



DIGITALE ARBEITSHILFE ELEKTROMOBILITÄT

WARUM FAQ?

Mit den nachfolgend zusammengefassten Informationen soll eine praktische Unterstützung hinsichtlich der Einführung und des Betriebs rund um das Thema Elektromobilität gegeben werden. Viele Wohnungsgenossenschaften wollen oder müssen auf die Bedarfe beim Thema Elektromobilität reagieren. Als Fachausschuss (Elektro-)Mobilität empfehlen wir jedoch zumindest die aktive Beschäftigung mit diesem Thema. Dabei sind die Erfahrungen sehr unterschiedlich. Durch die Anforderungen, die der Gesetzgeber an Wohnungsunternehmen stellt, muss zunehmend auf sich entwickelnde Gegebenheiten reagiert werden. Mit den nachfolgenden Hinweisen wollen wir – das ist der Fachausschuss (Elektro-)Mobilität – praxisnahe Orientierung bieten: Aus der Praxis für die Praxis, digital und aktuell.

INHALT

Welche Begriffe muss man beim Thema Elektromobilität kennen?	2
Was ist bei der praktischen Umsetzung zu beachten?	7
Wie viele Neuzulassungen von E-Autos gab es in Deutschland von 2020 bis 2024?	7
Wie viele PKW-Neuzulassungen gab es in Deutschland 2020 bis 2024?	7
Wie viele Neuzulassungen von E-Autos gab es in Sachsen von 2020 bis 2024?	8
Wie viele PKW-Neuzulassungen gab es in Sachsen 2020 bis 2024?	8
Wie viele PKW nach Antriebsarten geordnet gab es in Deutschland zum 01.01.2025?	9
Wie viele Stellplätze sind bei den Mitgliedern des VSWG einer Wohnung zugehörig mitvermietet?	10
Welche Betriebsmöglichkeiten gibt es beim Thema Elektromobilität?	11
Kann man praktische Erfahrungen auf den Punkt bringen?	11
Was ist bei der Kalkulation bzw. den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu beachten?	12
Welche energierechtlichen Vorgaben gibt es?	12
Welche rechtlichen Vorgaben gibt es zur Abrechnung?	13
Welche baurechtlichen Vorgaben sind zu beachten?	14
Welche baurechtlichen Vorgaben legt die Sächsische Bauordnung i. V. m. Gemeindecsetzungen fest?	14
Was ist bezüglich des Elektromobilitätsgesetzes zu beachten?	15
Was ist das GEIG und welche gesetzlichen Vorgaben gibt es hier?	15
Gibt es beim Laden datenschutzrechtlich bei erfassten Daten mit Personenbezug etwas zu beachten?	16
Was ist mietrechtlich bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur zu beachten?	16
Welche Vorgaben in Bezug auf Elektromobilität gibt es durch das Genossenschaftsrecht?	17
Welche steuerlichen Aspekte sind zu berücksichtigen?	18
Was bedeutet „Bidirektionales Laden“?	18
Ansprechpartner Fachausschuss (Elektro-)Mobilität	19



WELCHE BEGRIFFE MUSS MAN BEIM THEMA ELEKTROMOBILITÄT KENNEN?

AC-Laden/ DC-Laden	AC steht für „alternating current“: mit AC-Laden ist das Laden mit Wechselstrom gemeint. DC steht für „direct current“: beim DC-Laden geht es um das Laden mit Gleichstrom. Wechselstrom bezeichnet eine Art von elektrischem Strom, der seine Richtung periodisch und in steter Wiederholung ändert. Im Gegensatz dazu bezeichnet Gleichstrom elektrischen Strom, dessen Stärke und Richtung sich zeitlich nicht ändert. Der Strom aus der Steckdose ist Wechselstrom. Wechselstrom hat sich in der Stromversorgung seit Beginn des 20. Jahrhunderts durchgesetzt. Sein Vorteil liegt darin, dass die angelegte Spannung sich mit Transformatoren flexibel und verlustarm erhöhen und vermindern lässt. Ein Akku benötigt Gleichstrom, daher muss beim Aufladen der Akkus von Elektrofahrzeugen der Strom von Wechselstrom in Gleichstrom umgewandelt werden. Der Hauptunterschied zwischen AC- und DC-Laden ist der Ort, an dem der Wechselstrom (aus dem Stromnetz) in Gleichstrom (zum Laden der Akkus) umgewandelt wird. Beim AC-Laden ist ein Ladegerät, ein sogenanntes Bordladegerät bzw. On-Board-Charger (OBC), im Fahrzeug integriert, das den Wechselstrom auf Gleichstrom richtet. Je nach verbautem Gerät fällt die AC-Ladeleistung höher oder niedriger aus. Beim DC-Laden hingegen befindet sich der Gleichrichter direkt in der Ladestation. Dies ermöglicht höhere Ladeleistungen.
Akkumulator/ Akku	Ein Akkumulator ist ein wiederaufladbarer Speicher für elektrische Energie. Umgangssprachlich wird dieser Energiespeicher oft auch als Akku oder Batterie bezeichnet. Die Batterie stellt eine Hauptkomponente für den Antrieb von Elektrofahrzeugen dar. Elektrofahrzeuge verfügen über ein Batteriemanagementsystem. Dieses misst die Temperatur und Spannung der einzelnen Zelle in der Batterie. Dadurch wird sichergestellt, dass sie weder überhitzen, noch zu kalt werden und dadurch an Leistungsfähigkeit einbüßen.
Akku-/ Batterie- kapazität	Die Batteriekapazität ist die maximal mögliche Energiemenge, welche eine Fahrzeugbatterie aufnehmen kann. Die Einheit lautet Kilowattstunden (abgekürzt kWh).
Batterielade- stand (SoC)	Der Ladezustand der Batterie (engl. State of Charge = SoC) gibt an, wie viel Energie noch in der Batterie nutzbar ist. Der SoC wird üblicherweise in Prozent angegeben. Manche Fahrzeughersteller stellen den SoC grafisch dar (ohne konkreten Prozentwert).



Backend-System	Der Begriff Backend kommt aus der Informationstechnik und bezeichnet die Datenverarbeitung im Hintergrund von Softwares, Apps oder Webseiten. Auch bei Ladestationen ist ein Backend eine im Hintergrund laufende Software. Die Ladestation und das Backend kommunizieren miteinander. Das dient unter anderem der Differenzierung von Nutzern, der Fernüberwachung und Fehlerdiagnose der Ladestation sowie die Möglichkeit der externen Abrechnung der Ladevorgänge. Allerdings sind Backend-Systeme mit höheren Betriebskosten verbunden. Die Komplexität der installierten Ladeinfrastruktur und die Nutzungsart (feste Zuordnung von Nutzern zu Ladepunkten vs. gemeinsame Nutzung von Ladepunkten, Abrechnungsmodalitäten, ...) können in die Entscheidung für oder gegen ein Backend einfließen.
BEV	BEVs (Battery Electric Vehicle) sind vollelektrische Fahrzeuge, welche ausschließlich von einem batteriebetriebenen Elektromotor angetrieben werden.
Bidirektionales Laden	Bidirektionales Laden bedeutet, dass Elektrofahrzeuge nicht nur Energie aus dem Stromnetz beziehen, sondern auch Strom zurück in das Netz speisen können.
HEV	Ein HEV (Hybrid Electric Vehicle) vereint ein elektrisches und konventionelles Antriebs- und Energiesystem. Ein Hybridfahrzeug ist sowohl mit einem Verbrennungsmotor als auch mit einem Elektromotor ausgestattet. Sie wirken antriebsseitig einzeln oder in Kombination. Hybrid-Autos haben zudem einen elektrischen Speicher. Von außen aufladbare Hybridfahrzeuge werden als Plug-in-Hybrid Vehicle (PHEV) bezeichnet.
Kilowatt (kW)	Kilowatt ist eine Maßeinheit für die Leistung eines elektrischen Geräts oder Motors. Die Leistung gibt an, wie viel Energie in einem Moment verbraucht oder erzeugt wird. Mit Kilowatt wird die Leistung des Fahrzeugs wie auch der Ladestation oder der Steckdose angegeben.
Kilowattstunde (kWh)	Kilowattstunde (kWh) ist eine Maßeinheit für elektrische Energie. Kilowattstunde steht für die tatsächlich verbrauchte oder gespeicherte Energiemenge über eine bestimmte Zeitspanne. Im Fall von Elektrofahrzeugen wird die Batteriekapazität oft in Kilowattstunden angegeben. Der Stromverbrauch im Fahrzeug wird folglich in kWh pro 100 Kilometer gemessen. Die Kilowattstunde ist somit die relevante Maßeinheit für Elektrofahrzeuge, vergleichbar mit dem Liter für den Kraftstoff bei Verbrennungsmotoren.



