

Elektromobilität in Mehrparteienhäusern

24.03.2026 / Jurek Schwekendiek (WTSH) & Kilian Wielgosch (KIWI Energie)



Agenda

- 01 /** Begrüßung & Einführung
- 02 /** Rechtliche Grundlagen & Anforderungen
- 03 /** Herausforderungen & Chancen
- 04 /** Herangehensweise & Konzeptionierung
- 05 /** Ausblick – Förderung (Beitrag der NOW GmbH)
- 06 /** Fragerunde



01 /

Begrüßung & Einführung

Landeskoordinierungsstelle Elektromobilität

Seit 2012

Ansprechpartner im Land für
Elektromobilität

Zentrale Anlaufstelle

für Wirtschaft, Wissenschaft;
Kommunen und Politik

**Operative Umsetzung
der Landesstrategie**

Weiterentwicklung

des Ideen-, Informations-,
Wissens- und
Technologietransfers

z. B. Beratung, Veranstaltungen,
Workshops, Förderung,
Mitwirkung in Gremien,
Begleitung von Projekten und
Initiativen, Fachvorträge und
Öffentlichkeitsarbeit

**Koordination &
Sichtbarkeit**

innovativer Aktivitäten aus SH






Kontakt



Jurek Schwekendiek

Fachkoordinator Elektromobilität

-  +49 431 66 66 6-585
-  schwekendiek@wtsh.de
-  Lorentzendamm / 24103 Kiel

Vorstellung KIWI ENERGIE

- Ausbildung zum Kfz-Mechatroniker
- Studium Regenerative Energietechnik
- Ingenieur im Bereich der Netzanschlusszertifizierung von EEG-Anlagen
- Projekt- und Produktentwicklung im Bereich Energiedienstleistungen
 - Wärmeanlagen & Contracting
 - Begleitung & Durchführung von Energieberatungen im Rahmen von Quartierskonzepten
 - Elektromobilität bzw. Ladeinfrastruktur
 - Photovoltaik und Mieterstrom
 - Carsharing
- Gründung KIWI-Energie im Oktober 2024



Vorstellung KIWI ENERGIE



Energieberatung

- Energieberatung & Sanierungsfahrpläne
- Begleitung: Förderservice (Bafa / KfW) und Baubegleitung
- Wärmeschutznachweise und Energieausweise



