

Stefan Frey

## E-Mobilität und die Herausforderungen im Wohnungsbau und öffentlichen Raum



**Bei den Verbrauchern will der Funke nicht überspringen: Sie kaufen lieber Autos mit Verbrennungsmotoren als E-Autos. Und dass, obwohl die öffentliche Hand mit vielen Fördermitteln Elektrofans unter die Arme greift. Größtes Kaufhindernis sind die fehlenden Ladestationen. Zwar fließen auch hier Fördergelder, aber gerade in Großstädten fehlt im öffentlichen Raum der Platz. Ein Nachrüsten von Tiefgaragen ist für Vermieter und Eigentümer sehr teuer; einige rechtliche Fragen sind ungeklärt. Schafft ein Masterplan für mehr Ladestationen Abhilfe?**

Die Bundesregierung wird zusammen mit den Ländern nicht müde, die Elektromobilität zu fördern. Bis 2030 müssen die Halter keine Kfz-Steuer bezahlen. Bei der Anschaffung erhalten sie einen Preisnachlass von bis zu 9.000,- Euro. Der Betrag wurde im November 2019 und dann nochmals im Rahmen des Corona-Konjunkturpaktes Anfang Juni 2020 angehoben. Hinzukommt eine Vielzahl von Mini-Programmen von Kommunen sowie Stadtwerken, die sich beispielsweise finanziell am Einbau des Ladepunktes (Wallbox), mit vergünstigtem Strom sowie an den Kosten einer nötigen Stromnetz-Erweiterung beteiligen. Flankiert werden die Zuwendungen mit verschiedenen Gesetzen. Sie räumen Mietern und Eigentümern von Wohnungseigentümergeinschaften (WEG) ein Recht auf einen Ladepunkt an ihrem Parkplatz oder Tiefgaragenstellplatz ein (siehe unten).

Ein weiteres Gesetz, das „Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz“, kurz: GEIG, soll ab 2021 den Einbau einer gewissen Anzahl von Ladesäulen in Gewerbeimmobilien sowie Mehrfamilienhäusern zur Pflicht machen. Werden Wohngebäude mit mehr als zehn Pkw-Stellplätzen errichtet oder umfassend renoviert, müssen gemäß den Gesetzesplanungen alle Stellplätze mit Leitungsvorrichtungen für ein rasches Nachrüsten von Ladestationen eingeplant werden. Durch diese Rohre können dann bei Bedarf Strom- und Datenkabel gezogen werden, um die Wallbox anzuschließen. Ebenfalls sollte Platz für Zähler und eine mögliche Netzerweiterung vorgesehen werden.

Ähnliches gilt bei Gewerbeimmobilien: Hier muss bei Neubau oder Sanierung mindestens jeder fünfte Stellplatz für eine spätere Wallbox nachrüstbar sein. Überdies müssen die Eigentümer mindestens einen nutzbaren Ladepunkt installieren. Eine eigene Regel gilt für Bestandsgebäude mit mehr als 20 Stellplätzen: Hier muss ab Januar 2025 mindestens ein Ladepunkt errichtet werden. Von diesen Regelungen sind kleinere Firmengebäude befreit, sofern sie die Immobilie mindestens

zur Hälfte selbst nutzen. Mit GEIG werden EU-Richtlinien in nationales Recht übertragen.

Schließlich gibt es seit 2019 den „Masterplan Ladeinfrastruktur bis 2030“. Er sieht unter anderem vor, dass im Straßenbild künftig mehr Strom-Stationen zu finden sind. Sie sollen unter anderem an Tankstellen, aber auch auf kommunalen Flächen wie Sportplätzen installiert werden. Der Bund hilft im Rahmen seines Corona-Konjunkturpaktes diesem Plan auf die Sprünge und stellte Anfang Juni 2020 zusätzlich 2,5 Milliarden Euro zur Verfügung.

Im Masterplan ist fixiert, in den nächsten Monaten 50.000 öffentlich zugängliche Ladestationen zu schaffen. Parallel dazu hat sich die Automobilwirtschaft verpflichtet, bis 2022 mindestens 15.000 weitere öffentliche Ladepunkte zu errichten, bevorzugt an Autobahnen, Fernstraßen sowie Einfallstraßen von Großstädten. Außerdem schwebt dem verantwortlichen Bundesverkehrsministerium vor, zusätzliche Stromtankstellen auf Kundenparkplätzen von Einkaufszentren und Supermärkten und kommunalen Flächen (wie Krankenhäusern oder Sportplätzen) zu errichten. Überdies soll jede Tankstelle künftig mit mindestens einer (Schnell-)Ladestation ausgerüstet sein. Auch soll endlich ein einheitliches Bezahlsystem geschaffen werden. Noch hapert es an der Transparenz der Strompreise: An jeder Tankstelle stehen an großen Tafeln die aktuellen Spritpreise, aber selten der Strompreis, den sie für das Aufladen eines E-Autos verlangt.