Ladedauer	Die maximale Ladeleistung, und damit auch die Ladedauer, hängt von der Ausspeiseseleistung einer Ladestation, der Ladeleistung der Batterie sowie des Ladekabels ab. Wie schnell geladen wird, bestimmt die schwächste Komponente. Zudem verfügen Elektrofahrzeuge über ein Batteriemanagementsystem. Dieses überwacht die Batterie und reduziert bei Bedarf die Ladeleistung. Dies geschieht beispielsweise bei zu niedrigen Temperaturen oder wenn die Batterie bereits einen hohen Ladestand erreicht hat (meist bei 80 %). Die Ladedauer lässt sich grob aus der Batteriekapazität und der zur Verfügung stehenden Ladeleistung berechnen. Am Beispiel eines batterieelektrischen Fahrzeugs mit maximal 11 kW Ladeleistung: Die Ladezeit für eine komplette Ladung von 0 % auf 100 % bei einer 45-kWh-Batterie und einer Ladeleistung von 11 kW beträgt vier Stunden. Sie ergibt sich aus der Formel: Ladedauer = Batteriekapazität/Ladeleistung Ladedauer am Beispiel = 45 kWh/11 kW $\approx$ 4 h
Ladeinfrastruktur	Mit Ladeinfrastruktur ist die Gesamtheit der Ladeeinrichtungen gemeint. Neben der Ladestation bzw. der Ladesäule/Wallbox zählen auch die Trafostation, Kabelanlagen und sonstige technische Nebeneinrichtungen. Bei der Ladeinfrastruktur wird zwischen öffentlicher und privater Infrastruktur unterschieden. Private Ladeinfrastruktur ist nur für einen geschlossenen Nutzerkreis zugänglich, beispielsweise zu Hause oder am Firmenparkplatz. Öffentliche Ladeinfrastruktur steht grundsätzlich der Öffentlichkeit zur Verfügung.
Ladekurve	Als Ladekurve wird der Verlauf der Ladeleistung über den Lade- und Batteriezustand bezeichnet. Das Batteriemanagement des Fahrzeugs kontrolliert durchgehend die Temperatur der Batterie. Eine warme Batterie lädt schneller auf als eine kalte. Extreme Hitze wie auch extreme Kälte schaden den Batteriezellen und führen daher zu einer Drosselung der Ladeleistung. Auch der Ladezustand der Batterie wird beim Laden berücksichtigt. Ab einem bestimmten Ladezustand, meist bei ca. 80 %, verlangsamt das Fahrzeug den Ladevorgang in der Regel. Jedes Elektrofahrzeug hat eine spezifische Ladekurve. Grundsätzlich wird die angegebene maximale Ladeleistung nie durchgehend erreicht.
Ladestation	Mit Ladestation ist eine physische Anlage für das Aufladen von Elektrofahrzeugen gemeint. Eine Ladestation kann einen oder mehrere Ladepunkte versorgen. Jede Ladestation hat eine in kW ausgedrückte theoretische maximale Ladeleistung. Bei freistehenden Ladestationen spricht man auch von den Ladesäulen.
Ladesäule	Eine Ladesäule ist eine freistehende Ladestation und hat einen oder mehrere Ladepunkte.



Ladestrom	Ladestrom bezieht sich auf den elektrischen Strom, der während des Ladevorgangs in die Batterie eines Elektrofahrzeugs fließt. Er wird in Ampere (A) gemessen und gibt an, mit welcher Rate die Batterie geladen wird. Der Ladestrom kann je nach Ladesituation und Ladegerät variieren. Beim DC-Laden kann der Ladestrom höher sein, während er beim langsameren AC-Laden normalerweise niedriger ist.
Ladepunkt	Ein Ladepunkt ist eine Einrichtung zum Aufladen von Elektrofahrzeugen, an welchem zur selben Zeit nur ein Fahrzeug aufgeladen werden kann.
Ladestecker	Der Typ-2-Stecker ist ein europaweit standardisierter Steckertyp, welcher das AC-Laden von Elektrofahrzeugen bis 22 kW Leistung ermöglicht. Der CCS-Stecker ist ein standardisierter und in Europa gängiger Stecker, welcher das DC-Laden mit Leistung über 22 kW ermöglicht. CCS ist die Abkürzung für Combined Charging System. Beim CCS-Stecker wurde der Typ-2-AC-Stecker um zwei zusätzliche Kontakte für die Gleichstromladung erweitert. Öffentliche DC-Stationen sind standardmäßig mit einem CCS-Stecker ausgestattet. Gelegentlich ist für das DC-Laden an öffentlichen Ladestationen zusätzlich ein CHAdeMO-Stecker (für manche asiatischen Fahrzeugmodelle) vorhanden. Ein weiterer Steckertyp ist der Tesla Supercharger. Dabei handelt es sich um einen modifizierten Typ-2-Stecker. Der Schuko- oder Schutz-Kontakt-Stecker passt in die normale Haushaltssteckdose. Dieser Steckertyp ist für maximal 3,7 Kilowatt Ladeleistung ausgelegt. Aus Sicherheits- und Effizienzgründen ist eine solche „Notladung“ keine Dauerlösung für Elektrofahrzeuge, da bei längerer Dauerbelastung Überhitzungen oder Kabelbrand drohen.
Ladevorgang	Ein Ladevorgang bezieht sich auf den Prozess des Aufladens der Batterie eines Elektrofahrzeugs.
Lastmanagement	Ein Lastmanagement ist eine Vorrichtung zur Steuerung der Ladeleistung von Ladepunkten. Dabei wird die vorhandene Leistung optimal verteilt, auch wenn mehrere Fahrzeuge gleichzeitig laden. Ein Lastmanagement sorgt unter anderem dafür, dass der Anschluss nicht überlastet wird. Beim statischen Lastmanagement wird eine festgelegte maximale Leistung auf die Ladepunkte aufgeteilt. Die Aufteilung der Ladeleistungen beispielsweise erfolgt mithilfe einer übergeordneten Wallbox, die gegenüber den untergeordneten Wallboxen über vorrangige Zugriffsrechte verfügt. Auf dieser Grundlage erfolgt eine intelligente Verteilung der Ladeleistungen auf die untergeordneten Wallboxen. Beim dynamischen Lastmanagement wird die aktuell verfügbare Ladeleistung am Anschluss gemessen, die dann dynamisch auf einzelne Ladepunkte aufgeteilt werden kann. Der Unterschied besteht darin, dass beim statischen Lastmanagement eine bestimmte Ladeleistung permanent auf die Ladepunkte aufgeteilt und reserviert wird, während beim dynamischen Lastmanagement bei hohen Leistungsbedarfen von weiteren Verbrauchern im Haus die Ladeleistung heruntergeregelt und beispielsweise in der Nacht wieder erhöht werden kann.