Elektromobilität

- Freie Beratung
- Erstellung von Basiskonzepten Elektromobilität

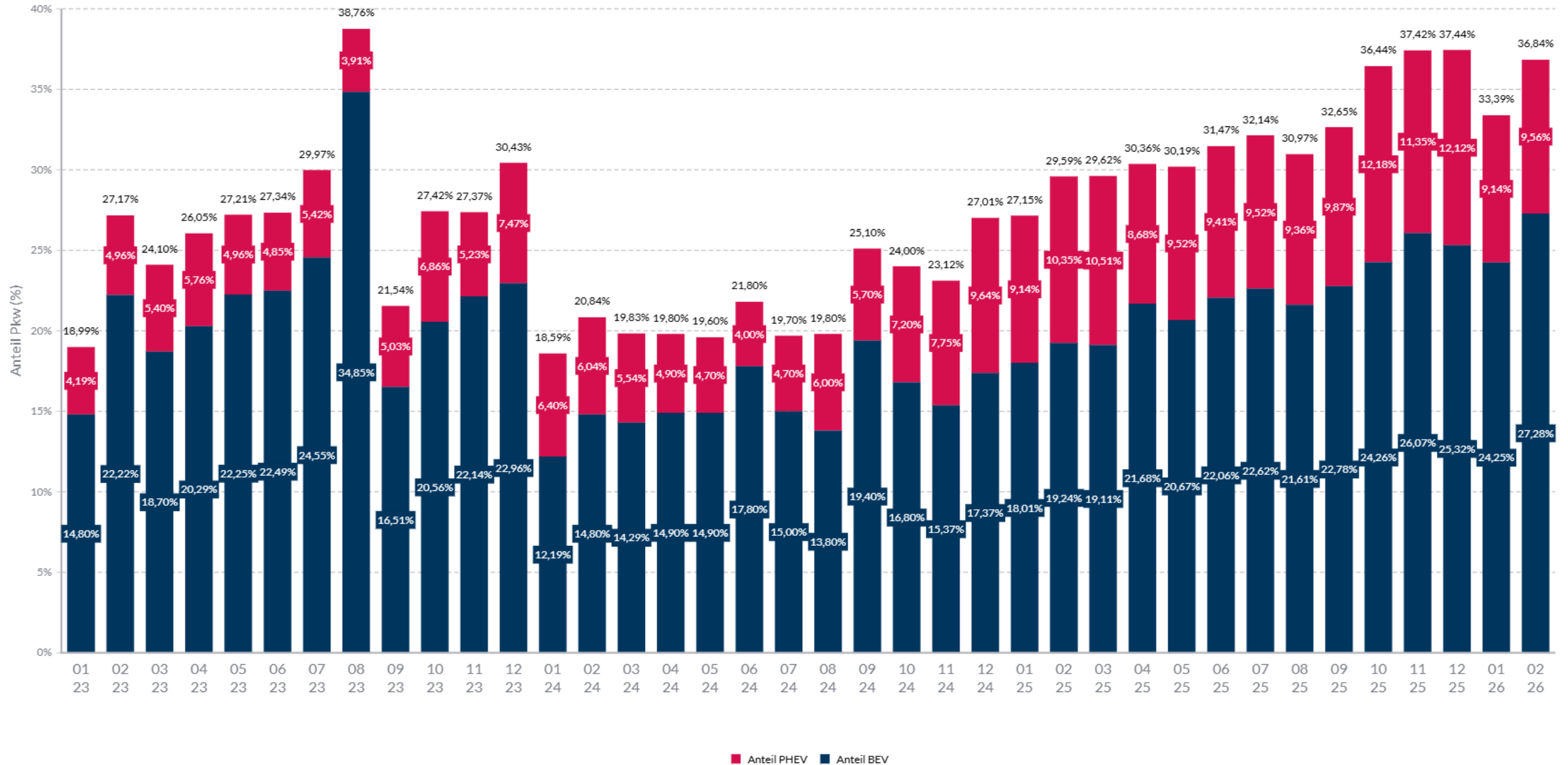


Anlagen, Prozesse und Systeme

- Heizlastberechnung & Berechnungen zum hydraulischen Abgleich
- Energieaudits & PEF-Zertifizierung
- Beratung zu PV, Mieterstrom und Carsharing



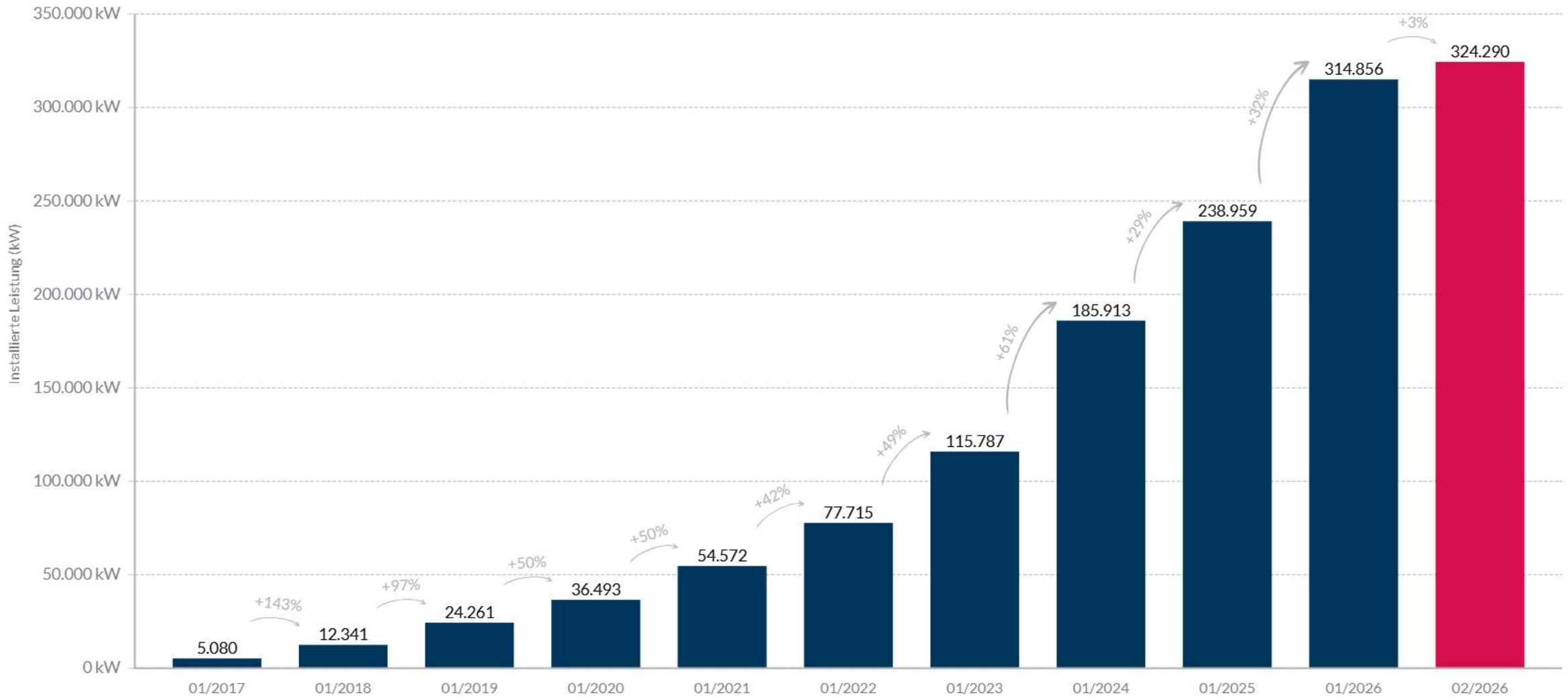
EV-Anteil an den Pkw-Neuzulassungen in Schleswig-Holstein (02/26)



