenen Werte bezüglich

- der Förderintensität für alle geplanten Ladepunkte, höchstens jedoch der oben genannten Obergrenze, sowie
- der Gesamtladeleistung aller geplanten Ladepunkte

nach folgender Formel:

$$\text{maximaler Zuwendungsbetrag} = \text{Förderintensität} \times \text{Gesamtladeleistung}$$

### Beispiel für die Berechnung der maximalen Zuwendung:

Förderintensität (Beispiel)	Gesamtladeleistung (Beispiel)	maximaler Zuwendungsbetrag
420 Euro / kW	2.000 kW	840.000 Euro
Rechenweg: maximaler Zuwendungsbetrag = 420 Euro / kW × 2.000 kW = 840.000 Euro		

Die im Antrag angegebene Förderintensität in Euro (netto) pro kW Ladeleistung stellt den Festbetrag dar und wird gemeinsam mit dem maximalen Zuwendungsbetrag in Euro im Zuwendungsbescheid festgelegt.

## 5.2 Ermittlung der Zuwendung nach Abrechnung

Nach Anschaffung, Errichtung und Inbetriebnahme der Ladeinfrastrukturen wird die tatsächlich auszahlende Zuwendung über folgende Formel bestimmt:

$$\text{Zuwendung} = \text{Förderintensität} \times \text{in Betrieb genommene Ladeleistung}$$

Diese Zuwendung darf die nachgewiesenen förderfähigen Ausgaben und den mit dem Zuwendungsbescheid bewilligten maximalen Zuwendungsbetrag nicht überschreiten.

Nachfolgend wird die Berechnung der Zuwendung nach Projektabschluss und Einreichung eines Verwendungsnachweises auf Grundlage der darin nachgewiesenen förderfähigen Ausgaben dargestellt.

**Beispiele für die Zuwendung bei einer bewilligten Gesamtladeleistung von 2.000 kW:**

Förderintensität gemäß Zuwendungsbescheid (Beispiel)	maximale Zuwendung gemäß Zuwendungsbescheid	in Betrieb genommene Ladeleistung (Beispiele)	nachgewiesene förderfähige Ausgaben (Beispiel)	Zuwendung (Auszahlungsbetrag)
420 Euro / kW	840.000 Euro (= 420 Euro/kW × 2.000 kW)	2.000 kW	900.000 Euro da Ausgaben ≥ 420 Euro/kW × 2.000 kW	840.000 Euro
			840.000 Euro da Ausgaben ≥ 420 Euro/kW × 2.000 kW	840.000 Euro
			800.000 Euro da Ausgaben < 420 Euro/kW × 2.000 kW	800.000 Euro
		1.500 kW	650.000 Euro da Ausgaben ≥ 420 Euro/kW × 1.500 kW	630.000 Euro
			630.000 Euro da Ausgaben ≥ 420 Euro/kW × 1.500 kW	630.000 Euro
			600.000 Euro da Ausgaben < 420 Euro/kW × 1.500 kW	600.000 Euro

Die Auszahlung der Zuwendung erfolgt im Wege des Anforderungsverfahrens. Abweichend von Nr. 1.4 ANBest-P wird die Zuwendung kalenderquartalsweise **nachschüssig** mit Vorlage der zahlungsbegründenden Unterlagen ausgezahlt. Voraussetzung hierfür ist zudem ein Nachweis der Inbetriebnahme der Ladepunkte, die abgerechnet werden, durch ein **Inbetriebnahme- oder Abnahmeprotokoll**.

Für die abschließende Berechnung der Zuwendung wird die aufgebaute Ladeleistung ausschließlich für Standorte berücksichtigt, an denen die Mindestladeleistung von 1.500 kW errichtet worden ist, jeder Ladepunkt eine Mindestladeleistung von 100 kW und mindestens ein Ladepunkt eine Ladeleistung von mindestens 350 kW erreicht. Werden diese Anforderungen unterschritten, zählt die Ladeleistung für diesen Standort mit 0 kW.

