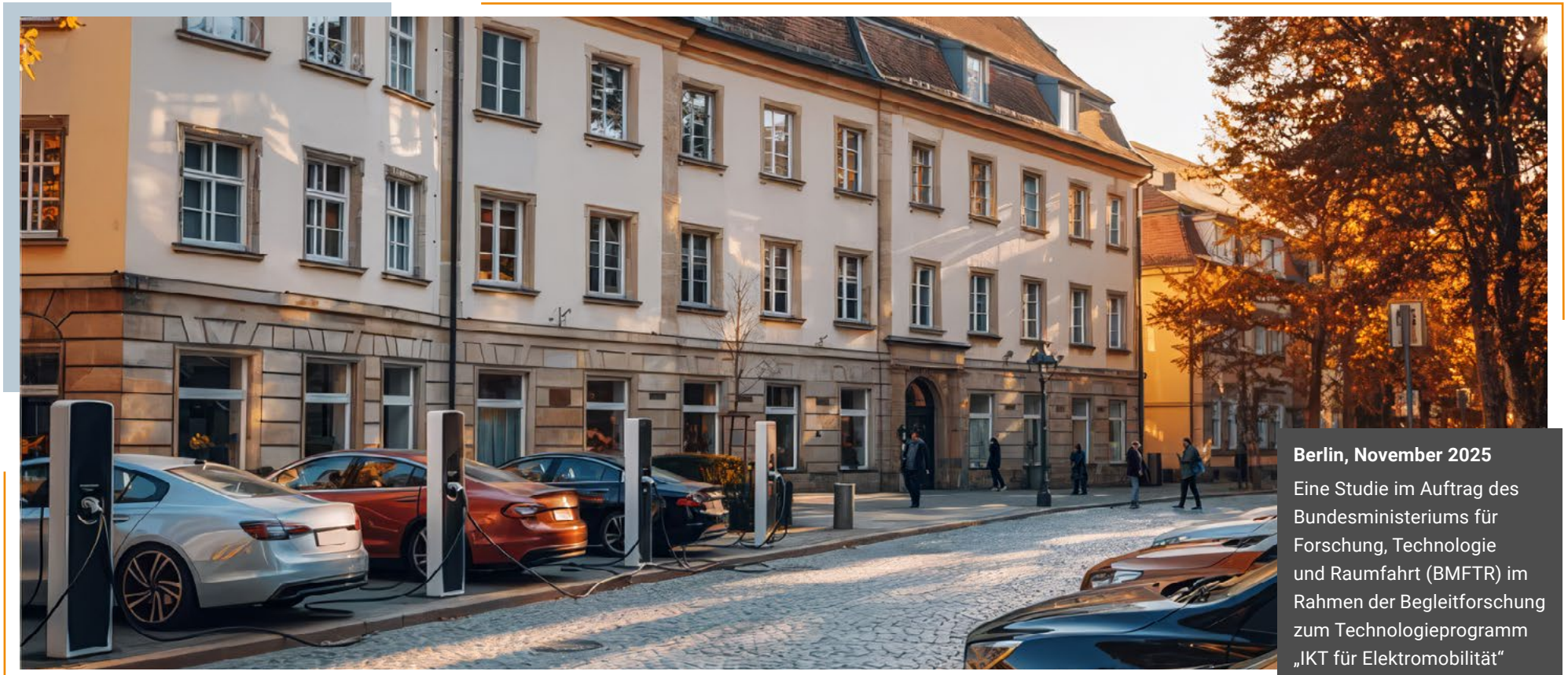
IKT FÜR ELEKTROMOBILITÄT

LADEN IN MEHRPARTEIENHÄUSERN

ANALYSE VON RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND PERSPEKTIVEN DER ANWENDERINNEN UND ANWENDER



Berlin, November 2025

Eine Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Forschung, Technologie und Raumfahrt (BMFTR) im Rahmen der Begleitforschung zum Technologieprogramm „IKT für Elektromobilität“

Fraunhofer ISI
prognos
NOERR
Zum goldenen Hirschen

INHALT

ZUSAMMENFASSUNG 3

EXECUTIVE SUMMARY 4

1. EINLEITUNG 5

2. EINE RECHTLICHE PERSPEKTIVE 8

2.1 Zivilrecht 10
2.2 Baurecht und technische Anforderungen 12
2.3 GEIG und EPBD 13
2.4 Energie- und Steuerrecht 14
2.5 Zusammenfassung und Fazit 16

