



Auf dem Land einfach, in der Stadt schwierig: Bis der Stecker tatsächlich in der Wallbox steckt, sind einige technische und juristische Feinheiten zu klären.

Mein Weg zum Strom

Als wichtige Voraussetzung für ein Elektroauto gilt eine eigene Ladestation. In der Stadt ist die Installation gar nicht so einfach, auch wenn man einen eigenen Garagenplatz besitzt. Erkenntnisse aus einem Selbstversuch.

TEXT • RUDOLF SKARICS

In der heftigen Diskussion um Reichweiten der Elektroautos ist auch immer gleich von öffentlichen Ladestationen die Rede. Kommt wahrscheinlich daher, dass wir vom normalen Auto gewohnt sind, nur öffentlich zu tanken, schließlich haben in der Regel nur Großbauern, Autobus- und andere Fuhrwerksunternehmen eine Privattankstelle daheim.

Ohne das Laden der Batterien zu Hause ergibt ein Elektroauto in den meisten Fällen zumindest heute noch keinen Sinn. Öffentliche Ladestationen werden vor allem dafür geschaffen, unterwegs zu tanken. In Prognosen zur Elektromobilität wird aber selten daran gedacht, dass jemand, der sein Elektroauto nicht daheim laden kann, gar kein Elektroauto kaufen wird, und sei es von den Energiekosten her noch so günstig, die Reichweite noch so lang, die Ankaufsförderung noch so hoch.

Immerhin: Die meisten Einfamilienhäuser in Österreich besitzen im Grunde bereits eine Ladestation oder zumindest hervorragende Voraussetzungen zum Laden eines Elektroautos, oft ohne dass sie es wissen. Sie haben einen 400-Volt-Starkstromanschluss in der Garage oder gut zugänglich im Haus. Dann braucht man nämlich nicht einmal mehr eine sogenannte Wallbox. Ein passendes Kabel, das die Technik der Wallbox integriert hat, genügt, und das Laden mit bis zu elf kW ist möglich.

Nicht so gut sieht es aber dort aus, wo viele Experten das Haupteinsatzgebiet des Elektroautos vermuten: in der Stadt. Mit dem Satz „Ich kann ja mein Ladekabel nicht beim Fenster hinaushängen lassen“, ist die Situation des potenziellen Elektroautokäufers in der Großstadt gut beschrieben.

Wer auf seinem Parkplatz oder Garagenplatz eines Mehrparteienwohnhauses eine Ladestation für sein Elektroauto installieren will, bewegt sich auf einem rechtlichen wie technischen Minenfeld, zumindest derzeit noch. Wobei die Landesregierungen immerhin bereits begonnen haben, wenigstens die technische Komponente der Gesetzeslage zu entrümpeln.

Ein Hürde stellen oft noch Baurecht und Bautechnikverordnungen dar, in Österreich neunmal anders, weil Bundesländersache. Unterschieden wird, ob die Ladestation gewerblich oder privat betrieben werden soll, da ist von notwendigen Entlüf-

tungsanlagen die Rede, Vorschriften, die noch aus der Zeit stammen, als Elektroautos mit Bleibatterien betrieben wurden, bei denen beim Laden gefährliche Gase entweichen konnten. Diese Situation wurde aber beispielsweise von der Wiener Magistratsabteilung 37 / Baupolizei am 29. Februar dieses Jahres neu geregelt, sodass zumindest baupolizeilich keine absurden Hürden zur Errichtung von Elektroladestationen in Garagen mehr bestehen. So sei hier für einzelne private Anwender folgende gute Nachricht herausgehoben: „Die bloße Ausstattung eines normalen Stellplatzes mit einer Ladestation (Steckdose bzw. Elektrozapfsäule) löst daher grundsätzlich noch keine Genehmigungsspflicht aus...“

Ausrüstung • Ein wichtiger Punkt ist natürlich auch die elektrische Ausrüstung eines Hauses. Rein technisch kann man davon ausgehen, dass eine private Ladestation mit elf Kilowatt Leistung ohne besondere Maßnahmen vom Elektriker ans Netz angeschlossen werden kann.

Für den massenhaften Anschluss von Elektroautos sind die elektrischen Zuleitungen von bestehenden Wohnhäusern naturgemäß aber nicht ausgelegt. Denn wenn viele Parteien gleichzeitig um 18.00 Uhr ihr Elektroauto anhängen wollten, wäre zumindest ein elektronisches Lademanagement notwendig, das die Belastung des elektrischen Netzes ausbalanciert. Diese Erkenntnisse fließen aber mittlerweile in Vorschriften für Neubauten ein, sodass dort Stellplätze mit Ladestation künftig ohnehin eine Selbstverständlichkeit sein werden. Eine explosionsartige Vermehrung von Ladeplätzen in bestehenden Wohnhausanlagen ist insofern nicht zu erwarten, als die nachträgliche Errichtung einer Wallbox aufgrund schwieriger technischer Rahmenbedingungen oft sehr teuer käme oder gar nicht möglich ist.

Aber schon bevor man an die Errichtung einer Ladestation in einem Mehrparteienwohnhaus geht, können unüberwindliche Hürden auftreten – zum Beispiel in einem Miethaus, indem der Eigentümer das ablehnt. Auch in Genossenschafts- und Eigentums-Wohnanlagen gibt es zahlreiche Möglichkeiten für Mitgenossenschaftler und Miteigentümer, indem die Montage einer Ladestation zu erschweren oder zu vereiteln, etwa deshalb, weil sich Gesetzestexte oft dezidiert auf Blei- und Nickel-Cadmium-Batterien beziehen und die Lithium-Ionen-Technologie nicht berücksichtigen. ✕



FOTO • Skarics