



Wohnungseigentümer und Mieter haben ab 1. Dezember 2020 einen Anspruch auf eine private Lademöglichkeit an ihrem Stellplatz.

So funktioniert's!

Elektroautos im Mehrfamilienhaus laden

Eine Ladeinfrastruktur im Mehrfamilienhaus ist so ein bisschen wie ein Sessellift beim Skifahren. Erst braucht es eine Basistechnik wie Masten und Seile, dann können die einzelnen Sessel aufgehängt werden. Natürlich kann auch jeder einzeln den Berg erklimmen — das ist dann aber deutlich anstrengender. Übersetzt in die Welt der Elektromobilität-Ladelösungen bedeutet das: Es gilt für jedes Haus eine geeignete elektrische Basistechnik zu definieren, so dass jeder seine Ladestation anschließen kann.

Von Michael König

Auf Grundlage des Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetzes (WEMoG) haben sowohl Wohnungseigentümer (§20 Satz 2 WEG) als auch Mieter (§ 554 BGB) ab 1. Dezember 2020 einen Anspruch auf eine private Lademöglichkeit an ihrem Stellplatz. Der Anspruch beschränkt sich nicht nur auf die Anbringung einer Wallbox, sondern betrifft auch die Verlegung der Leitungen und die Eingriffe in die Stromversorgung und die Telekommunikationsinfrastruktur.

Technik

Die bestehenden elektrischen Anlagen oder Betriebsmittel eines Gebäudes müssen bei einer größeren Anpassung auf den neuesten Stand der Technik gebracht werden. Grundregel: Bei kleinen Gebäuden sollte die Ladeinfrastruktur-Basistechnik dezentral in die bestehende Elektrik ein-

gebaut werden, bei Gebäuden größer zehn Stellplätzen lohnt es sich, eine zusätzliche Technik neben die bestehende zu setzen (Hauptleitungsverteiler als Abzweig).

Grundsätzlich ist im Wohnbereich ein (dynamisches) Lastmanagement einer Hausanschlussertüchtigung vorzuziehen, da in den meisten Fällen insgesamt genügend Energie zum Laden transportierbar ist. Vor allem in den Nachtstunden kann die nicht genutzte Leistung des Anschlusses zum Nachladen der E-Autos verwendet werden. Ein Auto fährt im Mittel circa 40 km am Tag, daher müssen auch nur circa acht Kilowattstunden pro 24 Stunden nachgeladen werden („Schnarchladen“).

Vergleichbar dem Sessellift ist eine zentrale Anlage diversen Einzellösungen vorzuziehen, um einen elektrischen „Wild-

wuchs“ zu vermeiden. Man überlege sich nur: Wer übernimmt im Schadensfall die Haftung, wenn jeder E-Mobilist auf eigene Faust mit irgendeinem Partner irgendeine Ladetechnik einbaut? Zudem kann über eine zentrale Basistechnik die vorhandene Leistung optimal zwischen den Nutzern verteilt werden, ohne dass ein Hausanschluss überlastet würde. Individuelle Einzelsysteme können nicht kommunizieren, die Leistung wird nicht gerecht verteilt und der Hausanschluss kommt bereits nach wenigen Ladepunkten an seine Grenze.

Oft wird über das Abrechnen des elektrischen Stroms gegrübelt. Bei Gebäuden bis zu zehn Stellplätzen wird empfohlen, nur einen neuen Elektromobilitäts-Stromzähler einzubauen, einmal im Jahr die Zähler an den Ladepunkten abzulesen und den Ladestrom

gerecht aufzuteilen. Eine automatisierte Abrechnung ist selbstverständlich auch möglich. Man sollte dafür sorgen, dass alle Ladepunkte via Telekommunikations-einrichtungen online sind und die Verbrauchsdaten eichrechtskonform er- und übermittelt werden. Die Betriebskosten betragen hierbei circa sieben Euro pro Monat und Ladepunkt.

Übrigens: Vermieter müssen nicht die ganze Parkzone elektrifizieren. Sie können einfach ein Lade-Hub bilden, also eine Zone für E-Autos, und tauschen die zugehörigen Stellplatzmietverträge. Das spart Geld und unnötige Stromleitungen im Gebäude beziehungsweise Tiefbauarbeiten beim oberirdischen Parkplatz.