Anmerkung: Mit Stand 02/26 beträgt in DE der BEV-Anteil an den Pkw-Neuzulassungen 21,90 % und der PHEV-Anteil 11,52 %



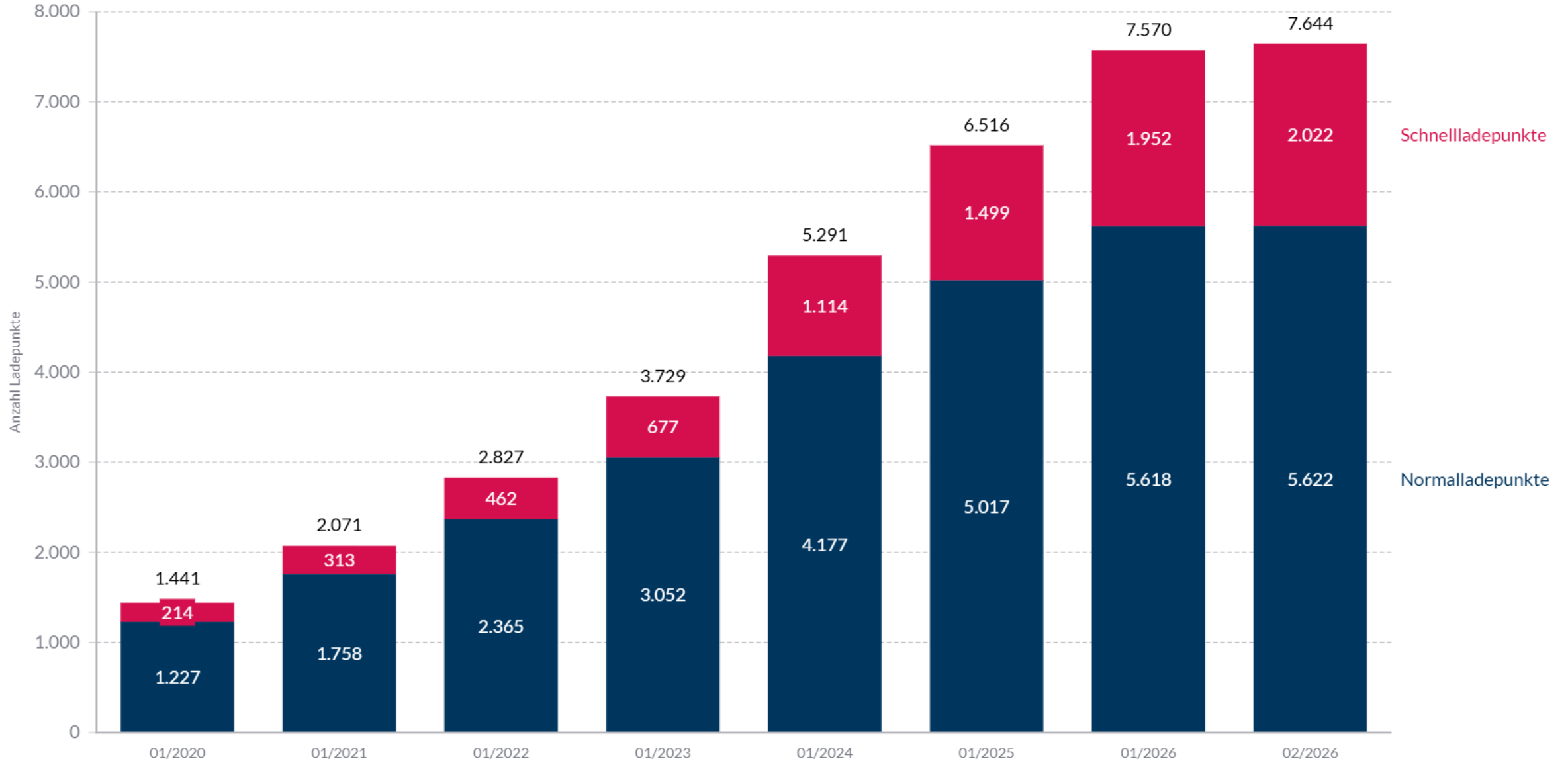
Installierte Ladeleistung in Schleswig-Holstein (02/26)



