

Elektromobilität in der Wohnungswirtschaft

Grundlagen zur Elektromobilität

Sowohl Bewohner als auch Vermieter und Verwalter können gemeinsam von Elektromobilität profitieren

Schnell kann es passieren, dass aufgrund fehlender Informationen eine falsche Entscheidung getroffen wird und unnötige Kosten entstehen. Damit Sie Fehlentscheidungen und Fehlinvestitionen vermeiden, gehen wir zunächst auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen ein, die Sie als Akteur der Wohnungswirtschaft kennen sollten und erläutern, welche Ansprüche sich daraus ergeben. Danach stellen wir Ihnen verschiedene Akteure vor, die beim Thema Ladeinfrastruktur eine Rolle spielen können und aktuelle Fördermöglichkeiten, die im Zusammenhang mit Elektromobilität stehen.

Gesetzliche Grundlagen und Anspruch auf Ladeinfrastruktur

Mit der Anzahl an E-Autos und dem Wunsch privat zuhause zu Laden, steigt auch der Bedarf an gesetzlichen Vorgaben und klaren Regeln für die Wohnungswirtschaft. In den letzten Jahren gab es daher nicht nur Änderungen bestehender Gesetze, sondern auch neue Gesetze zur Elektromobilität.

Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz (GEIG)

Am 11. Februar 2021 wurde das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz (GEIG) vom Deutschen Bundestag verabschiedet. Es ist am 6. März 2021 in Kraft getreten. Das Gesetz soll dabei helfen, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur im Gebäudebereich zu beschleunigen. Gleichzeitig sollen die sich daraus ergebenden Bau- und Wohnkosten im Rahmen bleiben.

Was ist für Sie zu beachten?

Beim Neubau von Wohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen gibt das GEIG vor, dass zukünftig jeder Parkplatz mit Leerrohren für eine zukünftige Ladeinfrastruktur ausgestattet werden muss. Dies gilt ebenso beim Neubau von Nichtwohngebäuden mit mehr als sechs Parkplätzen. Hier muss jeder dritte Stellplatz mit Leerrohren ausgestattet und mindestens ein Ladepunkt eingerichtet werden.

Stehen größeren Renovierungen von bestehenden Wohngebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen an, müssen zukünftig alle Stellplätze mit Leerrohren ausgestattet werden.

Bei Nichtwohngebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen muss jeder fünfte Stellplatz mit Leerrohren ausgestattet und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt eingerichtet werden. Zusätzlich gilt ab dem 1. Januar 2025, dass Nichtwohngebäude mit mehr als zwanzig Stellplätzen mit mindestens einem Ladepunkt auszustatten werden müssen.

[Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz \(GEIG\)](#)

Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz (WEMoG)

Eine weitere Maßnahme zur Förderung der Elektromobilität in Deutschland war die Reformierung des WEG. In Wohnungseigentümergeinschaften hatten es einzelne Eigentümer, die zuhause laden wollten, bisher recht schwer. Das Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetzes (WEMoG), das am 1. Dezember 2020 in Kraft getreten ist, definiert daher den Anspruch und die Errichtung von Ladeinfrastruktur.

Was ist für Sie zu beachten?

Mit dem WEMoG erhält jeder Wohnungseigentümer und Mieter, der einen persönlichen Stellplatz zur Verfügung hat, den Anspruch auf eine Lademöglichkeit. (§ 20 Abs. 2 & § 554 Abs. 1 WEMoG). Außerdem können nun Beschlussfassungen auch mit einfacher Mehrheit ermöglicht werden, ohne dass es der Zustimmung aller von einer Maßnahme beeinträchtigten Eigentümer bedarf.

Die entstehenden Kosten trägt prinzipiell der Nutzer bzw. diejenigen Eigentümer, die der Maßnahme zugestimmt haben, sofern keine anderen Absprachen getroffen wurden. Alle Wohnungseigentümer haben die entstehenden Kosten entsprechend ihrem Miteigentumsanteil dann zu tragen, wenn die Maßnahme mit mehr als zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen und mehr als der Hälfte der Miteigentumsanteile beschlossen worden ist (§ 21 Abs. 2 Nr. 1 WEMoG).