Ladeleistung	Die Ladeleistung beschreibt die Energiemenge, die pro Zeiteinheit in die Fahrzeugbatterie übertragen werden kann. Die Einheit lautet Kilowatt – abgekürzt kW.
Netzanschluss	Der Netzanschluss ist die elektrische Verbindung einer Kundenanlage mit dem öffentlichen elektrischen Energieversorgungsnetz.
Reichweite	Die Reichweite gibt an, wie viele Kilometer ein Elektrofahrzeug mit einer Ladung fahren kann. Die Größe der Batterie des Fahrzeugs ist eines der wichtigsten Kriterien für die Reichweite. Je höher die Kapazität, desto mehr Kilometer schafft das Elektrofahrzeug ohne Nachladen. Zudem wird die Reichweite auch von der individuellen Fahrweise und jahreszeitlichen Unterschieden beeinflusst. Die Angaben der Hersteller zur Reichweite der Fahrzeuge entstehen unter idealen klimatischen Bedingungen bei gemäßigter Fahrweise und stellen somit einen Richtwert dar.
Schieflast	Der Stromanschluss von Gebäuden besitzt drei Stromleiter, auch Phasen genannt. Im Idealfall ohne jede Schieflast sind die Stromstärken und transportierten elektrischen Leistungen in allen Phasen identisch. Schieflast hingegen bedeutet eine asymmetrische (ungleiche) Strombelastung der verschiedenen Phasen. Um Schieflast im Kontext der Elektromobilität zu vermeiden, sind eine angepasste Ladeinfrastruktur und Lastmanagementsysteme geeignet, um die Last gleichmäßig zu verteilen und die Netzstabilität zu gewährleisten.
Schnellladen	Als Schnellladen bezeichnet man das Laden mit einer Ladeleistung über 22 Kilowatt (kW). Das Schnellladen erfolgt meist über Gleichstrom. Eine Schnellladesäule ist somit eine Ladestation für Elektrofahrzeuge, die eine hohe Ladeleistung bietet, um den Akku des Fahrzeugs in kurzer Zeit aufzuladen. Schnellladesäulen werden oft entlang von Autobahnen, in Stadtzentren oder an anderen strategischen Standorten installiert.
Spannung	Die elektrische Spannung entsteht immer dann, wenn Ladungen getrennt vorliegen, also alle negativen Ladungen auf der einen und alle positiven Ladungen auf der anderen Seite. Werden diese zwei Seiten mit einem elektrisch leitendem Material verbunden, so fließt Strom. Die Spannung ist somit der Antrieb für den Strom. Die Einheit der elektrischen Spannung ist Volt (V).
Stromstärke	Die Stromstärke gibt an, wie viel elektrische Ladung in einer bestimmten Zeit durch einen Leiter fließt. Je mehr Ladung pro Zeit durch einen bestimmten Leiter fließt, desto höher ist die elektrische Stromstärke. Ihre Einheit ist Ampere (A).
Wallbox	Als Wallbox oder Wandladestation wird eine Ladestation für Elektroautos bezeichnet, die für die Befestigung an einer Wand oder Stele vorgesehen ist. Wallboxen ermöglichen eine höhere Ladeleistung als herkömmliche Haushaltssteckdosen: einphasig mit bis zu 4,6 kW und dreiphasig mit bis zu 22 kW. Eine Wallbox zum AC-Laden weist typischerweise eine Typ-2-Steckdose oder ein fest angeschlagenes Kabel auf und enthält neben der Ladesteuerung meist auch Möglichkeiten zur Zugriffsbeschränkung (Schlüsselschalter, RFID-Kartenleser), Schutztechnik (FI-Schutzschalter) bzw. Energiezähler. Weniger verbreitet sind Wallboxen zum DC-Laden.



WAS IST BEI DER PRAKTISCHEN UMSETZUNG ZU BEACHTEN?

Viel! Elektromobilität in der Wohnungswirtschaft ist ein komplexes Thema. Das beginnt bei den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort, geht weiter über die energetischen Versorgungsvoraussetzungen bis hin zu den rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen. Zu allen Bereichen finden Sie nachfolgend die entsprechenden Fragen und natürlich auch die Antworten.

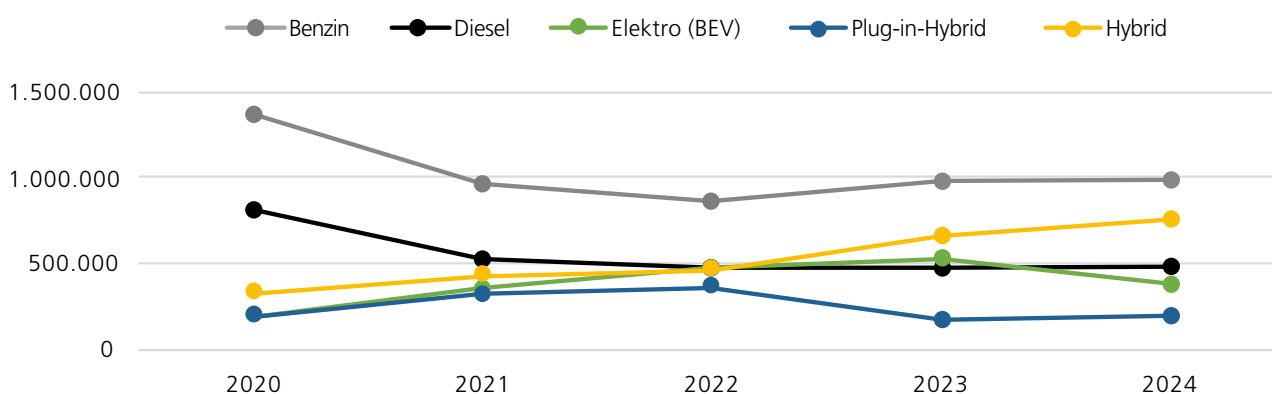
WIE VIELE NEUZULASSUNGEN VON E-AUTOS GAB ES IN DEUTSCHLAND VON 2020 BIS 2024?

Neuzulassungen von Personenkraftwagen in Deutschland nach ausgewählten Antriebsarten

Jahr	Anzahl insgesamt	Darunter Benzin und Diesel				Darunter Elektro (BEV) und Plug-in-Hybrid				Darunter Hybrid	
		Anzahl insgesamt	Anteil in %	davon		Anzahl insgesamt	Anteil in %	davon		Anzahl insgesamt	Anteil in %
				Benzin	Diesel			Elektro (BEV)	Plug-in-Hybrid		
2024	2.817.331	1.475.209	52,4%	991.948	483.261	572.514	20,3 %	380.609	191.905	755.493	26,8 %
2023	2.844.609	1.465.241	51,5%	978.660	486.581	699.943	24,6 %	524.219	175.724	664.580	23,4 %
2022	2.651.357	1.335.719	50,4%	863.445	472.274	832.652	31,4 %	470.559	362.093	465.228	17,5 %
2021	2.622.132	1.497.034	57,1%	972.588	524.446	681.410	26,0 %	355.961	325.449	429.139	16,4 %
2020	2.917.678	2.181.619	74,8%	1.361.723	819.896	394.632	13,5 %	194.163	200.469	327.395	11,2 %

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

WIE VIELE PKW-NEUZULASSUNGEN GAB ES IN DEUTSCHLAND NACH AUSGEWÄHLTEN ANTRIEBSARTEN 2020 BIS 2024?