**5.3 Reduzierte Festbeträge bei Unterschreitung der geplanten Ladeleistung an AFIR-Standorten**

Da der geplante Aufbau von Ladeinfrastruktur an AFIR-Standorten positiv bei der Priorisierung der Anträge berücksichtigt wird, soll die folgende Regelung einen Ausgleich schaffen, wenn die geplanten Ziele nicht umgesetzt werden.

Sofern ein Antragsteller im Antrag die Errichtung von Ladeinfrastruktur an AFIR-relevanten Standorten (AFIR-Kernnetz oder AFIR-Gesamtnetz, vergleiche dazu auch Ziffer 7) vorsieht, ist diese Planung verbindlich für die Bemessung der Zuwendung und wird in den Zuwendungsbescheid übernommen.

Eine Formulierung wie die Folgende wird in diesen Fällen in den Zuwendungsbescheid mit aufgenommen:

*„Die Zuwendung wird als Festbetrag in Höhe von yyy Euro je kW der aufgebauten Ladeleistung gewährt.*

*Es sollen insgesamt damit x.xxx kW Ladeleistung an AFIR-relevanten Standorten aufgebaut werden.*

*Die Zuwendung steht unter folgenden auflösenden Teilbedingungen:*

*Wird nach Abschluss des Vorhabens festgestellt, dass der Anteil der tatsächlich an AFIR-relevanten Standorten aufgebauten Ladeleistung an der im Zuwendungsbescheid geforderten Ladeleistung*

- weniger als 70 %, jedoch mindestens 50 % beträgt, entfällt vom Festbetrag ein Anteil in Höhe von 5 %,*
- weniger als 50 %, jedoch mindestens 30 % beträgt, entfällt vom Festbetrag ein Anteil in Höhe von 10 %,*

– weniger als 30 % beträgt, entfällt vom Festbetrag ein Anteil in Höhe von 15 %.“

Die %-Werte für die Bedingungen werden als Ladeleistungs-Werte aus den individuellen Angaben des Förderantrages ermittelt und exakt angegeben.

Die Festsetzung der endgültigen Zuwendung erfolgt erst nach Vorhabenende und nach Prüfung des Verwendungsnachweises. Alle Zwischenauszahlungen erfolgen mit einem um 15 % geminderten Festbetrag, um eine Rückzahlung von Fördermitteln zu verhindern, sollte eine der auflösenden Bedingungen greifen. Die mögliche Restzahlung erfolgt grundsätzlich erst nach Prüfung des Verwendungsnachweises. Bei der Ermittlung der aufgebauten Ladeleistung an AFIR-Standorten erfolgt die Anerkennung eines AFIR-Standortes im Kernnetz nur dann, wenn dort mindestens eine Gesamtleistung von 3.600 kW in Betrieb genommen worden ist und mindestens zwei Ladepunkte pro Standort eine Ladeleistung von je mindestens 350 kW, alle weiteren Ladepunkte von je mindestens 100 kW aufweisen.

Nachfolgend wird eine beispielhafte Berechnung der Zuwendung nach Projektabschluss und Einreichung eines Verwendungsnachweises auf Grundlage der darin nachgewiesenen förderfähigen Ausgaben dargestellt, unter Berücksichtigung des Verhältnisses der tatsächlich in Betrieb genommenen Ladeleistung an AFIR-Standorten zur im Zuwendungsbescheid aufgenommenen Ladeleistung an AFIR-Standorten:

**Beispiele für die Zuwendung bei einer bewilligten Gesamtladeleistung von 10.000 kW, davon 8.500 kW an AFIR-Standorten:**