[Bundesministerium der Justiz, Gesetz zur Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes und zur Änderung von kosten- und grundbuchrechtlichen Vorschriften \(Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz - WEMoG\)](#)

Minol Messtechnik

W. Lehmann GmbH & Co. KG | Nikolaus-Otto-Straße 25 | 70771 Leinfelden-Echterdingen
Telefon 0711 94 91 - 0 | Telefax 0711 94 91 - 238 | info@minol.com | www.minol.de

Ladesäulenverordnung (LSV) für öffentliche Ladesäulen

Sobald verbaute Ladeinfrastruktur der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden soll, müssen zusätzliche Richtlinien beachtet werden, die unter anderem in der Ladesäulenverordnung (LSV) geregelt sind.

Was ist für Sie zu beachten?

Beispielsweise gelten bestimmte Standards für zu verwendende Ladestecker und Mindestanforderungen an den Betrieb. Zudem muss die Bundesnetzagentur über den Bau und die Inbetriebnahme der öffentlichen Ladeinfrastruktur informiert werden. Auch die Bezahlung und Abrechnung an den Ladesäulen unterliegt bestimmten Standards. Ein diskriminierungsfreier Zugang zu Lademöglichkeiten muss sichergestellt werden, sowie das Mess- und Eichrecht beachtet werden.

[Rahmenbedingungen und Anreize für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur](#)



Akteure und Rollen

Neben den gesetzlichen Anforderungen gibt es noch eine Reihe weiterer Rahmenbedingungen, die Einfluss auf den erfolgreichen Einbau von Ladeinfrastruktur haben. Bei der Erschließung dieser Rahmenbedingungen werden Ihnen verschiedene Akteure aus den Bereichen Gebäudetechnik, Elektromobilität und Stromnetz begegnen. Wer dabei welche Aufgaben und Pflichten hat, möchten wir Ihnen in diesem Abschnitt etwas näherbringen.

Minol Messtechnik

W. Lehmann GmbH & Co. KG | Nikolaus-Otto-Straße 25 | 70771 Leinfelden-Echterdingen
Telefon 0711 94 91 - 0 | Telefax 0711 94 91 - 238 | info@minol.com | www.minol.de

Eigentümer der Ladeinfrastruktur

Der Eigentümer einer Ladeinfrastruktur kann je nach Anwendungsfall in einem Mehrfamilienhaus die Wohneigentümergeinschaft, ein einzelner Eigentümer oder ein einzelner Mieter sein. Er übernimmt meist die entstehenden Projekt- und Hardwarekosten, schließt den Stromliefervertrag für die Ladeinfrastruktur mit dem Stromlieferanten ab und verantwortet den Netzanschluss der Anlage. Außerdem gehören die Wartung und Instandhaltung der Anlage zu seinen Pflichten.

Soll die Ladeinfrastruktur auch für Dritte zugänglich sein, muss der Eigentümer Verträge mit den Zugangsberechtigten abschließen, den Zugang zur Ladeinfrastruktur gewährleisten, Kundentarife erstellen und die Abrechnung ermöglichen. Wenn der Eigentümer nicht (mehr) gleichzeitig der Nutzer der Ladeinfrastruktur ist, kann sie ähnlich einer hochwertigen Einbauküche in den Mietvertrag bzw. den Kaufvertrag aufgenommen, verkauft oder zurückgebaut werden.

Stromlieferant

Der Stromlieferant beliefert die Ladeinfrastruktur mit der vertraglich vereinbarten Strommenge und stellt diese dem Eigentümer der Ladeinfrastruktur in Rechnung. Es kann sich dabei sowohl um ein deutschlandweit agierendes Unternehmen als auch um das regionale Stadtwerk handeln. Die Auswahl des Stromlieferanten und der Vertragsabschluss liegen beim Eigentümer der Ladeinfrastruktur.