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg



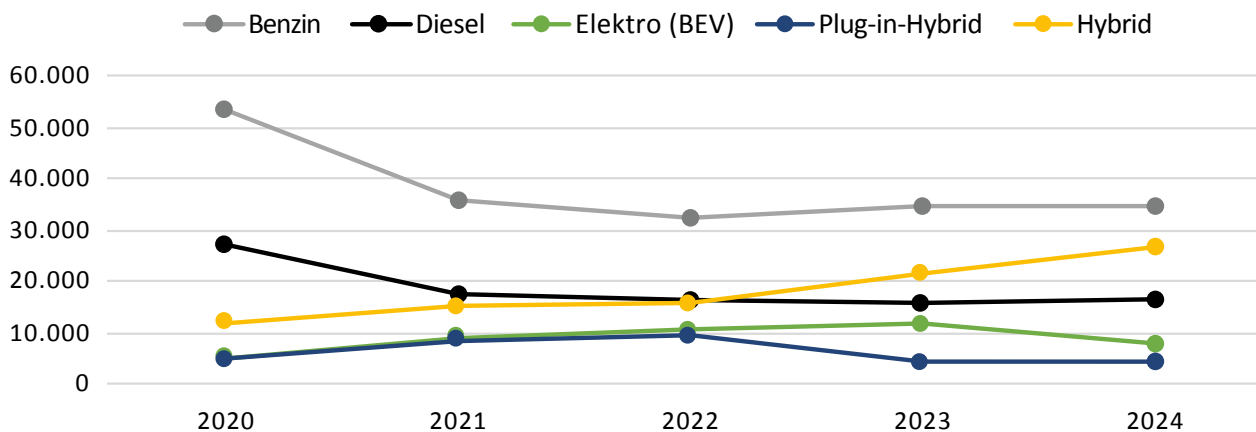
WIE VIELE NEUZULASSUNGEN VON E-AUTOS GAB ES IN SACHSEN VON 2020 BIS 2024?

Neuzulassungen von Personenkraftwagen in Sachsen nach ausgewählten Antriebsarten

Jahr	Anzahl insgesamt	Darunter Benzin und Diesel				Darunter Elektro (BEV) und Plug-in-Hybrid				Darunter Hybrid	
		Anzahl insgesamt	Anteil in %	davon		Anzahl insgesamt	Anteil in %	davon		Anzahl insgesamt	Anteil in %
				Benzin	Diesel			Elektro (BEV)	Plug-in-Hybrid		
2024	90.901	51.468	56,6 %	34.899	16.569	11.995	13,2 %	7.801	4.194	26.663	29,3 %
2023	89.180	50.365	56,5 %	34.489	15.876	16.147	18,1 %	11.889	4.258	21.837	24,5 %
2022	85.823	49.053	57,2 %	32.338	16.715	20.143	23,5 %	10.663	9.480	15.765	18,4 %
2021	86.713	53.048	61,2 %	35.615	17.433	17.838	20,6 %	9.078	8.760	15.222	17,6 %
2020	103.303	80.691	78,1 %	53.219	27.472	10.127	9,8 %	5.139	4.988	11.958	11,6 %

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

WIE VIELE PKW-NEUZULASSUNGEN GAB ES IN SACHSEN NACH AUSGEWÄHLTEN ANTRIEBSARTEN 2020 BIS 2024?



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg



WIE VIELE PKW NACH ANTRIEBSARTEN GEORDNET GAB ES IN DEUTSCHLAND ZUM 01.01.2025?

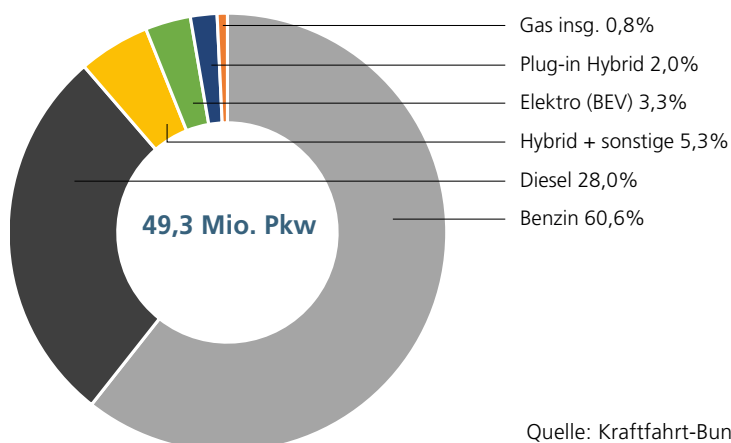
PKW-Bestand nach Antriebsarten 1. Januar 2025

Bestand an Personenkraftwagen am 1. Januar 2025 nach Kraftstoffarten (Sachsen und Deutschland insgesamt)

Land	Kraftstoff	Anzahl Personenkraftwagen
Sachsen	Benzin	1.438.755
	Diesel	563.717
	Elektro (BEV)	38.571
	Plug-in Hybrid	28.789
	Hybrid	105.725
	Gas insgesamt	14.103
	Sonstige	807
Sachsen insgesamt		2.190.467
Deutschland	Benzin	29.918.520
	Diesel	13.829.261
	Elektro (BEV)	1.651.643
	Plug-in Hybrid	967.423
	Hybrid	2.589.533
	Gas insgesamt	373.045
	Sonstige	9.741
Deutschland insgesamt		49.339.166

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

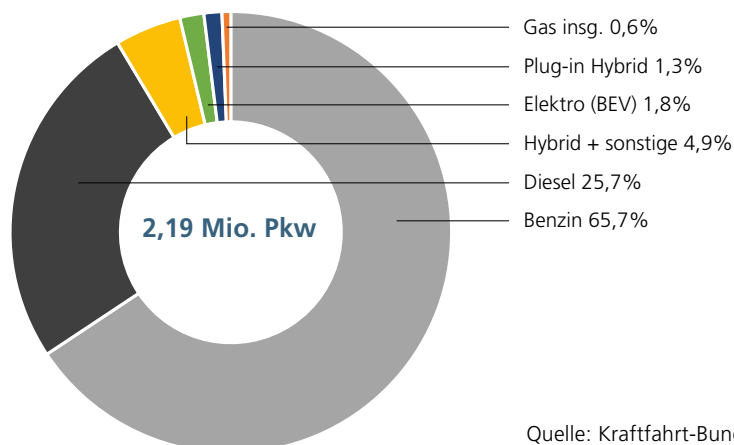
PKW-Bestand nach Antriebsarten in Deutschland



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Stand: 01.01.2025



PKW-Bestand nach Antriebsarten in Sachsen



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Stand: 01.01.2025

WIE VIELE STELLPLÄTZE SIND BEI DEN MITGLIEDERN DES VSWG EINER WOHNUNG ZUGEHÖRIG MITVERMIETET?

WE-Zahlen nach Landkreis, die Zahl der vermieteten Stellplätze und Garagen

Landkreis	WE	vermietete Stellplätze/Garagen
Bautzen, Landkreis	21.965	3.229
Chemnitz, Stadt	22.476	6.348
Dresden, Stadt	60.857	16.139
Erzgebirgskreis	18.694	3.745
Görlitz	17.277	1.806
Leipzig	9.594	1.899
Leipzig, Stadt	56.031	4.456
Meißen	10.873	2.567
Mittelsachsen	18.728	4.891
Nordsachsen	6.119	1.824
Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	11.326	1.822
Sonstige (z.T. außerhalb Sachsens)	9.175	2.605
Vogtlandkreis	11.956	1.242
Zwickau	20.691	5.373
gesamt	295.762	57.946



WELCHE BETRIEBSMÖGLICHKEITEN GIBT ES BEIM THEMA ELEKTROMOBILITÄT?

Die Wahl des Betreiberkonzepts hängt von verschiedenen Faktoren ab: wie beispielsweise den finanziellen Ressourcen des Wohnungsunternehmens, der Anzahl der Ladepunkte, den Bedürfnissen der Bewohner und den rechtlichen Rahmenbedingungen.

Grundsätzlich kann man die rechtlichen Rahmenbedingungen mit der Aussage zusammenfassen: Je öffentlicher die Zugänglichkeit der Ladepunkte ist, desto mehr Regeln und Verordnungen sind zu beachten.