3. DIE PERSPEKTIVE DER INSTITUTIONELLEN WOHNUNGSWIRTSCHAFT 17

3.1 Vorgehen und Daten 19
3.2 Zentrale Faktoren für die Umsetzung 21
3.3 Zukunftsperspektiven 28
3.4 Anreize und politische Maßnahmen 29
3.5 Zusammenfassung und Fazit 32

4. DIE PERSPEKTIVE DER BEWOHNENDEN 33

4.1 Vorgehen und Stichprobe 35
4.2 Status quo 36
4.3 Präferenzen für Ladelösungen 43
4.4 Aktuelle Kosten und Zahlungsbereitschaft 47
4.5 Zusammenfassung und Fazit 48

5. ZUSAMMENFASSUNG UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN 49

5.1 Zusammenfassung 51
5.2 Handlungsempfehlungen 52

VERZEICHNISSE 55

Literaturverzeichnis 56
Verzeichnis der Abbildungen 58
Verzeichnis der Tabellen 59
Abkürzungen 60

IMPRESSUM 61

ZUSAMMENFASSUNG

Für die Reduktion der Emissionen im Verkehr und das Erreichen der Ziele des Bundesklimaschutzgesetzes ist eine zügige und weitreichende Verbreitung der Elektromobilität erforderlich. Hierfür spielt die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur (LIS) insbesondere auch für Bewohnende von Mehrparteienhäusern eine zentrale Rolle, da sich ca. 70 % der Wohnungen in Deutschland in Mehrparteienhäusern befinden. Für diese Gruppe (zukünftiger) Elektroautonutzender gestaltet sich die Versorgung mit Ladeinfrastruktur als besonders herausfordernd.

Die vorliegende Studie analysiert Herausforderungen und Lösungen für das Laden in Mehrparteienhäusern in Deutschland aus der Perspektive wichtiger Anwenderinnen und Anwender. Konkret beleuchtet die Studie die relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen, die Perspektive der institutionellen Wohnungswirtschaft sowie die Perspektive der Bewohnenden. Hierfür wurde die rechtliche Situation aufbereitet, sieben Interviews mit Organisationen unterschiedlicher Größe und unterschiedlichen Typs sowie eine repräsentative Umfrage mit 1.472 Bewohnenden von Mehrparteienhäusern durchgeführt.

Die Studie zeigt, dass das Laden in Mehrparteienhäusern durch eine Vielzahl rechtlicher Rahmenbedingungen beeinflusst wird. Hervorzuheben sind hier das Zivilrecht (insb. BGB und WEG), baurechtliche und technische Anforderungen (insb. GEIG und EPBD) sowie energie- und steuerrechtliche Aspekte (insb. EnWG, StromStG, GewStG, UStG).

Neben der trotz Reformierungen bestehenden rechtlichen Komplexität stehen die Akteure der Wohnungswirtschaft beim Aufbau der Ladeinfrastruktur für ihre Standorte vor einer Vielzahl von Herausforderungen. Zentrale Faktoren, die die Umsetzung hemmen, sind rechtliche Komplexitäten, wirtschaftliche Rentabilität und Wissenslücken bei den Akteuren. Die meisten Wohnungsanbieter bevorzugen Lösungen, die mit den aktuellen Vorschriften im Einklang stehen und gleichzeitig die Kosten und Nutzen der Infrastrukturinvestitionen abwägen. Jedoch kann insbesondere in Mietermärkten die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur die Attraktivität einzelner Standorte für Bewohnende erhöhen. Auch zeigt die durchgeführte Umfrage unter den Bewohnenden, dass Elektroautonutzende bereits heute häufig zu Hause im Mehrparteienhaus laden. Die Bewohnenden bevorzugen persönliche Ladelösungen, sind jedoch auch offen für geteilte Optionen, insbesondere bei reduziertem Ladepreis. Grundsätzlich wünschen sich die Bewohnenden Laden zum Haushaltsstromtarif. Es besteht bei der Hälfte der Befragten die Bereitschaft auch Laufweiten-Distanzen von 100 Metern oder auch deutlich mehr zur nächsten Ladestation in Kauf zu nehmen. Aus der integrierten Betrachtung aller beleuchteten Dimensionen werden Handlungsempfehlungen für die (institutionelle) Wohnungswirtschaft und die Politik abgeleitet.

