

Geht doch!

Die Münchener Frequentum GmbH hat sich eines Problems angenommen, das immer drängender wird: der Nachrüstung von Ladestationen für Elektroautos im Gebäudebestand.



Ladelösungen für E-Fahrzeuge in Tiefgaragen oder an Kfz-Stellplätzen von Mehrfamilienhäusern nachträglich zu schaffen, ist eine komplexe Thematik: Der Einbau ist nicht nur mit Kosten verbunden, sondern er gilt auch als bauliche Veränderung, die in Eigentümergeinschaften der Zustimmung aller Miteigentümer bedarf. Auch wenn sich dies demnächst ändern dürfte, sind bislang weder Eigentümergeinschaften noch Vermieter dazu verpflichtet, der Nachrü-

Bisher gab es zu **viele Hürden** zu nehmen, **gesetzlich wie technisch.**

stung solcher Ladestationen zuzustimmen. Hinzu kommt, dass die elektrischen Anlagen in vielen Wohngebäuden nicht für die zur Aufladung von mehreren Fahrzeugbatterien erforderliche Ladelast ausgelegt sind. Hausanschlüsse werden beim Laden von E-Fahrzeugen zum limitierenden Flaschenhals. Zudem muss die Bundesregierung bis März 2020 die EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie hinsichtlich Ladelösungen in nationales Recht umwandeln. Michael König hat sich gemeinsam mit Mitgeschäftsführer Martin Amberger diesen Herausforderungen angenommen und bietet nun eine Lösung an.

schluss dies zulässt. So ist das Laden grundsätzlich tagsüber möglich, hauptsächlich aber nachts nach der Lastspitze am Abend.

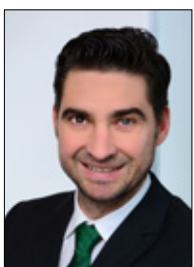
Ist denn nicht auch ein Schnelllader in der Tiefgarage sinnvoll?

Nein, das Nutzungsprofil sieht vielmehr lange Standzeiten von zehn Stunden und mehr in der Nacht vor. Hier reicht selbst eine niedrige Ladeleistung von zwei Kilowatt aus, um die notwendige Energiemenge bereitzustellen.

Und wenn der Vermieter oder die WEG es den E-Mobilisten einfach gestatten würde, sich auf eigene Kosten je eine Wallbox zu installieren?

Unkompliziert funktioniert das leider nur für die ersten Interessenten, da in diesem Fall die zusätzliche Leistung für die Wallboxen am Hausanschluss verfügbar sein muss. Für alle nachfolgenden E-Mobilisten muss dann der Hausanschluss erweitert werden, und das kann teuer werden.

NACHGEFRAGT



Dipl.-Ing. Michael König

Der Geschäftsführer der Frequentum GmbH hat sich bereits bei diversen deutschen Energieversorgern mit der

Thematik Elektromobilität im Mehrfamilienhaus beschäftigt.

Wie funktioniert Ihre Lösung denn nun genau?

Sobald drei E-Mobilisten in einem Gebäude ihr Interesse daran bekunden, installiert der Energieversorger auf eigene Kosten eine ganzheitliche erweiterbare Lösung im Haus. Weil damit schon die Kostenfrage geklärt ist und auch ein Partner für die Umsetzung feststeht, erleichtert dies die Zustimmung der WEG, ggf. im Wege eines Zitterbeschlusses. Jeder E-Mobilist kann dann mit dem Versorger einen Mietvertrag abschließen und erhält an seinem Stellplatz eine Wallbox zur Nutzung. Dort kann er sein Elektroauto Tag und Nacht laden. Der Hausverwaltung entsteht dadurch keinerlei Mehraufwand: Der Versorger übernimmt Wartung, Notfallentstörung, Reparatur, Hotline und Abrechnung, also den kompletten Service.

Welche Verträge sind dafür zu schließen?

Eine WEG schließt über die Hausverwaltung mit dem Versorger in der Regel einen Objektvertrag über zehn Jahre. Dieser gestattet den Bau und den Betrieb der

Ladelösung, ohne dass dem Gebäudeeigentümer dadurch Kosten entstehen. Auf Wunsch kann die Ladeinfrastruktur sogar nach Ende der Gestattung ins Eigentum der WEG übergehen. Jeder E-Mobilist schließt einen zeitlich befristeten Mietvertrag, beispielsweise über zwei Jahre ab. Zieht er vor Vertragsende aus, besteht ein Sonderkündigungsrecht.

Und was kostet das Ganze?

Dem Gebäudeeigentümer und den Haltern konventioneller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren entstehen keine Kosten. Jeder E-Mobilist beteiligt sich einmalig mit z. B. 1.400 Euro an der Gesamtladelösung. Anschließend fällt eine monatliche Nutzungspauschale von z. B. 40 Euro für die

Wallbox und den Betrieb der gesamten Anlage mit allen Services an.

Wie viel günstiger ist es damit dann noch, ein E-Auto zu fahren?

Beim Kauf sind E-Autos immer noch etwas teurer als Verbrenner. Betrieb, Wartung und Treibstoff sind allerdings deutlich günstiger. So kommen E-Fahrzeuge samt Ladelösung und Strom auf circa neun Cent pro Kilometer, Benziner je nach Spritpreis auf etwa zehn bis elf Cent pro Kilometer.

An wen wendet man sich bei Interesse an Ihrer Lösung?

Beim lokalen Energieversorger oder direkt bei uns, einfach per E-Mail an: michael.koenig@frequentum.com

Da der **WEG keine Kosten** entstehen,
wird die **Beschlussfassung einfacher**.