Ein naheliegendes Konzept ist daher die Installation von Ladestationen auf dem Gelände der Wohnungsgenossenschaft, die dann vorrangig von den Mitgliedern genutzt werden können. Dieser Ansatz entspricht auch der Überzeugung, dass die meisten Nutzer Zuhause ankommen und nicht nach einem Schnellladevorgang das Fahrzeug umparken möchten.

Es ist wichtig, dass die Wohnungsgenossenschaft eine Lösung wählt, die sowohl den Bedürfnissen der Mitglieder als auch den eigenen Zielen und Möglichkeiten gerecht wird. Das Mobilitätsverhalten der Mitglieder übernimmt eine maßgebliche Rolle bei der Entscheidung für oder gegen ein Elektroauto. Beim täglichen Pendeln zum Arbeitsplatz ist die wohnungsnah Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur – bestenfalls mit persönlichem Stellplatz – viel wichtiger als eine kurze Ladedauer. Schnellladesäulen bieten hingegen insbesondere Langstreckenfahrern einen Mehrwert.

Stark vereinfacht lässt sich die Frage nach den Betriebsmöglichkeiten für die Ladeinfrastruktur auf eine „Make-or-Buy-Entscheidung“ komprimieren. An dieser Stelle gibt es folgende Entscheidungspunkte:

- a) Besteht seitens der Genossenschaft der Wille/die Möglichkeit zu dieser Investition?
- b) Lohnt sich der zu erwartende Ertrag, um hier personelle Ressourcen aufzubauen bzw. Personal entsprechend zu schulen?
- c) Wenn a) und/oder b) nicht mit ja beantwortet werden, ist der Gedanke einer Übertragung an Dritte eine mögliche Schlussfolgerung. Ein Dienstleister übernimmt dann die Errichtung, die Wartung und die Abrechnung und fordert gegebenenfalls von der Wohnungsgenossenschaft eine Zahlung des Betrags. Fällt die Wahl auf das Betreibermodell mit Dienstleister, ist zu klären, welche Aufgaben von einem Dienstleister übernommen werden sollen und welcher Einfluss auf die Ladeinfrastruktur beibehalten werden soll. Vor der Übertragung an einen Dienstleister ist eine Bedarfsanalyse empfehlenswert, welche Lademöglichkeiten am Standort notwendig bzw. nachgefragt sind (Ladeleistung, Nutzungskonzept, ...). Mit den Ergebnissen kann an einen Dienstleister herangetreten werden.

Eine stärkere Bindung des Mieters (und gleichzeitigen Benutzers des Elektro-Pkw) verspricht das „Selbermachen“ durch die Wohnungsgenossenschaft. Damit geht zumeist erstmal ein höherer Aufwand – sowohl finanziell als auch organisatorisch – einher. Hinzu kommt das unternehmerische Risiko, welches außerhalb des eigentlichen Kerngeschäftes für die Wohnungsgenossenschaft besteht. Zur Begrenzung dieses Risikos (und gegebenenfalls Lösung steuerlicher Herausforderungen) ist unter Umständen die Gründung einer Tochtergesellschaft der Wohnungsgenossenschaft ein geeigneter Weg. Der Fachausschuss (Elektro-)Mobilität steht Ihnen dazu gern beratend zur Seite.

KANN MAN PRAKTISCHE ERFAHRUNGEN AUF DEN PUNKT BRINGEN?

Aus technischer Sicht besteht die größte Herausforderung darin, dass die Netzanschlüsse privater Haushalte an sich nicht für die Versorgung von E-Autos ausgelegt sind. Mit einem intelligenten Lastmanagement und etwas Aufklärung bezüglich bestehender Ängste können trotzdem praktikable Lösungen geschaffen werden.



Die größte Angst potenzieller Nutzer von Elektro-Pkws bezieht sich vorrangig auf die zu geringe Reichweite der (vollelektrischen) Fahrzeuge. Damit einher geht auch die Sorge, dass das Auto nicht rechtzeitig wieder aufgeladen werden kann. Wie viel Reichweite benötigt man denn wirklich, wenn man ins Auto steigt? Hat man als Besitzer eines Pkw mit Verbrennungsmotor den Anspruch, immer mit vollem Tank loszufahren?

WAS IST BEI DER KALKULATION BZW. DEN WIRTSCHAFTLICHEN RAHMENBEDINGUNGEN ZU BEACHTEN?

Beispielhafte Kostenposition bei Installation im Bestand sind unter anderem:

- Netzanschluss: Anschlusskosten/Kosten für Leitungserhöhung,
- vorbereitende Elektroinstallation im Hausanschlussraum und an der Zähleranlage (Unterverteilung, Stromzähler, eventuell Kommunikationssystem für die Abrechnung und das Lastmanagement),
- Tiefbauarbeiten bei Außenstellplätzen, Fundamente,
- Wanddurchbohrungen bei Umsetzung in Tiefgaragen,
- Verkabelung (Strom- und Datenleitungen),
- Kosten für die Ladestationen,
- Anbindung des Stellplatzes an das Stromnetz
- ggf. Aufwendungen für Betriebs-, Abrechnungs-, Wartungskosten

Die benötigte Strommenge ist ein Schlüsselfaktor hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit. Vergleichsweise geringe Abnahmemengen von Hybrid-Fahrzeugen verhindern, dass die errichtete und betriebene Ladeinfrastruktur vollumfänglich zum Ertragsmodell wird. Daraus schlussfolgernd, bieten sich unterschiedliche Preismodelle für unterschiedliche Abnahmemengen an.

WELCHE ENERGIERECHTLICHEN VORGABEN GIBT ES?

An der Ladeinfrastruktur findet eine Stromlieferung an einen Nutzer eines Elektrofahrzeuges statt. Klassisch unterliegt eine Stromlieferung der energierechtlichen Regulierung. Doch der Gesetzgeber hat klargestellt, dass bei einer solchen Stromlieferung die energiewirtschaftsrechtlichen Regelungen keine Anwendung finden: Ladepunkte sind Letztverbraucher i. S. d. § 3 Nr. 25 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG). Ein Ladepunkt ist gemäß § 2 Nr. 2 der Ladesäulenverordnung (LSV) eine Einrichtung, an der gleichzeitig nur ein elektrisch betriebenes Fahrzeug aufgeladen oder entladen werden kann und die geeignet und bestimmt ist zum Aufladen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen oder Auf- und Entladen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Betreiber eines Ladepunktes ist, wer unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunktes ausübt, § 2 Nr. 8 LSV. Nach dem Willen des Gesetzgebers ist für die Betreibereigenschaft das Eigentum oder eine vergleichbare Rechtsposition Voraussetzung. Dies bedeutet, dass der Ladevorgang als solcher keine Stromlieferung zwischen dem Ladepunktbetreiber und dem Ladepunktnutzer darstellt. Der Betreiber eines Ladepunktes ist somit nicht als Energieversorgungsunternehmen i. S. d. EnWG einzuordnen, sondern wird fiktiv den Letztverbrauchern gleichgestellt. Auch in § 2 Abs. 1 Nr. 8 Messstellenbetriebsgesetz (MsbG) wird klargestellt, dass der Ladepunktbetreiber nach dem MsbG als Letztverbraucher einzustufen ist. Ebenso unterliegt der Ladepunktbetreiber in der Regel nicht der Stromsteuer, sondern gilt gemäß § 1a Abs. 2 Nr. 2 der Verordnung zur Durchführung des Stromsteuergesetzes auch im stromsteuerrechtlichen Sinne als Letztverbraucher. Mangels eigener stromsteuerrechtlicher Definition des Begriffes Letztverbraucher verbleibt hier jedoch eine gewisse Rechtsunsicherheit.