Netzbetreiber

Der Netzbetreiber koordiniert die Verteilung des Stroms von den Kraftwerken zu den Verbrauchern und schließt ein Gebäude, nach Abschluss eines Netzanschlussvertrags mit dem Gebäudeeigentümer, an das Stromnetz an. Die Kosten, die dabei entstehen, sind immer im Strompreis Ihres Stromlieferanten enthalten. Der Netzbetreiber ist unter anderem zu informieren, wenn Sie Ladestationen für Elektroautos installieren oder deinstallieren wollen.

E-Mobility Provider (EMP)

Der E-Mobility Provider (EMP) macht Nutzern Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zugänglich und schließt dafür meist einen Vertrag mit dem Nutzer. Dieser beinhaltet unter anderem die Abrechnung der Ladevorgänge und die Zugangskontrolle. Der Zugang zur Ladeinfrastruktur kann zum Beispiel mithilfe von individuellen Ladekarten sichergestellt werden, die es nur einer vordefinierten Nutzergruppe ermöglichen zu laden. Außerdem ist der EMP-Ansprechpartner der Nutzer, wenn es um Tarifstrukturen oder um abzuwickelnde Ladevorgänge geht. Der EMP kann die Ladeinfrastruktur so programmieren, dass auch Nutzer anderer EMP-Providern diese nutzen können. Diese Technik nennt man E-Roaming.

Charge Point Operator (CPO)

Der Charge Point Operator (CPO) kümmert sich um die technische Instandhaltung und die Stromversorgung der Ladeinfrastruktur. Als technische Betreiber ist er für die Ladestation haftbar und muss sicherstellen, dass kein Risiko für Elektro- oder Brandunfälle besteht. Der CPO übernimmt außerdem die technische Authentifizierung und Bezahlung beim Laden und ist verantwortlich für die Datenkommunikation mit dem Back-End. Sowohl die Fernwartung als auch das Monitoring gehören hierzu.

Minol Messtechnik

W. Lehmann GmbH & Co. KG | Nikolaus-Otto-Straße 25 | 70771 Leinfelden-Echterdingen
Telefon 0711 94 91 - 0 | Telefax 0711 94 91 - 238 | info@minol.com | www.minol.de

Förderungsmöglichkeiten

Besonders die teilweise unbekanntenen Kosten, die bei der Elektrifizierung und Umrüstung entstehen können, stellen für viele Akteure der Wohnungswirtschaft eine große Hürde dar. Die Bundesregierung sowie die Regierungen verschiedener Bundesländer in Deutschland, bietet daher finanzielle Förderung von verschiedenen Maßnahmen zur Elektrifizierung an. Diese Fördermittel können in bestimmten Zeiträumen unter bestimmten Voraussetzungen beantragt werden.

Ob Sie und Ihr Projekt gefördert werden können, finden wir gerne gemeinsam mit Ihnen heraus. Im Rahmen unserer Fördermittelberatung übernehmen wir für Sie die Sichtung verschiedener Fördermöglichkeiten sowie die Sicherstellung der Anforderungen und die eigentliche Antragsstellung.

[Startseite E-Mobility mit Minol Drive](#)

[Grundlagen zur Elektromobilität](#)

[Ihr Weg zur Ladeinfrastruktur](#)

[Lösungsportfolio Minol Drive](#)

[Minol Drive Referenzen](#)

Kontakt

Minol Messtechnik
W. Lehmann GmbH & Co. KG

Nikolaus-Otto-Str. 25
70771 Leinfelden-Echterdingen

[0711 9491-0](tel:071194910)
info@minol.com

[Jetzt Beratungstermin vereinbaren!](#)

Quelle: www.minol.de/grundlagen-elektromobilitaet.html - Stand vom: 17.04.2024