**Beispiel zur Verdeutlichung**

Bewilligte Förderintensität:	400 Euro/kW
Bewilligte Ladeleistung:	10.000 kW
davon im AFIR-Kernnetz:	7.000 kW
im AFIR-Gesamtnetz:	1.500 kW
an sonstigen Standorten:	1.500 kW

maximale Zuwendung: 400 Euro/kW x 10.000 kW = 4.000.000 Euro

Festbetrag: 400 Euro/kW

in Betrieb genommene Ladeleistung im AFIR-Kernnetz: 4.000 kW (an einem Standort, damit  $\geq 3.600$  kW)

    im AFIR-Gesamtnetz: 1.500 kW (an einem Standort, damit  $\geq 1.500$  kW)

    an sonstigen Standorten: 1.500 kW (an einem Standort, damit  $\geq 1.500$  kW)

installierte Gesamtladeleistung: 7.000 kW

Anteil installierter AFIR-Ladeleistung an bewilligter AFIR-Ladeleistung:

$(4.000 \text{ kW} + 1.500 \text{ kW}) / (7.000 \text{ kW} + 1.500 \text{ kW}) = 5.500 / 8.500 = 64,7 \%$

Aufgrund der reduzierten Installation an AFIR-Standorten ( $64,7 \% < 70 \%$ ) wird die Zuwendung mit dem Festbetrag 400 € x 0,95 berechnet (in Betrieb genommene Ladeleistung x 0,95 x 400 €):

**Zuwendung = 7.000 kW x 380 Euro/kW = 2.660.000 Euro**

## 6 Rahmenbedingungen der Förderung

Der Bewilligungszeitraum umfasst **30 Monate**. Eine Verlängerung des Bewilligungszeitraums ist in begründeten Ausnahmefällen und ausschließlich unter Vorlage eines Nachweises möglich, dass mit der Errichtung der Ladeinfrastruktur innerhalb von 12 Monaten nach Start des Bewilligungszeitraums begonnen wurde.

Die Zuwendung ist insbesondere an nachfolgend aufgeführte Auflagen geknüpft. Eine Nichterfüllung von einer oder mehreren dieser Auflagen kann zu einem Widerruf der Zuwendung führen.

- Gefördert wird die Anschaffung und Errichtung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur im Sinne dieses Förderaufrufs sind Ladepunkte, die sich an Standorten befinden, die für die Allgemeinheit zugänglich sind, und deren Nutzung nicht auf einen im Voraus bestimmten oder abgegrenzten Nutzerkreis beschränkt ist. Dies gilt unabhängig davon, ob sich die Ladeinfrastruktur auf öffentlichem oder privatem Grund befindet. Voraussetzung ist insbesondere, dass eine diskriminierungsfreie Nutzung einschließlich der Möglichkeit zum Ad-hoc-Laden gewährleistet ist. Die **Anforderungen der AFIR** (insbesondere die Artikel 5 und 20) an öffentlich zugängliche Ladepunkte sind **einzuhalten**. Die Anbindung von E-Mobility-Providern, die vertragsbasiertes Laden von e-LKW anbieten, muss diskriminierungsfrei ermöglicht werden.
- Um das Laden von schweren Nutzfahrzeugen zu gewährleisten, sind entsprechend **große Park- und Rangierflächen** vorzusehen, die mindestens das Laden von Fahrzeugen der EG-Fahrzeugklasse N3 ermöglichen. Der Stellplatz muss mindestens eine Länge von 16,5 m aufweisen.
- Der für den Ladevorgang erforderliche Strom muss durchgehend aus **erneuerbaren Energien** stammen.
- Auftragsvergaben** dürfen **erst nach Bewilligung** des gestellten Antrages auf Grundlage dieses Aufrufes erfolgen und müssen sich auf einen Leistungszeitraum beziehen, der innerhalb des Bewilligungszeitraums liegt. Die Anschaffung und die Installation der Ladeinfrastruktur müssen innerhalb des Bewilligungszeitraums erfolgen. Mit dem Vorhaben darf sofort nach Erhalt des Zuwendungsbescheides begonnen werden. Zuwendungsfähig sind nur Ausgaben, die innerhalb des Bewilligungszeitraums anfallen.