Energierrechtliche Pflichten und Rechte aus den oben angeführten Gesetzen müssen dementsprechend zwischen dem Ladepunktbetreiber und dem Energieversorger bzw. dem Ladepunktbetreiber und dem Netzbetreiber umgesetzt werden. Die Nutzer der Ladepunkte und sonstige in der Umsetzung der Ladepunktbenutzung eingebundene Dritte (beispielsweise ein Mobilitätsanbieter) haben energiewirtschaftsrechtlich keine Marktrolle.

WELCHE RECHTLICHEN VORGABEN GIBT ES ZUR ABRECHNUNG?

Eichrecht:

Das Eichrecht schafft die Grundlage, dass Messergebnisse korrekt angezeigt und abgerechnet werden. Dieses gilt – vereinfacht ausgedrückt – immer dann, wenn etwas abgerechnet wird. Der Stromzähler in einer Ladesäule ist nach § 3 Nr. 13 Mess- und Eichgesetz (MessEG) ein eichpflichtiges Messgerät, und auch die Anzeige des Stromzählers unterliegt als Zusatzeinrichtung im Sinne von § 3 Nr. 24b MessEG dem Eichrecht. Messgeräte, die im Anwendungsbereich der Elektromobilität verwendet werden, unterliegen folglich grundsätzlich dem Mess- und Eichrecht, soweit diese Messgrößen (z. B. elektrische Energie oder Zeit) geschäftlich verwendet werden. Zielsetzung des Mess- und Eichrechts ist es, dass der Nutzer nach Abschluss des Ladevorgangs nachprüfen kann, wie viel elektrische Energie er bezogen hat bzw. wie viel Zeit der Ladevorgang in Anspruch genommen hat. Die Anforderungen an Messgeräte (insbesondere an Anzeige und Übertragung der Messwerte in digitale Speicherorte) sind im MessEG und in der Mess- und Eichverordnung (MessEV) festgelegt. Der Regelermittlungsausschuss nach § 46 MessEG hat die Anforderungen an die technischen Spezifikationen und an das Verwenden der betroffenen Messgeräte konkretisiert. Somit gibt es grundsätzlich einheitliche Regelungen für Messgeräte im Anwendungsbereich der Elektromobilität. Der Vollzug des Mess- und Eichrechts einschließlich der Überprüfung, ob Messgeräte richtig verwendet werden, liegt im Zuständigkeitsbereich der Länder (Eichbehörden). Sofern das Messergebnis der Ladeinfrastruktur nicht vor Ort angezeigt und gespeichert wird, benötigt das Backend ebenfalls eine eichrechtliche Genehmigung bzw. den Einsatz einer konformitätsbewerteten Transparenzsoftware. Wer Verbrauchern gewerbs- oder geschäftsmäßig bzw. regelmäßig in sonstiger Weise Elektrizität leistungsgebunden anbietet, muss zudem nach § 3 Satz 1 Preisangabenverordnung den „verbrauchsabhängigen Preis je Mengeneinheit einschließlich der Umsatzsteuer und aller spezifischen Verbrauchssteuern (Arbeits- oder Mengenpreis)“ angeben.

Vorgaben der Ladesäulenverordnung:

Die Ladesäulenverordnung (LSV) gilt grundsätzlich nur für öffentlich zugängliche Ladepunkte. Diese statuiert für die Betreiber des Ladepunktes Pflichten zur technischen Sicherheit und Interoperabilität und definiert die Anforderung an den Ladepunktbetreiber zum Ermöglichen des Ad-Hoc-Ladens (punktuelles Laden). Voraussetzung für ein punktuelles Laden ist es, dass keine Authentifizierung zur Nutzung gefordert werden darf und die Stromabgabe ohne direkte Gegenleistung erfolgt oder eine Zahlung mittels Bargeld in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt oder ein Zahlvorgang mittels eines gängigen kartenbasierten Zahlungssystems bzw. Zahlungsverfahrens in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt oder mittels eines gängigen webbasierten Systems angeboten wird. Ferner werden nach LSV Melde- und Anzeigepflichten gegenüber der Bundesnetzagentur vorgegeben. Ausnahmen von den Pflichten bestehen für Ladepunkte mit einer geringen Leistung bis zu 3,7 kW. Diese fallen zwar in den Anwendungsbereich der LSV, sind aber von den gesetzlichen Anforderungen nach LSV ausgenommen. Insgesamt ist auch hier festzuhalten, dass die Gesetzgebung durch technische Entwicklungen oder praktische Erfahrungen sehr schnelllebig ist. Insofern sind alle Angaben vor Umsetzung auf ihre Aktualität zu prüfen. Zur weiteren Information stehen auch die Verbandsmedien zur Verfügung.



WELCHE BAURECHTLICHEN VORGABEN SIND ZU BEACHTEN?

Bauordnungsrechtlich ist die Errichtung einer Ladeinfrastruktur genehmigungsfrei gestellt, vorausgesetzt, die Stellplätze sind bereits vorhanden. Allerdings ist das bauordnungsrechtliche Verunstaltungsverbot zu beachten, es ist also die Verunstaltung des Straßen-, Orts- und Landschaftsbilds zu vermeiden. Auch sind die Verkehrssicherungspflicht und die Belange der Grünordnung zu beachten. Gleichwohl muss eine Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum die öffentlich-rechtlichen Vorschriften, insbesondere die Regelungen des Bauplanungsrechts beachten. Im Geltungsbereich eines qualifizierten Bebauungsplans darf das geplante Vorhaben der Festsetzungen nicht widersprechen und die Erschließung muss gesichert sein. Da keine speziellen Festsetzungen zur Ladeinfrastruktur bestehen, muss auf die allgemeinen Festsetzungen und die Konkretisierung durch die Baunutzungsverordnung (BauNVO) zurückgegriffen werden. Hier kommt eine Zulässigkeit als Nebenanlage im Sinne von § 14 BauNVO in Betracht. Eine weitere Möglichkeit ist die Einordnung als nicht störender Gewerbebetrieb. Beide Einordnungen ermöglichen eine Errichtung in nahezu allen Gebieten. Hingegen wird in der Literatur teilweise argumentiert, dass die Errichtung einer Schnellladesäule bauplanungsrechtlich ein Vorhaben gemäß § 29 Baugesetzbuch (BauGB) ist, da Schnellladesäulen fest mit dem Erdboden verbunden sind und aufgrund möglicher Auswirkungen auf die Umwelt von bodenrechtlicher Relevanz sind. Damit richtet sich die Zulässigkeit des Vorhabens nach den §§ 30 ff BauGB. Im Geltungsbereich eines Bebauungsplans richtet sich die Zulässigkeit des Vorhabens grundsätzlich nach dessen Festsetzungen (§ 30 BauGB). Widerspricht das Vorhaben diesen Festsetzungen, ist es unzulässig und kann nur ausnahmsweise zulässig sein (§ 31 BauGB). Ohne Bebauungsplan muss sich das Vorhaben im Innenbereich (ein Gebiet, das über eine Siedlungsstruktur verfügt) in die Eigenarten der näheren Umgebung einfügen (§ 34 BauGB), im Außenbereich darf das Vorhaben keine öffentlichen Belange beeinträchtigen (§ 35 BauGB). Hieraus folgt daher, dass die Beurteilung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit von dem konkreten Gebiet abhängig ist.

UND WELCHE BAURECHTLICHEN VORGABEN LEGT DIE SÄCHSISCHE BAUORDNUNG I. V. M. GEMEINDESATZUNGEN FEST?