Anmerkung: In DE beträgt mit Stand 02/26 die installierte Ladeleistung 8.276.724 kW



Anzahl öffentlich zugänglicher Ladepunkte in Schleswig-Holstein (02/26)



Anmerkung: In DE liegt mit Stand 02/26 die Anzahl öffentlich zugänglicher Ladepunkte bei 146.449 Normal- und 49.904 Schnellladepunkten

**Konsequenz? Landeinfrastrukturaufbau überall dort
aufbauen, wo es sinnvoll ist!**

Lade-Use-Cases

Privat

- (1) Garage bzw. Stellplatz beim Eigenheim
- (2) Parkplätze (z.B. Tiefgarage)
- (3) Firmenparkplätze

Öffentlich

- (4) Lade-Hub innerorts, Tankstellen
- (5) Lade-Hub an Achsen (z.B. Raststätte)
- (6) Kundenparkplätze bzw. Parkhäuser (z. B. Einkaufszentrum)
- (7) Straßenraum, öffentliche Parkplätze



Quelle: NOW GmbH

Privat

Laden am Wohnort

Variante 1

→ Einfamilien-, Doppel oder Reihenhauser

Variante 2

→ Mehrparteienhaus (mit Stellplatz)

V 2.1 Eigentumswohnung

V 2.2 Mietwohnung



Quelle: NOW GmbH

Prognose 2030

→ Studie: „Laden nach 2025/2030 – Szenarien für den Markthochlauf“, Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, 2024

→ **ca. 45 % verladene Energiemenge beim Eigenheim/MFH**

Masterplan Ladeinfrastruktur 2030

„Emobilitätsbooster“



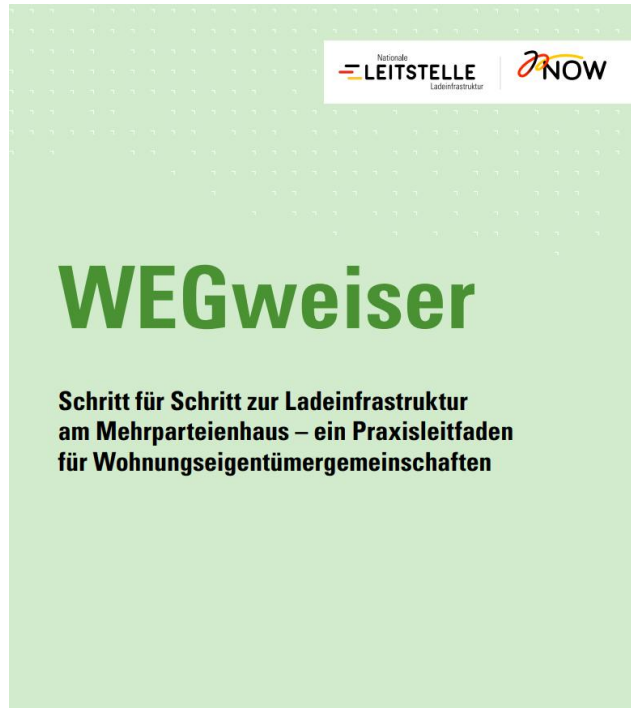
Quelle: BMV

- Beschluss des BMV am 19.11.2025
- **„41 Maßnahmen“**
 - Bessere Investitions- und Genehmigungsbedingungen
 - Mehr Wettbewerb und Preistransparenz
 - Stärkere Netzintegration
 - Innovationsförderung (u.a. BiDi-Laden)
 - Ausbau auf Betriebshöfen, in Depots und in Mehrparteienhäusern
- Masterplan Ladeinfrastruktur 2030:
<https://www.bmv.de/masterplan-ladeinfrastruktur>



3. Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern

Das Laden zu Hause am Wohngebäude ist der relevanteste und beliebteste Anwendungsfall für die Nutzung von E-Autos. Bewohnerinnen und Bewohner von Mehrparteienhäusern verfügen aber häufig noch nicht über entsprechende Lademöglichkeiten. Um die Investitionsbereitschaft der Eigentümer bzw. Eigentümergemeinschaften zu steigern und den Aufbau von Lademöglichkeiten in Mehrparteienhäusern zu beschleunigen, wird das BMV diesen Aufbau finanziell unterstützen und dabei auch Kosten für die Ertüchtigung des Netzanschlusses und der elektrischen Anlagen der Gebäude berücksichtigen. Das BMV wird Anfang 2026 Details der Förderung veröffentlichen. Voraussetzung für die Umsetzung ist eine ausreichende Mittelausstattung im Haushalt 2026.

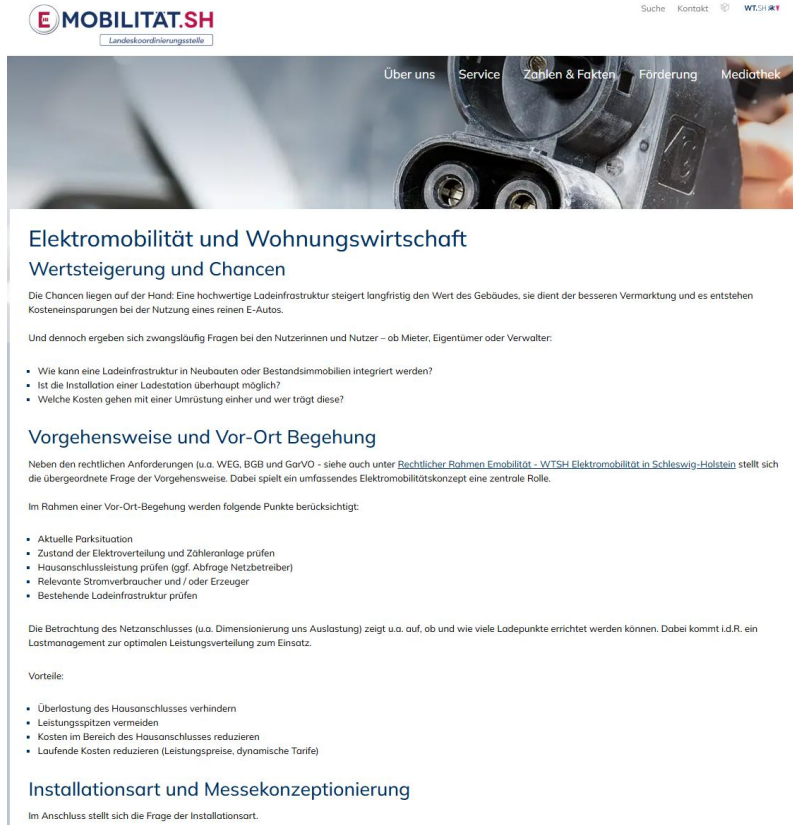


Quelle: NOW GmbH

„Der Leitfaden ist ein **praxisorientierter Schritt-für-Schritt-Plan** für WEG, um Ladeinfrastruktur strukturiert, rechtssicher und förderfähig umzusetzen - von der Bedarfsermittlung bis zum laufenden Betrieb.“

Zentrale Kernaussagen

- **Frühzeitig planen** (WEG-Prozesse dauern oft Monate)
- **Gemeinschaftliche** Gesamtlösungen sind langfristig wirtschaftlicher
- Rechtliche Rahmenbedingungen (WEG-Gesetz, Mietrecht) sind entscheidend
- **Förderung** ist möglich, aber stark an Formalitäten gebunden
- **Verwaltung** spielt eine zentrale **Koordinationsrolle**
- [WEGweiser_NLL_Februar2026.pdf](#)