Die **Beauftragung** des für den Betrieb der Ladeinfrastruktur erforderlichen **Netzanschlusses** nach Antragstellung und vor Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids ist **nicht förderschädlich**. In diesem Fall ist die Auftragsvergabe dem Projektträger **unverzüglich schriftlich mitzuteilen**. Nur so kann sichergestellt werden, dass die dadurch entstehenden Ausgaben als förderfähig anerkannt werden können.

Aus der vorzeitigen Beauftragung des Netzanschlusses lässt sich kein Anspruch auf Gewährung einer Zuwendung ableiten.
- Abweichend von Nr. 3.1 ANBest-P haben Zuwendungsempfänger **Aufträge** nur an fachkundige und leistungsfähige Anbieter nach wettbewerblichen Gesichtspunkten zu wirtschaftlichen Bedingungen zu vergeben. Soweit möglich, sind dazu drei Angebote einzuholen. Verhandlungen und Ergebnisse sind zu dokumentieren. Verpflichtungen des Zuwendungsempfängers aufgrund entsprechender Rechtsverordnungen o. Ä. zur Einhaltung von Vergabebestimmungen für den Unterschwellenbereich bleiben unberührt.
- Zum Zeitpunkt der Auszahlung einer gewährten Zuwendung wird das Vorhandensein einer **Betriebsstätte oder Niederlassung** (Unternehmen) beziehungsweise einer sonstigen Einrichtung, die der nichtwirtschaftlichen Tätigkeit des Zuwendungsempfängers dient (sonstige Zuwendungsempfänger), **in Deutschland** verlangt.

- Die Verwendung der Zuwendung ist, abweichend zu Nr. 6.1 ANBest-P, **innerhalb von drei Monaten** nach Erfüllung des Zuwendungszwecks, spätestens jedoch drei Monate nach Ablauf des Bewilligungszeitraums dem Projektträger nachzuweisen.
- Eine **Kumulierung** mit weiteren Fördermitteln der EU, des Bundes, der Bundesländer für dieselben förderfähigen Ausgaben ist **nicht zulässig**.
- Für die im Rahmen dieses Aufrufs geförderte Ladeinfrastruktur gilt eine **Zweckbindungsfrist von 36 Monaten**, beginnend mit dem Ende des Bewilligungszeitraums. Das bedeutet für den Zeitraum muss die geförderte Ladeinfrastruktur im Eigentum des Zuwendungsempfängers verbleiben und in Deutschland betrieben werden. Diesbezügliche Änderungen sind vorab unverzüglich dem Projektträger anzuzeigen.
- Von Beginn des Bewilligungszeitraums bis zum Ende der Zweckbindungsfrist ist von den Zuwendungsempfängern der **Kommunikationsleitfaden** anzuwenden, der auf folgender Seite der NOW GmbH unter <https://www.now-gmbh.de/foerderung/kommunikationsleitfaeden/> (Unterpunkt: „Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für e-Lkw“) veröffentlicht wird.

## 7 Priorisierung eingegangener Anträge

Die Gewährung der Zuwendung erfolgt auf Basis eines wettbewerblichen Auswahlverfahrens nach den Kriterien des Artikels 36a Nr. 4 AGVO, bei dem sämtliche Antragsteller, sofern sie gemäß Ziffer 2 antragsberechtigt sind, einen Projektantrag stellen können. Vollständig eingegangene Anträge werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel priorisiert.

Für diesen Aufruf zur Antragseinreichung zur Förderung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge (05/2026) und für den zeitlich parallel durchgeführten Aufruf zur Antragseinreichung zur Förderung von nicht-öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge (05/2026) stehen in Summe **150 Mio. Euro an Haushaltsmitteln** zur Verfügung. Die Haushaltsmittel werden entsprechend der Nachfrage an Fördermitteln anteilig auf die Aufrufe verteilt. Dieses Verfahren stellt eine Orientierung an den Bedürfnissen des Marktes sicher.