Kosten

Das Ertüchtigen des Gebäudes hinsichtlich Elektromobilität ist eine einmalige Investition und Wertsteigerung. Fragen Sie beim Energieversorger nach einem schlanken Kauf- oder Contractingvertrag und sichern Sie sich vor der Unterzeichnung die neue Bundesförderung. Je Ladepunkt werden 900 Euro gefördert. Es gilt also, Mit-Investoren zu finden und als Interessensgemeinschaft Elektromobilität (IG EL) die Basistechnik zu kaufen.

Das Recht auf einen Ladepunkt kann eine WEG oder ein Vermieter nun nicht mehr verwehren, allerdings kann sie oder er über die Ausführung der zentralen Ladetechnik entscheiden. Wer im Falle einer WEG dann nicht mitstimmt, muss auch nichts zahlen. Wer erst später mitladen will, muss sich dann allerdings „nach billigem Ermessen“ in die IG EL einkaufen – gegebenenfalls dann auch ohne die 900-Euro-Förderung. Die Basistechnik ist – wie im Übrigen auch die gesamte Hausanschlussleistung – für die gesamte WEG da, nicht für einzelne Nutzer. Der Anspruch auf Aufrüstung ist sogar nach § 20 WEG privilegiert.

Organisation

Das Verlangen nach einer privilegierten Maßnahme ist – vertreten durch den Verwalter – gegenüber der Gemeinschaft der Wohnungseigentümer zu äußern. Der E-Mobilist beantragt also, dass die WEG in eine Ladetechnik investiert oder mindestens eine Planung angestoßen wird. Der Verwalter hat die Beschlussvorschläge in



Je Ladepunkt werden 900 Euro gefördert.

die Tagesordnung der nächsten Versammlung aufzunehmen.

Der zukünftige E-Mobilist kann seinen Anspruch auf bauliche Veränderung (zum Beispiel zur Verlegung von Leitungen und Anbringung der Wallbox) nach § 20 WEG mit seinem Recht zum Mitgebrauch (zum Beispiel der bestehenden Elektroinstallationen) nach § 16 WEG kombinieren.

Als WEG gilt es, einen Beschluss zu fassen, der im Idealfall auf die Einigung für den Aufbau einer zentralen Ladetechnik für alle Bewohner abzielt, mindestens aber eine Gebäudeprüfung. Mit den E-Mobility-Ready-Paketen wird das Objekt für den Aufbau der Ladeinfrastruktur gescreent, wobei darauf aufbauend ein Konzept für das Gebäude mit einer ersten Kostenermittlung erstellt wird.

Danach gilt es eine IG EL zu gründen, um gegenüber einem Anbieter von Ladelösungen auch als Vertragspartner fungieren zu können. Logik: Die WEG oder der Vermieter gestatten also der IG EL, eine Ladelösung aufzubauen und zu betreiben. Die IG EL kauft diese und beauftragt den Energieversorger mit dem Betrieb und gegebenenfalls der Abrechnung.

Fazit

Ein gemeinschaftliches Vorgehen ist beim Aufbau der Ladeinfrastruktur in

Mehrfamilienhäusern unumgänglich, wenn man fortan eine faire, sichere und unkomplizierte Ladeinfrastruktur nutzen möchte. Das Frequentum E-Mobility-Ready-Paket beispielsweise bietet hierbei einen ersten grundlegenden und wichtigen Schritt, der aufzeigt, wie in den entsprechenden Objekten vorgegangen werden muss. Die Energieversorger sind als Gebäude- und Hausanschlussprüfer, Verkäufer der Ladetechnik und Betreiber der ideale Partner. ■



Michael König

ist Geschäftsführer der Frequentum GmbH, hat selbst für Stadtwerke Ladelösungen entwickelt und unterstützt nun bundesweit Wohnbauunternehmen und Hausverwaltungen von WEGs und Mietshäusern mit herstellernerneutralen Dienstleistungen wie Gebäudechecks, Planungen zur Elektromobilität und das Einholen von Angeboten.