EXECUTIVE SUMMARY

The rapid and widespread adoption of electric mobility is necessary to reduce transport emissions and achieve the targets set out in the Federal Climate Protection Act. In this context, the availability of charging infrastructure plays a key role, particularly for residents of multi-unit buildings, as approximately 70 per cent of homes in Germany are located in multi-unit buildings. For this group of (future) electric vehicle users, the provision of charging infrastructure is particularly challenging.

This study analyses challenges and solutions for charging in multi-unit buildings in Germany by applying the perspective of key users. More specifically, the study examines the relevant legal framework, the perspective of the institutional housing industry, and the perspective of residents. For doing so, we reviewed the legal situation, conducted seven interviews with organizations of different sizes and types, and conducted a representative survey of 1,472 residents of multi-unit buildings.

The study shows that charging in multi-unit buildings is influenced by a variety of legal frameworks. In particular, there are civil law aspects (especially the German Civil Code (BGB) and the German Condominium Act (WEG)), building law aspects and technical requirements (especially the German Electrical Installation Regulations (GEIG) and the Energy Performance of Buildings Directive (EPBD)), as well as energy and tax law aspects (especially the German Energy Industry Act (EnWG), the Electricity Tax Act (StromStG), the Trade Tax Act (GewStG) and the Value Added Tax Act (UStG)) that need to be considered. In addition to the legal complexity that remains despite the reforms conducted, organizations in the housing industry face several challenges when setting up charging infrastructure for their locations. Key factors hindering implementation are legal complexities, economic profitability and knowledge gaps among stakeholders. Most housing providers prefer solutions that comply with current regulations while balancing the costs and benefits of infrastructure investments. However, and especially in tenants' markets, the availability of charging infrastructure can increase the attractiveness of individual locations for residents. The survey conducted among residents also shows that electric car users already frequently charge their vehicles at home in multi-unit buildings. Residents prefer individual charging solutions, but are also open to shared solutions, especially if the charging price is reduced. In principle, residents would like to charge at the domestic electricity rate. Half of the residents surveyed are willing to accept walking distances of 100 metres or even substantially more to the nearest charging station. We derive recommendations for decision-makers in the (institutional) housing industry and in policy based on the integrated consideration of all dimensions examined.

1 EINLEITUNG

Für die Reduktion der Emissionen im Verkehr und das Erreichen der Ziele des Bundesklimaschutzgesetzes (Umweltbundesamt 2025) ist eine zügige und weitreichende Verbreitung der Elektromobilität erforderlich. Im ersten Halbjahr 2025 lag der Anteil der batterieelektrischen Fahrzeuge an den Neuzulassungen bei 17,7 % und damit 5,2 Prozentpunkte höher als im Vorjahreszeitraum (Kraftfahrtbundesamt 2025). Für das verbleibende Jahr 2025 wird weiteres Wachstum erwartet (electrive 2025). Dennoch muss der Hochlauf der Elektromobilität weiter beschleunigt werden, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Hierfür spielt die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur (LIS) eine zentrale Rolle.

Aktuell werden ca. 80 % der Elektroautos zu Hause geladen, insbesondere an Einfamilienhäusern (USCALE GmbH 2025). Jedoch machen Einfamilienhäuser lediglich 30 % der Wohneinheiten in Deutschland aus, während sich ca. 70 % der Wohnungen in Mehrparteienhäusern (MPH) befinden (ca. 26 Mio. Wohnungen in MPH) (Destatis 2024). Die meisten der Wohnungen in MPH werden vermietet, insbesondere in Gebäuden mit mehr als 3 Wohnungen (Destatis 2024). Damit unterscheiden sich zukünftige Elektroauto-Nutzende in Deutschland von derzeitigen, denn diese leben überwiegend in MPH und der Anteil der Mietenden ist deutlich höher als der der selbstnutzenden Eigentümerinnen und Eigentümer (Destatis 2024). Jedoch verfügen nur sieben Prozent der Mehrfamilienhäuser in Deutschland über Wallboxen oder Ladesäulen (ADAC 2024, Daten aus dem Jahr 2022). Zudem zeigen Studien, dass die Verfügbarkeit von (privater) LIS häufig eine Voraussetzung dafür darstellt, dass sich Haushalte ein Elektroauto anschaffen (Pellegrini et al. 2023; Patt et al. 2019). Darin liegt folglich ein Hebel, um den Hochlauf der Elektromobilität zu beschleunigen.