Alle Anträge werden nach Ablauf eines Stichtags (s. Ziffer 8) bewertet. Das Bewertungsergebnis ist maßgeblich für die Auswahl der Antragsteller, die eine Zuwendung erhalten können, sofern der Antrag förderfähig ist. Die Bewertung erfolgt anhand der nachfolgend aufgeführten Kriterien. Die jeweils erreichten Punktwerte werden zu einer Gesamtbewertung addiert:

Kriterium und Beschreibung	Gewichtung
<p><b>Förderintensität in Euro (netto) pro Kilowatt Ladeleistung</b></p> <p>Je Antrag ist der insgesamt benötigte Zubehörsbetrag in Euro (netto) im Verhältnis zur Gesamtleistung in Kilowatt, die im Rahmen der Förderung aufgebaut werden soll, darzustellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle Anträge werden anhand dieses Kriteriums eingestuft, wobei der Antrag mit der geringsten Förderintensität 70 Punkte und der Antrag mit der höchsten Förderintensität 0 Punkte erhält. Zwischen der geringsten und höchsten Förderintensität werden die Punkte durch eine lineare Interpolation ermittelt.</li> </ul>	<b>70 %</b>
<p><b>AFIR-Standort</b></p> <p>Der Antragsteller prüft über die bereitgestellte Website <a href="https://www.now-gmbh.de/info/map_lis_foerderung.html">https://www.now-gmbh.de/info/map_lis_foerderung.html</a>, ob die geplante Ladeinfrastruktur an einem AFIR-relevanten Standort errichtet werden soll und gibt dies im Antrag an. Dabei ist zu unterscheiden, ob der Standort dem AFIR-Kernnetz oder dem AFIR-Gesamtnetz zuzuordnen ist.</p> <p>Die Bewertung erfolgt ausschließlich auf Basis der geplanten Ladeleistung (in kW). Für die Punktevergabe gelten folgende Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>AFIR-Kernnetz</u>: 20 Punkte, wenn 100 % der geplanten Ladeinfrastruktur im AFIR-Kernnetz liegen. Liegt nur ein Teil der Ladeinfrastruktur im Kernnetz, wird die Punktzahl proportional zum Anteil der dort vorgesehenen Ladeleistung an der gesamten geplanten Ladeleistung reduziert. An einem Standort im Kernnetz ist Ladeinfrastruktur mit einer Nennladeleistung von mindestens 3.600 kW aufzubauen, damit dieser als AFIR-Kernnetzstandort in der Priorisierung berücksichtigt wird.</li> <li>- <u>AFIR-Gesamtnetz</u>: 10 Punkte, wenn 100 % der geplanten Ladeinfrastruktur im AFIR-Gesamtnetz liegen. Liegt nur ein Teil der Ladeinfrastruktur im Gesamtnetz, wird die Punktzahl proportional zum Anteil der dort vorgesehenen Ladeleistung an der gesamten geplanten Ladeleistung reduziert.</li> <li>- Kein AFIR-relevanter Standort: 0 Punkte, wenn die geplante Ladeinfrastruktur vollständig außerhalb von Kernnetz und Gesamtnetz liegt.</li> </ul>	<b>20 %</b>
<p><b>Durchleitungsmodell</b></p> <p>Der Antragsteller gibt im Antrag an, ob er den Endkunden beim Betrieb der geplanten öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur das sogenannte Durchleitungsmodell als zusätzliche Option anbietet.</p> <p>Beim Durchleitungsmodell stellt der Betreiber der Ladeinfrastruktur (Charge Point Operator, CPO) ausschließlich die Ladeinfrastruktur bereit. Die Belieferung mit Ladestrom erfolgt hingegen durch einen vom Endkunden frei gewählten Stromlieferanten. Der Strom wird dabei über die Ladeinfrastruktur „durchgeleitet“.</p> <p>Die genauen Bedingungen für die Bereitstellung des Durchleitungsmodells werden in den <a href="#">FAQ</a> erläutert.</p> <p>Anträge, in denen die Bereitstellung des Durchleitungsmodells für Endkunden vorgesehen ist, werden mit 10 Punkten bewertet. Die Bereitstellung des Durchleitungsmodells wird in den Förderbescheid als Auflage mit aufgenommen.</p> <p>Anträge ohne entsprechendes Angebot erhalten für dieses Kriterium 0 Punkte.</p>	<b>10 %</b>