Insgesamt sollen bis 2030 über eine Million öffentlich zugängliche Ladepunkte aus dem Boden wachsen und circa 35% der Kapazität liefern. Auf private Aufstellorte, etwa in Garagen von Einfamilienhäusern oder in Tiefgaragen von Mehrfamilienhäusern und Bürogebäuden, soll der restliche Großteil der Ladeinfrastruktur entfallen.



## Unterschiedliche Förderprogramme

Auf den ersten Blick kann man meinen, dass diese Schritte ziel führend sind; die öffentliche Hand ihre Hausaufgaben macht. Aber die Tücke steckt wie so oft im Detail. Natürlich sind die Absichten und Geldmittel gutzuheißen. Aber was beispielsweise die Investitionen privater Vermieter angeht, stehen sie in keinem Verhältnis zu den realen Kosten. Beispiel: Vom Land Nordrhein-Westfalen gibt es das Programm zur emissionsarmen Mobilität, das sich an Firmen, Kommunen und Privatpersonen wendet. Das Land übernimmt maximal 1.000,- Euro für die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur. Einem Besitzer eines freistehenden Eigenheims, der in seiner Garage eine Wallbox installiert, kann damit geholfen werden, nicht aber einem Vermieter mit weitaus höheren Ausgaben. Seine Kosten für mehrere Ladepunkte in einer Tiefgarage liegen bei mehreren 10.000,- Euro. Dafür müssen neue, leistungsfähigere Stromleitungen verlegt werden; vorhandene für das Licht reichen selten aus. Dies gilt vor allem für Schnellladestationen. Unter Umständen muss für eine hohe Stromkapazität ein eigener Trafo installiert werden. Um neue Leitungen zu verlegen, müssen an Wänden und am Boden Arbeiten durchgeführt werden. Außerdem muss an einen Anfahrtschutz gedacht werden.

Durch den erhöhten Energiebedarf für Stromautos könnte das Hausnetz an seine Grenzen kommen. Werden mehrere Wagen gleichzeitig angeschlossen, kann die Sicherung rausfliegen. Für eine Fahrt von 50 Kilometern braucht ein Wagen etwa so viel Strom wie ein Vierpersonenhaushalt an einem Tag. Die Energie muss demnach innerhalb des Gebäudes bedarfsge-

recht vorgehalten und priorisiert werden. Hier ist es hilfreich, sich bereits im frühen Planungsprozess mit dem Netzbetreiber abzustimmen. Beim Neubau von Wohn- und Gewerbegebäuden, wo von Beginn an die Elektromobilität mitgeplant wird, sind die Kosten geringer. Erste Erfahrungen gehen von zusätzlich 3.000,- Euro pro Stellplatz aus. Der Betrag kann zumeist auf den Kaufpreis der Wohnung aufgeschlagen werden. Aber das Nachrüsten bestehender Tiefgaragen wird teuer.

Zwar fordern diese Infrastrukturgesetze zunächst nur für Gewerbebauten den Einbau nutzbarer Ladepunkte. Die Wohnungswirtschaft muss – wie geschildert – lediglich Vorinstallationen für das Aufladen einbauen. Aber Eigentümer und Vermieter können sich mitnichten zurücklehnen. Denn die Reform des Wohnungseigentumsgesetzes, die noch in diesem Jahr verabschiedet werden soll, will Eigentümern mit Elektroautos ein Recht auf einen Ladepunkt an ihrem Stellplatz einräumen. Zudem sollen auch Mieter künftig einen derartigen Anspruch haben. Daher müssen sich Eigentümer und Verwalter mit dem Thema befassen, vor allem bezüglich der Anzahl, der Art der Ladepunkte und der Finanzierung sowie der Abrechnung des genutzten Stroms. Derzeit ist ein einstimmiger Beschluss der Eigentümergemeinschaft nötig, damit ein Eigentümer gegebenenfalls auf seine Kosten in der Tiefgarage eine Ladestation installieren darf. Dieser Eingriff zählt als bauliche Maßnahme. Künftig soll eine einfache Eigentümermehrheit genügen. Kein einzelner Eigentümer könnte dann eine solche Investition verhindern.



Abb. 1: Ladestationen im öffentlichen Raum (Fotos: compleo)

## Darf Vermieter einen Mietinteressenten nach Elektroauto fragen?

Unklar ist, ob Vermieter im Rahmen der Selbstauskunft potenzielle Mieter künftig fragen dürfen, ob sie ein Elektroauto haben oder planen, eins anzuschaffen. Und ist es Vermietern möglich, den Einbau von Ladestationen zu umgehen, indem sie einen Mietvertrag über die Wohnung separat von einem für die Garage abschließen, der einfacher zu kündigen wäre?