EMOBILITÄT.SH
Landeskoordinierungsstelle

Suche Kontakt WT.SH

Über uns Service Zahlen & Fakten Förderung Mediathek

Elektromobilität und Wohnungswirtschaft

Wertsteigerung und Chancen

Die Chancen liegen auf der Hand: Eine hochwertige Ladeinfrastruktur steigert langfristig den Wert des Gebäudes, sie dient der besseren Vermarktung und es entstehen Kosteneinsparungen bei der Nutzung eines reinen E-Autos.

Und dennoch ergeben sich zwangsläufig Fragen bei den Nutzerinnen und Nutzern – ob Mieter, Eigentümer oder Verwalter:

- Wie kann eine Ladeinfrastruktur in Neubauten oder Bestandsimmobilien integriert werden?
- Ist die Installation einer Ladestation überhaupt möglich?
- Welche Kosten gehen mit einer Umrüstung einher und wer trägt diese?

Vorgehensweise und Vor-Ort Begehung

Neben den rechtlichen Anforderungen (u.a. WEG, BGB und GarVO - siehe auch unter [Bechtlicher Rahmen Emobilität - WTSH Elektromobilität in Schleswig-Holstein](#)) stellt sich die übergeordnete Frage der Vorgehensweise. Dabei spielt ein umfassendes Elektromobilitätskonzept eine zentrale Rolle.

Im Rahmen einer Vor-Ort-Begehung werden folgende Punkte berücksichtigt:

- Aktuelle Parksituation
- Zustand der Elektroverteilung und Zähleranlage prüfen
- Hausanschlussleistung prüfen (ggf. Abfrage Netzbetreiber)
- Relevante Stromverbraucher und / oder Erzeuger
- Bestehende Ladeinfrastruktur prüfen

Die Betrachtung des Netzanschlusses (u.a. Dimensionierung und Auslastung) zeigt u.a. auf, ob und wie viele Ladepunkte errichtet werden können. Dabei kommt i.d.R. ein Lastmanagement zur optimalen Leistungsverteilung zum Einsatz.

Vorteile:

- Überlastung des Hausanschlusses verhindern
- Leistungsspitzen vermeiden
- Kosten im Bereich des Hausanschlusses reduzieren
- Laufende Kosten reduzieren (Leistungspreise, dynamische Tarife)

Installationsart und Messekonzeptionierung

Im Anschluss stellt sich die Frage der Installationsart.

Weiterführende Links:

Leitfaden NOW: [Einfach laden an Wohngebäuden](#)

Leitfaden ADAC: [Die eigene Wallbox: Tipps für Wohnungseigentümer und Mieter](#)

Leitfaden NOW: [Einfach laden an Mehrparteienhäusern](#)



02 /

Rechtliche Grundlagen & Anforderungen

Wohnungseigentumsgesetz & Bürgerliches Gesetzbuch

Regelungsumfang

WEG

- Einzelne **Eigentümer** haben das Recht, die Installation eines Ladepunkts zu verlangen.
- Die **Kosten trägt in der Regel der Antragsteller**; Gemeinschaftsbeschluss möglich.

§ 20 Abs. 2 WEG

„Jeder Wohnungseigentümer kann angemessene bauliche Veränderungen verlangen, die [...] dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge [...] dienen. Über die Durchführung ist im Rahmen ordnungsmäßiger Verwaltung zu beschließen.“

BGB

- **Mieter dürfen den Einbau eines Ladepunkts verlangen.**
- Bzgl. der Kosten kann der Vermieter zustimmen, muss es aber nicht selbst finanzieren.

§ 554 Abs. 1 BGB

„Der Mieter kann verlangen, dass ihm der Vermieter bauliche Veränderungen der Mietsache erlaubt, die [...] dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge [...] dienen. Der Anspruch besteht nicht, wenn die bauliche Veränderung dem Vermieter auch unter Würdigung der Interessen des Mieters nicht zugemutet werden kann...“

Hinweis: Die Genehmigung ist nur in Ausnahmefällen im Rahmen einer Einzelfallentscheidung zu verweigern. Und nicht nach Lust und Laune!