Sofern mehrere Anträge dieselbe Gesamtpunktzahl erhalten, erfolgt die Einstufung anhand der insgesamt zu installierenden Ladeleistung. In diesen Fällen wird der Antrag mit einer höheren Ladeleistung besser eingestuft.

Bei gleicher Gesamtpunktzahl und gleicher Ladeleistung wird der Antrag höher eingestuft, der zuerst eingereicht wurde.

## 8 Fristen zur Antragseinreichung und Anforderungen an die Anträge

### 8.1 Rahmenbedingungen der Antragstellung

- Voraussetzung für eine Förderung im Rahmen dieses Aufrufs ist, dass der Antragsteller bereits **vor Antragstellung ein Netzanschlussbegehren** beim zuständigen Netzbetreiber gestellt hat oder er im Antrag bestätigt, dass der vorhandene Netzanschluss für den Betrieb der zu errichtenden Ladeinfrastruktur ausreichend dimensioniert ist. Dies ist im Antrag durch den Antragsteller zu erklären.
- Soll die zu fördernde Ladeinfrastruktur auf einer Fläche errichtet werden, die sich nicht im Besitz des Antragstellers befindet, muss vor Antragstellung die Zustimmung durch den Eigentümer der Fläche eingeholt werden, dass die Fläche über den Zweckbindungszeitraum genutzt werden darf (z. B. mit einem Letter of Intent). Diese ist dem Antrag beizulegen.
- Die Zuwendung auf Grundlage dieses Förderaufrufs ist unabhängig von der zu installierenden Ladeleistung **pro Antrag auf 5 Mio. Euro begrenzt**. Alle Anträge von verbundenen Unternehmen dürfen eine Gesamtzuwendung von 30 Mio. Euro nicht überschreiten.

### 8.2 Vollständigkeit des Antrags, Checkliste

Hinweise zur Antragseinreichung, Vorlagen, weitere für den Antrag notwendige Dokumente sowie eine [Checkliste](#) finden Sie auf der Internetseite des Projektträgers unter folgender Adresse:

[www.ptj.de/foerdermoeglichkeiten/oeffentliche-lis-e-lkw](http://www.ptj.de/foerdermoeglichkeiten/oeffentliche-lis-e-lkw)

Die Checkliste zur Antragseinreichung gibt Auskunft über Dokumente und Unterlagen, die mit dem Antrag einzureichen sind, damit dieser als vollständig eingegangen gilt.

Ein unvollständiger Antrag wird aus dem wettbewerblichen Auswahlverfahren ausgeschlossen und abgelehnt.

### 8.3 Einreichen der Anträge über das Antragsportal easy-Online

Die Antragstellung ist in der Zeit vom **26.05.2026, 10:00 Uhr MESZ** bis zum **07.07.2026, 23:59 Uhr MESZ** möglich. Zuständig für Fragen zu Fördermodalitäten und der Bewilligung nach diesem Förderaufruf ist der Projektträger Jülich (PtJ).

Anträge sind über das easy-Online Portal einzureichen (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>).

Bitte beachten Sie bei der Erstellung der Anträge auf die im Formular hinterlegten Ausfüllhinweise. Dort sind auch die notwendigen Dokumente für die Antragstellung verlinkt.

