



BEO

E-Ladeinfrastruktur
in Wohngebäuden
Dezember 2019

Positionspapier der Energieversorger zur Errichtung von Ladeinfrastruktur in großvolumigen Gebäuden

Der PKW-Verkehr verursacht in Österreich ungefähr neun Millionen Tonnen CO² pro Jahr. Das sind in etwa 50 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen des Sektors Verkehr. Aus diesem Grund ist eine Elektrifizierung des Individualverkehrs unumgänglich, um die ambitionierten Klimaziele erreichen zu können. Einen wichtigen Part hierbei spielen die österreichischen Energieversorgungsunternehmen. Damit diese ihren Beitrag zur Elektrifizierung des Individualverkehrs leisten können, sind allerdings einige regulatorische Anpassungen notwendig.

1. Notwendige Änderungen im Wohnrecht

2. Unsere Empfehlungen für die Bauordnung der einzelnen Bundesländer

3. Die wichtigsten Gründe für eine rasche Anpassung der regulatorischen Rahmenbedingungen

1. Notwendige Änderungen im Wohnrecht

Studien belegen, dass der größte Hebel für eine Erhöhung der Neuzulassungen von E-Autos der Ausbau von Lademöglichkeiten bei den Nutzern zu Hause ist. Allerdings ist der notwendige Infrastrukturausbau auf Grund der aktuellen regulatorischen Rahmenbedingungen in Bestandsgaragen nicht machbar. Bestimmungen im WEG und MRG verhindern die Projekte in großen Wohngebäuden derzeit zur Gänze.

Daher fordern Österreichs EVUs folgende Punkte in besagten Rechtsakten anzupassen:

Anpassung § 16 WEG:

- Die Errichtung und der Betrieb von Ladeinfrastruktur soll zum Katalog privilegierter Maßnahmen hinzugefügt werden.

Anpassung § 28 WEG:

- Die Errichtung und der Betrieb von Ladeinfrastruktur soll zu einer Angelegenheit der ordentlichen Verwaltung nach § 28 (1) WEG werden.

Anpassung § 4 MRG:

- Ladeinfrastruktur soll unter „Normale Ausstattung“ fallen.

Genehmigungsprozess

Um den Ausbau der Ladeinfrastruktur weiter zu beschleunigen, gilt es weiters, bürokratische Hürden abzubauen. Eine der größten Herausforderungen stellt in diesem Zusammenhang der Genehmigungsprozess beim Ladeinfrastrukturausbau dar. Daher fordern Österreichs EVUs, bundesweit festzulegen, dass die betreffenden Vollzugsbehörden Lademöglichkeiten für Elektroautos als genehmigungsfreie Anlagen erachten, sofern keine ungewöhnlichen oder gefährlichen Umstände auftreten.

Verbot für Errichtung von Ladeinfrastruktur in Tiefgaragen

In Tiefgaragen soll die Errichtung von Ladestationen grundsätzlich erlaubt werden, wenn entweder die Gefährdung durch Ladegase zuverlässig verhindert wird (Belüftung) oder ein Hinweis an den Ladestationen angebracht wird, wonach das Laden oder die Einfahrt von E-Fahrzeugen mit Blei-Säure-Traktionsbatterien verboten ist.

2. Unsere Empfehlungen für die Bauordnung der einzelnen Bundesländer

Die neue EU-Gebäuderichtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten im Neubau und bei großen Sanierungen eine bestimmte Anzahl von Garagenplätzen mit Vorkehrungen für die nachträgliche Installation von Ladestationen für Elektroautos auszustatten. Diese Regelung wird bereits teilweise in den einzelnen Bundesländern umgesetzt. In der Praxis hat sich allerdings gezeigt, dass die fehlende Definition dieser Vorkehrungen oftmals zu Problemen führt. Daher fordert die Branche, bei der Umsetzung der Gebäuderichtlinie bis zum Jahr 2020 darauf zu achten, bundesweit einheitliche Definitionen festzulegen. Mit dem folgenden Vorschlag kann die EU-Gebäuderichtlinie in den jeweiligen Bundesländern sinnvoll umgesetzt werden:

(1) Bei Abstellanlagen in Nicht-Wohngebäuden mit mehr als 10 Stellplätzen ist Vorsorge zu treffen, dass zumindest jeder dritte Stellplatz mit der nötigen vorgelagerten Infrastruktur (Leerverrohrungen für Stromleitungen vom Zählerplatz zu einem Verteilerschrank sowie Leerverrohrungen für Strom- und Datenleitungen vom Verteilerschrank zu den Stellplätzen, Platzreserven für Stromverzählerung und -verteilung, Vorhaltung der Netzanschlussleistung und der Datenanbindung) ausgestattet ist um die Stellplätze nachträglich mit standardisierten Typ2-Ladepunkten gemäß EU-RL 2014/94 (mindestens je 3,68 kW Ladeleistung) für Elektrofahrzeuge ausrüsten zu können und zusätzlich, dass zumindest ein Stellplatz mit einem Ladepunkt für beschleunigtes Laden (mindestens 20 kW Ladeleistung), wenn entsprechend der Verweildauer sinnvoll, ausgestattet wird.

