

DAS 4. BIEM-KAMINGESPRÄCH NAHM DAS LADEN IM BESTANDSWOHNBAU AUF KORN:

Ladehemmung?



BieM-Vorstandsvorsitzenden Helmut-Klaus Schimany, MAS, MSc lud zum 4. BieM-Kamingespräch – »Laden im Bestandswohnbau« lautete diesmal das hochbrisante Thema. Das Podium hatte die passenden Antworten.

Fotos: www.i-magazin.com

Es ist schon ein Jammer! Da liegt nun die Elektromobilität im Trend wie wahrscheinlich lange nicht zuvor – doch will ein Elektromobilist in die Riege der stolzen Ladestationsbesitzer sich einreihen, muss er erst durch den österreichischen Rechtsdschungel gelotst werden... sodass einem die Lust auf klimafreundliche Fortbewegung schon mal vergehen kann. Zum Austausch von Gegenrezepten lud Moderator und BieM-Vorstandsvorsitzenden Helmut-Klaus Schimany wieder eine Runde von Experten zum vierten BieM-Kamingespräch.

von Dominik Schuppich

Das letzte Kamingespräch der Bundesinitiative eMobility (BieM) in diesem Jahr widmete sich dem Thema Laden im (Bestands-)Wohnbau. Diskutiert wurden im Besonderen die technischen, organisatorischen und rechtlichen Aspekte bei der Implementierung von Ladepunkten im privaten Wohnraum. Ing. Manfred Münzberger (BieM, EBE Mobility und Green Energy GmbH) eröffnete die Gesprächsrunde mit einer Keynote, in der er sich mit dem »Laden zu Hause« unter den obengenannten Gesichtspunkten auseinandersetzte. Dass es sich bei der Verbauung eines Ladepunktes keinesfalls um ein rein privates Vergnügen handelt, wird am Beispiel eines Mehrparteienhauses deutlich. Denn durch Benutzung der allgemeinen Flächen und durch einen invasiven Eingriff in die Bausubstanz eines Gebäudes kommt es, wenigstens juristisch gesehen, unweigerlich zu einem Interessenskonflikt. Und damit seien nicht nur die Hauseigentümer oder des unmittelbaren Nachbars gemeint.

Wenn das Recht der Technik einen Strich durch die Rechnung macht...

Das Problem der Konsensbildung nach dem WEG (Wohnungseigentumsgesetz), das Münzberger in seinem Impulsvortrag anspricht, kann als ein Leitmotiv der ganzen Diskussion genannt werden. Alle Diskutanten stimmen darin überein, dass eine Bereinigung des WEG bzw. des MRG (Mietrechtsgesetz) absolut zwingend ist. Letztlich auch für die Erreichung der Pariser Klimaziele. Das Erfordernis der 100%igen Zustimmung erschwert den Ausbau der Ladeinfrastruktur ungemein. „Noch dazu, wo man weiß, dass es nicht immer nur rationale Gründe sind, nach denen in einer Hausversammlung entschieden wird“, wie Rechtsanwältin Dr. Daphne Frankl-Templ (RA Kanzlei Templ) trefflich bemerkt. Von einer »konkludenten Zustimmung« als neues Kriterium hält sie aber genauso wenig wie von der derzeit geltenden ausdrücklichen: „Nicht die Schweiger sitzen in der Hausversammlung!“

Auch DI Walter Hüttler (e7) beklagt das Erfordernis der aktiven Zustimmung. Er sieht aber eine Trendwende in den Ministerien sich abzeichnen. Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass man im Worst Case sein Recht auf eine Ladestation auch vor dem Außenstreitrichter erkämpfen kann, was allerdings einiges an Geduld und Immunabwehr gegenüber kafkaesken Zuständen erfordert.

Be Prepared

Manfred Münzberger fasst zusammen: „Vorbereitung ist alles!“ Bauträger, Eigentümer, Hausverwalter, Elektrotechniker und andere Stakeholder sollten von Anfang an die »Gesamtenergieeffizienz des Gebäudes« mitbedenken. Mit dem Aufhänger, dass dadurch eine Attraktivitäts- und Wertsteigerung der Immobilie bewirkt würde. Münzberger betont, einer Gemeinschaftsanlage sei grundsätzlich der Vorzug zu geben, wie etwa in Frankreich, wo heute das »right to plug« gilt. DI Thomas Eberhard (AustriaTech) ergänzt später: „Bei Einzelanlagen muss bereits in der Konzeption die Möglichkeit der Erweiterung mitberücksichtigt werden. Eine Gemeinschaftsanlage kann auch in mehreren Ausbaustufen entstehen.“ Die »Gemeinschaftsanlagenfähigkeit« nennt das Hüttler und verlangt ein Förderinstrument dafür. Münzberger fährt fort: „Generell mangle es bei den Sta-



Ing. Manfred Münzberger (BieM, EBE Mobility und Green Energy GmbH) ließ in seiner Keynote durchblicken, wie man mit dem »Laden zu Hause« künftig umgehen können wird.



DI Thomas Eberhard (AustriaTech) brachte die Unterschiede zwischen einer Einzel- und einer Gemeinschaftsanlage ins Spiel.



DI Walter Hüttler (e7) beklagt das Erfordernis der aktiven Zustimmung in den Hausversammlungen und sieht hier Handlungsbedarf.