Ein Streitpunkt wird in Eigentümergemeinschaften vermutlich die Kostenverteilung sein. Wenn ein Eigentümer mit Strom-Auto die Kosten für alle Installationen trägt, nach einigen Monaten allerdings ein weiterer Eigentümer ebenfalls eine Stromtankstelle will, könnte es schwierig werden, ihm anteilige Kosten für Vorinstallationen und Ertüchtigungen zu berechnen. Daher ist es sinnvoll, wenn sich die Eigentümer im Vorfeld über solche Eventualitäten Gedanken machen.

Offen ist auch die Frage nach den zusätzlich entstehenden Kosten, die die Elektrofahrzeuge und Ladestationen selbst betreffen: Nicht nur Akkus in Tablets können brennen, sondern auch Ladepunkte und Akkus von Elektrofahrzeugen oder die Wagen selbst. Es kündigt sich an, dass Gebäudeversicherungen für Immobilien, in denen Elektrofahrzeuge aufgeladen werden, höhere Beiträge aufrufen. Dies wiederum stellt eine WEG oder einen Vermieter vor die Aufgabe, diese Mehrkosten auf die Nutzer zu verteilen, so dass andere Mieter beziehungsweise Eigentümer nicht mitbezahlen müssen. Der Vermieter seinerseits muss damit rechnen, dass in der Bereitstellung der Ladeleistung eine gewerbliche Tätigkeit gesehen wird. Diese stünde der in der Immobilienverwaltung üblichen erweiterten Gewerbesteuerkürzung entgegen.

## Verteilungskampf um den knappen öffentlichen Raum

Zusätzlich notwendige Ladestationen im Straßenraum führen zu einer Konkurrenz zu bestehenden Parkflächen und Gehwegen. In den Großstädten mit historischer Bausubstanz fehlen zugehörige Stellplätze, und Parkbuchten am Straßenrand sind knapp. Werden hier spezielle Plätze zum Aufladen von Stromautos ausgewiesen, an denen nur E-Autos parken sollen und Zuwiderhandlungen mit Bußgeldern verfolgt, dürfte das nicht zur Freude der Besitzer von Verbrennungsmotoren sein, die sich benachteiligt fühlen dürften.

Überhaupt wird der (begrenzte) öffentliche Raum gerade von vielen Seiten beansprucht. Der Radverkehr soll ausgebaut werden und dafür müssen in Ballungsregionen und Großstädten in der Regel Parkbuchten für Pkw oder ganze Kfz-Spuren weichen, falls die Straße mehrspurig ist. Zudem stehen E-Scooter, Paketlieferdienste, Mieträder und Car-Sharing-Kleinwagen mal mehr, mal weniger legal abgestellt im Straßenraum. Auch hier wären feste Stellplätze ein Segen. Letztlich sind Fußgän-

ger die Leidtragenden dieses wachsenden Share- und Individualverkehrs mit immer mehr Mobilitätsoptionen.



Abb. 2: Ladestation im Gewerbegebiet

Der vielbeschriebene Digitalisierungsschub, der mit der Corona-Krise einhergeht und unter anderem dazu führt, dass viele Meetings, Schulungsveranstaltungen und Sportkurse online durchgeführt werden, könnte auch auf intelligente Parkraum-Bewirtschaftung übertragen werden. In Innenstädten von Frankfurt, München, Köln und Düsseldorf liegen vielfach Wohn- und Bürogebäude dicht beieinander. So wäre es denkbar, Parkplätze mit Stromanschluss, an denen tagsüber die Wagen der Angestellten angeschlossen sind, über Nacht Anwohnern zur Verfügung zu stellen. Über eine App könnten sie Zugang zum Parkhaus oder der Tiefgarage erhalten. Zudem könnten sie darüber freie Plätze für einen gewissen Zeitraum buchen und auch die Stromabrechnung über dieses Miniprogramm begleichen. Besitzer von Elektroautos ohne eigenen Parkplatz könnten überdies nachts auf Kundenparkplätzen von Einzelhändlern ihre Akkus laden, ebenfalls über spezielle Zugangsrechte zum Parkraum.

Mit einem solchen smarten Parkraummanagement könnten langfristig die Stellplatzanforderungen für Neubauten reduziert werden. Künftig könnte der Druck, Ladekapazitäten am Gebäude bereitzustellen, nicht vom Gesetzgeber, sondern von Mietern und Käufern kommen. Die Frage, inwiefern ausreichend Ladekapazitäten vorhanden sind, könnte sich zudem auf den Wert der Immobilie auswirken.

Steffen Frey

Vorstand der Immobilien-Projekt-Management AG, Köln