(2) Bei Abstellanlagen in Wohngebäuden mit mehr als 10 Stellplätzen ist Vorsorge zu treffen, dass alle Stellplätze mit der nötigen vorgelagerten Infrastruktur (Leerverrohrungen für Stromleitungen vom Zählerplatz zu einem Verteilerschrank sowie Leerverrohrungen für Strom- und Datenleitungen vom Verteilerschrank zu den

Stellplätzen, Platzreserven für Stromverzählerung und -verteilung, Vorhaltung der Netzanschlussleistung und der Datenanbindung) ausgestattet sind um die Stellplätze nachträglich mit standardisierten Typ2-Ladepunkten gemäß EU-RL 2014/94 (mindestens je 3,68 kW Ladeleistung) für Elektrofahrzeuge ausrüsten zu können."

Durch eine Förderung dieser vorgelagerten Infrastruktur können enorme Investitionsanreize geschaffen werden. Dadurch kann der Umstieg auf klimafreundliche Mobilität ermöglicht und die ambitionierten Klimaziele erreicht werden. Eine solche Förderung besteht bereits in Niederösterreich und in Vorarlberg mit großem Erfolg. Die Branche fordert daher auch in den übrigen Bundesländern eine Förderung in Form einer Investitionsförderung für diese notwendige Infrastruktur.

3. Die wichtigsten Gründe für eine rasche Anpassung der regulatorischen Rahmenbedingungen

- Ohne Änderungen im Wohnungseigentumsgesetz ist der Ladeinfrastrukturausbau in bestehenden Wohnanlagen mit enormem Aufwand verbunden, was den geplanten Umstieg auf elektrisch betriebene Fahrzeuge unmöglich macht.
- Mit der neuen EU-Gebäuderichtlinie werden die Mitgliedsstaaten zu Verbesserungen der regulatorischen Rahmenbedingungen für den Ladeinfrastrukturausbau verpflichtet. Eine Änderung des WEG stellt so eine deutliche Verbesserung dar. Weiters schreibt die EU-Gebäuderichtlinie vor, dass auf jedem Stellplatz in Wohngaragen Leitungsinfrastruktur (Leerverrohrung) zur Verfügung stehen muss.
- Ein Großteil dieser Forderungen betrifft administrative Anpassungen auf regulatorischer Ebene, verursacht daher keine Kosten für den Staat und verbraucht somit keine öffentlichen Gelder. Da es sich bei unseren Forderungen um Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele handelt, stellt die Umsetzung dieser eine Win-Win Situation für alle Beteiligten dar.
- Ohne diese Änderung wird der Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität nicht gelingen, was eine massive Verfehlung der Klimaziele zur Folge hat. Laut Studien hätte dies zur Folge, dass Österreich Zertifikate im Wert von mehreren Milliarden Euro zukaufen muss. Das bedeutet, dass die Umsetzung dieser Forderungen nicht nur ökologisch, sondern auch volkswirtschaftlich sehr sinnvoll ist.
- Laut einer aktuellen Studie der AustriaTech müssen vom Jahr 2019 bis zum Jahr 2030 bundesweit täglich 330 Wallboxen installiert werden, damit die Ausbauziele erreicht werden können. Ohne die geforderten regulatorischen Anpassungen kann nur ein Bruchteil der notwendigen Lademöglichkeiten geschaffen werden.

Über uns

Der Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ) vertritt die Interessen von elf Energieunternehmen in Österreich und setzt sich für den flächendeckenden Ausbau von Elektromobilität unter Verwendung erneuerbarer Energie in Österreich ein. Zu den Aufgaben des BEÖ gehört die Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau der E-Mobilität in Österreich als nachhaltiges und zukunftsweisendes Mobilitätskonzept.

Die Mitglieder des BEÖ sind: Energie AG Vertrieb GmbH, Energie Burgenland Wärme und Service GmbH, Energie Graz GmbH & Co KG, Energie Steiermark Kunden GmbH, EVN AG, Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB), KELAG-Kärntner Elektrizitäts-Aktiengesellschaft, LINZ Strom GmbH, Salzburg AG, illwerke vkw AG, Wien Energie GmbH. www.beoe.at

Kein Anspruch auf Vollständigkeit.
Ersetzt keine juristische Beratung.
Alle Angaben ohne Gewähr.