Welche Anzahl von Stellplätzen bei Neubauten vorgesehen sind, regeln die Kommunen unterschiedlich. Grundsätzlich bestimmt § 49 SächsBO, dass für Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen oder Fahrrädern zu erwarten ist, Stellplätze und Garagen, Fahrradabstellplätze sowie Gebäude für Fahrradabstellplätze in dem erforderlichen Umfang auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück herzustellen sind. Die Zahl, Größe und Beschaffenheit der notwendigen Stellplätze und Garagen ist unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs sowie der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs zu bestimmen. Weiter bestimmt § 89 Abs. 1 Nr. 4 SächsBO, dass die Gemeinden durch Satzung (i. d. R. kommunale Stellplatzsatzungen) örtliche Bauvorschriften erlassen können über die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze und Garagen, Fahrradabstellplätze sowie Gebäude für Fahrradabstellplätze (§ 49 Absatz 1), die unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs und der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs für Anlagen erforderlich sind, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen oder Fahrrädern zu erwarten ist, einschließlich des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen sowie die Ablösung der Herstellungspflicht, deren Voraussetzung und die Höhe der Ablösungsbeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann. Hier ist also für jeden Einzelfall zu prüfen, ob die Anzahl der Stellplätze eine Ausstattung mit Ladeinfrastruktur oder auch Ladepunkten verlangt.



Wird die Ladeinfrastruktur auf einer öffentlichen Fläche errichtet, ist eine Sondernutzungserlaubnis der zuständigen Kommune notwendig. Sobald Erdarbeiten im öffentlichen Raum vorgenommen werden, um beispielsweise den technischen Anschluss an das Energieversorgungsnetz vorzunehmen, muss das zuständige Tiefbauamt eine Gestattung der Erdarbeiten erteilen. Im privaten Raum muss die Errichtung einer Ladeinfrastruktur den Anforderungen des öffentlich zugänglichen Raumes nicht berücksichtigen. Entscheidend im privaten Bereich sind daher insbesondere die Regelungen der Niederspannungsanschlussverordnung und DIN VDE 0100-722.

WAS IST BEZÜGLICH DES ELEKTROMOBILITÄTSGESETZES ZU BEACHTEN?

Für Kommunen gilt das „Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge“ (Elektromobilitätsgesetz – EmoG). Dieses Gesetz ist seit dem 6. Juni 2015 bundesweit in Kraft und zunächst bis zum 31. Dezember 2026 befristet. Hiernach wird Kommunen die Umsetzung von Maßnahmen zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Straßenverkehr ermöglicht. Die Bevorrechtigung elektrischer Fahrzeuge wird mittels entsprechender Verordnungsermächtigungen geregelt. So kann das Parken auf öffentlichen Straßen und Wegen, die Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen bzw. Teilen davon, das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen und Durchfahrtsverboten sowie die Ermäßigung oder Freistellung von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen (vgl. § 3 EmoG) durch kommunale Regelungen umgesetzt werden.

WAS IST DAS GEIG UND WELCHE GESETZLICHEN VORGABEN GIBT ES HIER?

Mit dem Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) aus dem März 2021 wurde die europäische Gebäuderichtlinie EPBD 2018 in nationales Recht umgesetzt. Das GEIG enthält Regelungen zur Installation von Ladetechnik nebst der Reduzierung von verwaltungstechnischen Herausforderungen. Dieses Gesetz ist aber nicht anzuwenden auf Nichtwohngebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und überwiegend von diesen selbst genutzt werden. So ist nun gem. § 6 GEIG bei der Errichtung neuer Wohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen innerhalb und außerhalb des Gebäudes jeder Stellplatz mit einer Leitungsinfrastruktur für das Laden von Elektrofahrzeugen auszustatten. Und unter Ladeinfrastruktur versteht man die Summe aller elektronischen Verbindungen, Mess-, Steuer- und Regelungseinheiten einschließlich Überstrom und Überspannungsschutzeinrichtungen. Klassischerweise versteht man darunter die Vorrichtung in Form von Schutzrohren (Leerrohren) für die Installation von Ladepunkten. Bei Nichtwohngebäuden ist gemäß § 7 GEIG bei mehr als sechs Stellplätzen mindestens jeder dritte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt zu errichten. Auch Eigentümer von Bestandsgebäuden treffen Nachrüstpflichten im Zusammenhang mit einer „größeren Renovierung“ (mehr als 25 % der Oberfläche der Gebäudehülle werden einer Renovierung unterzogen). Wird ein Wohngebäude, das über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Parkplatzes umfasst, so hat der Eigentümer gem. § 8 Abs. 2 GEIG dafür zu sorgen, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird. Bei Nichtwohngebäuden im Bestand mit



11 bis 20 Stellplätzen ist bei einer Renovierung, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes bzw. des Parkplatzes umfasst, gem. § 9 GEIG jeder fünfte Stellplatz auszustatten und ein Ladepunkt zu errichten. Bei Nichtwohngebäuden im Bestand mit mehr als 20 Stellplätzen ist es gem. § 10 GEIG ab 01.01.2025 auch ohne Renovierung Pflicht, mindestens einen Ladepunkt herzustellen. Auch für gemischt genutzte Gebäude enthält das GEIG in § 11 Regelungen. Darüber hinaus können Bauherren und Eigentümer, deren Gebäude in räumlichem Zusammenhang stehen, gem. § 12 GEIG Vereinbarungen über eine gemeinsame Ausstattung von Stellplätzen mit Leitungsinfrastruktur oder Ladepunkten treffen, um die jeweiligen Anforderungen zu erfüllen. Das GEIG enthält in § 14 aber auch Ausnahmen, wenn z. B. die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur 7 % der Gesamtkosten der größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten.

GIBT ES BEIM LADEN DATENSCHUTZRECHTLICH BEI ERFASSTEN DATEN MIT PERSONENBEZUG ETWAS ZU BEACHTEN?

Entscheidend für den Datenschutz ist es, ob die relevanten Daten Personenbezug aufweisen. Handelt es sich um personenbezogene Daten, bedarf es zu ihrer Nutzung (Erhebung, Verwertung und Speicherung) entweder eines Erlaubnistatbestands oder der Einwilligung des Betroffenen. Liegt ein Fahrstromvertrag vor (vertragsbasiertes Laden), sind durch die Verknüpfung der Kunden-ID u. a. mit den Messwerten Rückschlüsse auf das Fahr- und Ladeverhalten des Fahrzeugnutzers möglich. Daher ist eine Einwilligung des Betroffenen notwendig, um beispielsweise eine Rechnung für den Nutzer erstellen zu können. Hingegen geht man beim Ad-Hoc-Laden davon aus, dass keine Rückschlüsse auf personenbezogene Daten möglich sind. Dies trifft jedoch nicht pauschal zu, denn Ad-hoc-Laden bedingt in den meisten Fällen auch einen Bezahlvorgang. Bei der Kreditkartenzahlung ist eine E-Mail-Adresse zu hinterlegen. Derzeit werden auch somit personenbezogene Daten beim Ad-hoc-Laden erfasst.

WAS IST MIETRECHTLICH BEI DER ERRICHTUNG VON LADEINFRASTRUKTUR ZU BEACHTEN?

Mietrechtlich gesehen stellt die Errichtung einer Ladeinfrastruktur eine bauliche Veränderung dar, die nur mit Einverständnis des Vermieters durchgeführt werden darf. Ein Wohnungsmieter nach aktueller Rechtslage hat per se kein Recht auf die Installation einer Ladeinfrastruktur, selbst wenn die dabei anfallenden Kosten übernommen werden. Des Weiteren kann im individuellen Fall jeweils geprüft werden, ob die Errichtung der Ladeinfrastruktur als Modernisierungsumlage auf die Mieter umgelegt werden kann. In § 555b Nr. 5 BGB heißt es dazu, dass Modernisierungsmaßnahmen „bauliche Veränderungen, durch die die allgemeinen Wohnverhältnisse auf Dauer verbessert werden“, sind. Dies erfasst auch die Schaffung von Stellplätzen oder Fahrradunterständen. Es kann daher argumentiert werden, dass eine Ladeinfrastruktur und entsprechende Stellplätze damit vergleichbar sind.