Garagen- und Stellplatzverordnung

Regelungsumfang

GarVO Schleswig-Holstein

- Vorgaben für den Brandschutz bei Ladeinfrastruktur in Tiefgaragen.
- Regelungen sollen die Integration von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Garagen erleichtern und gleichzeitig Sicherheitsstandards gewährleisten.
- **Fazit:** Es bestehen **keine speziellen Anforderungen für die Ladeinfrastruktur von Elektrofahrzeugen in Bezug auf die Brennbarkeit der verwendeten Baustoffe.**

§ 20 GarVO

„Garagen müssen Sicherheitsstromversorgungsanlagen haben, die bei Ausfall der allgemeinen Stromversorgung den Betrieb der sicherheitstechnischen Anlagen und Einrichtungen übernehmen, insbesondere der Sicherheitsbeleuchtung, selbsttätigen Feuerlöschanlagen, Rauchabzugsanlagen, CO-Warnanlagen, Brandmeldeanlagen, Objektfunkanlagen und Schließeinrichtungen für Feuerschutzabschlüsse, z. B. Rolltore.“

§ 21 Abs. 1 GarVO

„Einbauten, insbesondere Einrichtungen für mechanische Parksysteme, müssen in den wesentlichen Teilen aus nichtbrennbaren Baustoffen bestehen. Dies gilt nicht für die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Die Aufstellung und der Betrieb von Energiespeichersystemen ist in Garagen außerhalb von Fahrzeugen nicht zulässig. Der Einbau von Klima-, Lüftungs-, Kälte- und Abgasanlagen, die nicht der Garagen-nutzung dienen, ist in Garagen nicht zulässig.“

Exkurs: Gewerbesteuergesetz

Regelungsumfang



- Wohnungsunternehmen dürfen Ladeinfrastruktur bereitstellen (**Vermietung und Verpachtung der Ladeinfrastruktur im engen Zusammenhang mit der Wohnraumvermietung**).
- Die **reine Vermietung von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur** bleibt **gewerbesteuerlich unschädlich**.
- **Kritisch**, wenn das **Wohnungsunternehmen** den **Ladestrom selbst verkauft**. Dies **könnte** als gewerbliche Tätigkeit eingestuft werden.
→ **Gewerbliche Infektion** nach § 15 Abs. 3 Nr. 1 EStG

- Gestaltungsmöglichkeiten:
 - ✓ **Pauschale Mieterhöhungen** für Ladestationen anstatt separater Abrechnung des Stromverkaufs.
 - ✓ Zusammenarbeit mit **Dienstleistern** (z. B. Energieversorgern oder Ladeinfrastrukturbetreibern).
 - ✓ **Mieter als Vertragspartner des Stromlieferanten**, nicht das Wohnungsunternehmen.



03 /

Herausforderungen & Chancen

Elektromobilität für die Wohnungswirtschaft

Herausforderungen & Chancen

Herausforderungen

- Wir kann Ladeinfrastruktur in Neubauten bzw. Bestandsimmobilien integriert werden?
- Ist die Installation möglich (Stichwort Netzanschluss und Anlagenalter)?
- Welche Kosten (Installation, Abrechnung & Wartung) gehen mit einer Umrüstung einher und wer (Einzelantrag gem. § 21 Abs. 1 WEG vs. qualifizierte Mehrheit gem. § 21 Abs. 2 Nr. 1 WEG) trägt diese?
- Fehlende WEG-Beschlüsse & Grundsatzdiskussion
- Parkplatzsituation (Mischverhältnisse – „außen und innen“)
- Suche nach einem geeigneten Systemanbieter

Chancen

- Ladeinfrastruktur steigert langfristig den Wert eines Gebäudes / dient der besseren Vermarktung
- Kosteneinsparungen bei der Nutzung eines reinen E-Autos (Preisvorteil Haushaltsstrom vs. öff. Ladepreis)
- Zuverlässigkeit des Ladens (planbar und komfortabel)
- Ausweitung alleiniges Nutzungsrecht gem. § 21 Abs. 1 WEG → Mitnutzung gegen angemessene Kostenbeteiligung gem. § 21 Abs. 4 WEG
- Konzepterstellung, um Überblick zu erhalten und Zuständigkeiten zu klären
- Rückgriff auf Leitfäden (z. B. NOW GmbH)
- **Förderung**

Errichtung von LIS ist zwar komplex, aber ein enormes Potenzial für den Hochlauf der Elektromobilität!



Vielen Dank