Sie finden die Förderrichtlinie des BMV und den entsprechenden Förderschwerpunkt im easy-Online Portal unter folgenden Bezeichnungen:

- **Fördermaßnahme:** Projektförderung klimafreundliche Nfz
- **Förderbereich:** öffentliche Ladeinfrastruktur e-Lkw (Wettbewerb)

Der Antrag auf Zuwendung auf Ausgabenbasis (AZA) ist online auszufüllen. Alle Dokumente, die als Anlage zum easy-Online-Antrag beigefügt werden müssen, sind dort als PDF-Datei hochzuladen. Die Liste der notwendigen Dokumente ist der [Checkliste \(Anlage-1\)](#) zu entnehmen und ist ebenfalls mit dem Antrag als PDF hochzuladen.

#### 8.4 Einreichung mehrerer Anträge

Pro Antragsteller wird nur **ein Antrag** bewertet. Reicht ein Antragsteller mehrere Anträge in diesem Förderaufruf ein, so gilt der zuletzt gestellte Antrag. Ältere Anträge werden nicht bewertet und im Antragsystem zurückgewiesen. Bitte ziehen sie daher ungewollte Antragsvarianten aktiv zurück, damit der maßgebliche Antrag im System verbleibt.

### 9 Begleitende Berichterstattung zur Förderrichtlinie

Im Rahmen der Programmbegleitung des BMV, koordiniert durch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur bei der bundeseigenen NOW GmbH, werden die Ergebnisse des Förderprogramms zusammengeführt, Akteure vernetzt und Handlungsempfehlungen veröffentlicht. Antragstellende werden im Zuge der Bewilligung verpflichtet, die Programmbegleitung inhaltlich zu unterstützen.

Hierzu zählt insbesondere die Mitwirkung bei der Datenerhebung über den gesamten Projektzyklus. Bereits im Rahmen der Antragstellung sowie bei der Auszahlung werden personen- und projektbezogene Daten erhoben. Diese Datenerhebungen werden sowohl durch den Projektträger als auch durch die NOW GmbH durchgeführt. Darüber hinaus verpflichten sich die Zuwendungsempfänger zur Teilnahme an detaillierten Befragungen durch die NOW GmbH, die nach Ablauf des Förderprojekts durchgeführt werden. Je nach Umfang des geförderten Vorhabens umfasst diese Erhebung neben allgemeinen Aspekten auch die Übermittlung von Betriebsdaten der installierten Ladeeinrichtung. Die im Rahmen des Monitorings abgefragten Variablen – wie etwa Details zur Netzanbindung, Installationserfahrungen, Nutzungsverhalten und Beschaffenheit des Investitionsstandortes – können bei Bedarf angepasst oder um weitere relevante Datenpunkte ergänzt werden.

Die Zuwendungsempfänger erklären sich zudem damit einverstanden, dass der Projektträger die im Förderprozess erhobenen Daten zum Zwecke der wissenschaftlichen Auswertung und Begleitforschung an die NOW GmbH übermittelt. Die Verpflichtung zur Mitwirkung und Bereitstellung von Daten besteht über den gesamten Bewilligungs- und Zweckbindungszeitraum.

### 10 Information und Kontaktdaten

Alle Unterlagen und Informationen zur Förderrichtlinie und zum Aufruf finden Sie auf der Webseite des Projektträgers Jülich:

[www.ptj.de/foerdermoeglichkeiten/oeffentliche-lis-e-lkw](http://www.ptj.de/foerdermoeglichkeiten/oeffentliche-lis-e-lkw)

Bitte prüfen Sie vor Ihrer Anfrage, ob die Frage im **FAQ-Bereich** bereits beantwortet wird:

[www.ptj.de/foerdermoeglichkeiten/oeffentliche-lis-e-lkw/faq](http://www.ptj.de/foerdermoeglichkeiten/oeffentliche-lis-e-lkw/faq)

Der **Projektträger Jülich (PtJ)** berät Sie gern im Zeitraum vom 26.05.2026 bis 07.07.2026 zu allen Fragen der Antragstellung:

- **per E-Mail** an: [ptj-lis-e-lkw@ptj.de](mailto:ptj-lis-e-lkw@ptj.de)
- **telefonisch** (Montag bis Freitag, 10 – 15 Uhr): **030 20199-3500**