Weiter ist § 554 BGB zu beachten. Hiernach kann der Mieter verlangen, dass ihm der Vermieter bauliche Veränderungen der Mietsache erlaubt, die dem Gebrauch durch Menschen mit Behinderungen, dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge oder dem Einbruchsschutz dienen. Verlangt der Mieter den Einbau der E-Ladestation, so trägt grundsätzlich dieser die Kosten hierfür, wenn vertraglich nichts Anderweitiges vereinbart wird.

Die Regelung enthält also einen gesetzlich verankerten Anspruch auf Zustimmung zum Einbau einer E-Ladestation (Wallbox oder Wandladestation) – wenn die Mietsache nicht nur eine Wohnung, sondern auch einen Stellplatz oder eine Garage umfasst.



Hat die Wohnungsgenossenschaft folglich nur einen Wohnraummietvertrag mit dem Nutzer abgeschlossen, findet § 554 BGB für den frei nutzbaren Stellplatz vor dem Haus, z. B. auf der Straße, keine Anwendung.

Hat der Nutzer einen Stellplatz oder eine Garage gemietet, ist zu beachten, dass der Anspruch auf Zustimmung zum Einbau einer E-Ladestation gem. § 554 Abs. 1 BGB sehr mieterfreundlich und damit weit ausgelegt wird (z. B. LG München I, Urteil vom 23.06.2022, Az: 31 S 1205/21).

Der Nutzer hat allein dann gem. § 554 Abs. 1 S. 2 BGB keinen Anspruch auf Zustimmung zum Einbau, wenn die bauliche Veränderung dem Vermieter auch unter Würdigung der Interessen des Mieters nicht zugemutet werden kann.

Genauer bestimmt das Gesetz nicht, so dass es immer auf den Einzelfall ankommt. Allein der Umstand, dass aufgrund der Leitungskapazität zukünftig nicht alle Nutzer über die Wohnungsgenossenschaft mit einer E-Ladestation versorgt werden können, begründet keine unzumutbare Härte für die Wohnungsgenossenschaft. Die gleiche Regelung gibt es auch für Wohnungseigentümer in § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG. Hiernach kann der einzelne Wohnungseigentümer eine Zustimmung gegenüber der Wohnungseigentümergeinschaft verlangen, da der Einbau einer E-Ladestation eine angemessene bauliche Veränderung darstellt. Die Kosten einer solchen baulichen Veränderung hat der jeweilige Wohnungseigentümer zu tragen.

WELCHE VORGABEN UND MÖGLICHKEITEN IN BEZUG AUF ELEKTROMOBILITÄT GIBT ES DURCH DAS GENOSSENSCHAFTSRECHT?

Neben der Möglichkeit, Energiegenossenschaften zu gründen, können auch die Wohnungsgenossenschaften aufgrund der bestehenden Regelungen im Bereich der Elektromobilität aktiv werden. Dazu ist zu beachten, dass der Förderzweck gem. § 2 Abs. 1 der Mustersatzung zunächst die Förderung der Mitglieder vorrangig durch eine gute, sichere und sozial verantwortbare Wohnungsversorgung darstellt.

Gem. § 2 Abs. 2 der Mustersatzung kann die Wohnungsgenossenschaft dazu aber alle im Bereich der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft, des Städtebaus und der Infrastruktur anfallenden Aufgaben übernehmen. Hierzu gehören Gemeinschaftsanlagen und Folgeeinrichtungen, Läden und Räume für Gewerbebetriebe, soziale, wirtschaftliche und kulturelle Einrichtungen und Dienstleistungen. Nach dem Grundverständnis ist auch die Errichtung von Ladesäulen davon erfasst. Gleiches gilt für das Betreiben von Ladesäulen für die Mitglieder.

Das Genossenschaftsgesetz steht der entsprechenden Umsetzung folglich nicht entgegen.

Im Rahmen der Umsetzung ist jedoch der allgemeine Gleichbehandlungsgrundsatz zu beachten. Dabei greift jedoch nicht die absolute Gleichbehandlung, sondern allein die relative Gleichbehandlung, so dass sachliche Gründe auch unterschiedliche Behandlungen ermöglichen.



WELCHE STEUERLICHEN ASPEKTE SIND ZU BERÜCKSICHTIGEN?

Aufgrund der Komplexität dieses Bereichs verweisen wir auf die Darstellung der steuerlichen Besonderheiten in einer ergänzenden Ausarbeitung, welche im **Referat Genossenschafts- und Mietrecht** des Verbandes angefordert werden kann.

WAS BEDEUTET „BIDIREKTIONALES LADEN“?

Durch diese Technologie, auch als Vehicle-to-Grid (V2G) bezeichnet, können Elektrofahrzeuge als mobile Energiespeicher fungieren.

Wenn der Energiebedarf hoch ist, können Elektrofahrzeuge überschüssigen Strom ins Netz einspeisen und so zur Netzstabilität beitragen. Gleichzeitig können sie bei geringem Bedarf oder günstigen Strompreisen aufgeladen werden. Diese Funktion kann auch genutzt werden, um Strom aus dem Elektrofahrzeug in ein Haus- oder Gebäudenetz zu speisen (Vehicle-to-Home, V2H). Ein Vorteil ist die potenzielle Reduzierung von Energiekosten durch intelligente Nutzung von Strom. Langfristig könnte die Technologie die schwankende Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen ausgleichen und somit zu einer besseren Auslastung des Stromnetzes beitragen. Voraussetzung für bidirektionales Laden ist eine entsprechende Ladeinfrastruktur sowie kompatible Fahrzeuge. Laut Roadmap der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur kann es ab 2027/2028 zu einem Hochlauf von interoperablen, standardisierten Lösungen bei V2G und bei V2H kommen, wenn die entsprechenden Standards vorliegen. Die hierfür notwendigen regulatorischen und technischen Weichenstellungen sollten bis dahin umgesetzt sein. Sehr interessant wird dieses Thema zusätzlich im Zusammenhang mit Mieterstrom.

Das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz geförderte Projekt WINNER Final forscht seit September 2023 zu dieser Thematik. Unter der Federführung der Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft eG beschäftigen sich weitere vier Projektpartner mit dynamischem Last- und Lademanagement und der Integration von bidirektionalen Ladepunkten in Micro Smart Grids. Das Projekt läuft noch bis einschließlich August 2026.



ANSPRECHPARTNER **FACHAUSSCHUSS (ELEKTRO-)MOBILITÄT**

Fachausschussvorsitzender



Ringo Lottig

Vorstandsvorsitzender
Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft eG



0371 38222-35



r.lottig@siedlungsgemeinschaft.de

Ansprechpartner im VSWG



Juliane Walter Referentin Genossenschafts- und Mietrecht



0351 80701-55



walter@vswg.de



Alexandra Brylok Referentin Soziales und Regionalentwicklung



0351 80701-51



brylok@vswg.de

Mitglieder

- **Christian Brückner** Vorstandsmitglied, Wohnungsgenossenschaft „Glück Auf“ eG Marienberg
- **Béla Hambuch** Vorstandsmitglied, Wohnungsgenossenschaft Transport eG Leipzig
- **Holger Helzel** Vorstandsmitglied, Wohnungsgenossenschaft „Glückauf“ Süd Dresden e. G.
- **Thomas Müller** Vorstand, WEWOBAU Westsächsische Wohn- und Baugenossenschaft eG Zwickau
- **Kai Sedlacek** Vorstandsmitglied, Wohnungsgenossenschaft „Einheit“ eG Chemnitz
- **Detlef Uhlig** Vorstandsvorsitzender, Wohnungsgenossenschaft „Glück auf“ Ehrenfriedersdorf eG