DI (FH) Karl Scheida (Oesterreichs Energie) forderte ein Mehr an Informationen für den Netzbetreiber: „90 % der privaten Ladestationen sind gar nicht gemeldet.“



Ing. Gerhard Wimmer (Keba) kündigt den Launch eichrechtskonformer und intelligenter Zähler- bzw. Ladestationen an.



Rechtsanwältin Dr. Daphne Frankl-Templ (RA Kanzlei Templ) fordert eine Bereinigung des WEG (Wohnungseigentumsgesetz) und des MRG (Mietrechtsgesetz).

kehodern an Bewusstsein, Sensibilisierung und Selbstvertrauen sowohl in Fragen der Privaten, als auch öffentlichen Ladeversorgung.“ Aus- und Weiterbildungen und Schulungen seien daher unabdingbar. Er kommt auf das Vorbereitet-Sein zurück: „Im Vorfeld müssten dem Planer die entsprechende Haus-Unterlagen zur Verfügung stehen, was mitunter bei älteren Gebäuden kein einfaches Unterfangen darstellt. Oftmals betreibe man in der Vorbereitung richtiggehend »Ahnenforschung« über ein Haus und die dort verfügbare E-Installation.“ Eberhard komplettiert die Keynote mit einem Hochlaufmodell. Er will zeigen, wie viel mehr es an E-PKW-Neuzulassungen und -Bestand zur Erreichung der Klimaziele brauchen würde: „Wolle man bis 2050 100 % E-PKWs, brauche man 2025 30 % an rein elektrischen Neuzulassungen.“ Die Realisierbarkeit dieser »Zielerreichungsszenarios« hänge jedoch stark vom künftigen Ausbau der Ladeinfrastruktur, des Netzes und der Harmonisierung des Rechts ab. In die juristischen Details gehend kritisiert Templ-Kraftl, dass Österreich die Richtlinie zum Aufbau der Ladeinfrastruktur von 2014 (welche die Genehmigungsverfahren erleichtern hätte sollen) nicht einmal halbherzig umgesetzt habe. Der Ball sei vielmehr zwischen Justizministerium und Verkehrsministerium »hin- und hergeschossen« worden. Wie man die Rechtslage nun so berei-

nige, dass Laden attraktiv wird, dafür gebe es verschiedene Ansätze. Etwa indem man einen Präzedenzfall abwartet, etwa in Form eines Privilegien-Katalogs wie in Deutschland oder die Übernahme des französischen Modells, das bei Scheitern einer Gemeinschaftslösung jedenfalls die Errichtung einer Einzelanlage gestattet. Auf der technischen Seite wünscht sich DI (FH) Karl Scheida (Oesterreichs Energie) neben einem besseren Zusammenspiel der Stakeholder (Schulungen!) ein Mehr an Informationen für den Netzbetreiber (wogegen momentan der Datenschutz spreche). Dass 90 % der privaten Ladestationen nicht gemeldet seien, erleichtere nicht gerade die Arbeit der Netzbetreiber. Die Möglichkeit einer »Notansteuerung« wäre nützlich, „nicht um Ladekurven zu beeinflussen, sondern um, wenn nötig, die Ladeleistung zugunsten der Netzkapazität kurzfristig absenken zu können“. Ing. Gerhard Wimmer (Keba) schildert drei Managementszenarien: Leistungszuteilung direkt vor Ort, in einem Cluster von Ladesituationen (einem Ladeverbund mit definierter Leistung und dezentralem Lastmanagement) und eine Cloud-Lösung im urbanen Bereich (mit zentralem Lastmanagement). In technischer Hinsicht verweist Hüttler auf ein durchgeführtes Experiment mit mehreren E-PKW-Haushalten, aus dem sich klar ergeben haben soll, dass bei normaler Nutzung des E-PKWs nicht auch nur einmal das Maximum an

verfügbarer KW-Ladung ausgeschöpft worden sei. 1/3 sei für den Haushalt, 1/3 für die Ladestationen aufgewendet worden und 1/3 sogar »frei geblieben«. Das unter den Nägeln brennende Problem der Kostentragung des Netzbereitstellungsentgelts hält Frankl-Templ mittels intelligentem Lastmanagement für entschärft. Wimmer kündigt in diesem Zusammenhang den Launch nach deutschem Vorbild eichrechtskonformer und intelligenter Zähler- bzw. Ladestationen an. Man versuche für die Zukunft, weg vom statischen hin zum dynamischen Lastmanagement zu gehen. „Nicht die Energiemenge, sondern die Leistung macht das Problem“. Man arbeite an Algorithmen für hoffentlich bald serietaugliche Ladestationen, die je nach Belastung autark die Spannung verschieben können. Alle Teilnehmer sind sich einig, dass es neben den erwähnten technischen und juristischen Maßnahmen dringend auch fördertechnischer Initiativen bedarf. Andernfalls ist der Traum vom ready to charge-Haus und einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur noch länger nicht zu Ende geträumt. Zu guter Letzt wurde in Erinnerung gerufen, dass durch die in Angriff genommenen Projekte Arbeitsplätze geschaffen würden und der Technologie- und Wirtschaftsstandort Österreich gestärkt würde, es also ein ernsthaftes Interesse der Politik und Wirtschaft an Förderung und Umsetzung geben müsste.



WEITERE INFORMATIONEN AUF:
www.biem.at
www.eCarandBike.com
www.i-magazin.com