Allerdings gestaltet sich der Aufbau von LIS für MPH und Wohnquartiere im Vergleich zu Einfamilienhäusern deutlich herausfordernder. Auch wenn regulatorische Hürden insbesondere für Mietende zuletzt abgebaut wurden (z. B. Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz WEMoG), bestehen weiterhin viele Herausforderungen in der Umsetzung (Stephan et al. 2025). So bestehen für die Gebäude unterschiedliche infrastrukturelle und räumliche Voraussetzungen (z. B. Verfügbarkeiten von Stellplätzen, ausreichend Platz für Ladeinfrastruktur und ausreichend Netzkapazität). Oft besitzen nicht alle Bewohnenden einen eigenen Stellplatz, weshalb öffentlich oder am Arbeitsplatz geladen werden oder die LIS geteilt werden müsste. Hierfür sind attraktive Geschäftsmodelle erforderlich (Azarova et al. 2020). Auch verhindern oder verzögern marktbezogene und ökonomische Aspekte (z. B. hohe Kosten, unsichere Nachfrage, geringe Aktivität der Wohnungsbauunternehmen, Finanzierungsprobleme, ADAC 2024) die Installation von LIS. Regulatorische Hürden bestehen beispielsweise im Kontext von Mieterstrom und Genossenschaften (Stephan et al. 2025) sowie hinsichtlich der Möglichkeit reduzierter Netzentgelte durch netzfreundliche Ladesteuerung auch an öffentlichen Ladepunkten (§ 14a EnWG, Bundesnetzagentur 2025). Schließlich spielen auch soziale Aspekte (z. B. Verzögerungen durch fehlende Kooperation innerhalb von Hausgemeinschaften, Voraussetzung der Investitionsbereitschaft unterschiedlicher Akteure, welche möglicherweise nicht gleichermaßen profitieren) eine Rolle (ADAC 2024).

Diese Komplexität des Aufbaus von LIS für Bewohnende von MPH wird durch die Verfügbarkeit vieler unterschiedlicher Lademöglichkeiten (Laden am eigenen Stellplatz, Teilen von Ladesäulen innerhalb des MPH, Laden im Quartier, am Arbeitsplatz oder an einer öffentlichen Ladesäule) weiter erhöht. Während sich bisherige Arbeiten im Wesentlichen auf technische Umsetzung oder allgemeine Herausforderungen fokussierten, wurde die Perspektive der Anwenderinnen und Anwender bisher nur am Rande beleuchtet. Diese Perspektive ist jedoch insbesondere aufgrund der Vielfältigkeit der möglichen Lösungen und potenzieller Unterschiede zwischen den Nutzendengruppen besonders wichtig.

Ziel der vorliegenden Studie ist es daher, Herausforderungen und Lösungen für das Laden in MPH in Deutschland aus Perspektive wichtiger Anwenderinnen und Anwender zu analysieren. Konkret beleuchtet die Studie drei Dimensionen: die relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen (Kapitel 2), die Perspektive der Wohnungswirtschaft (Kapitel 3) und die Perspektive der Bewohnenden – und damit potenziell zukünftigen Elektroautonutzenden (Kapitel 4).

DIE LEITFRAGEN DER STUDIE SIND:

- Welche regulatorischen Rahmenbedingungen sind im Kontext Laden für MPH für die Anwenderinnen und Anwender relevant?
- Welche Lösungen und Herausforderungen werden bezüglich des Ladens in MPH seitens der Wohnungswirtschaft wahrgenommen?
- Wie stellt sich das aktuelle Park-, Fahr- und Ladeverhalten der Bewohnenden von MPH dar und welche Präferenzen haben diese für den Ausbau von LIS?

Methodisch umfasst die Studie eine Übersicht der Rechtslage, Interviews mit Organisationen der Wohnungswirtschaft und eine repräsentative Umfrage unter Bewohnenden von MPH. So trägt die Studie zu einem besseren Verständnis für die aktuelle Situation auf Anwendungsebene bei und leitet daraus Handlungsempfehlungen für Entscheidungstragende aus Wohnungswirtschaft und Politik ab (Kapitel 5).

2

EINE RECHTLICHE PERSPEKTIVE

2.0 EINE RECHTLICHE PERSPEKTIVE

Im Folgenden wird ein Überblick über den aktuellen rechtlichen Rahmen für das Laden in MPH gegeben. Dabei werden insbesondere noch bestehende Hürden und Problemfelder in den Mittelpunkt der Betrachtung gestellt. Beleuchtet werden relevante rechtliche Rahmenbedingungen aus dem Zivilrecht, dem Baurecht und technischen Anforderungen, dem Gebäude-Elektromobilitäts-Infrastrukturgesetz (GEIG) bzw. der Energy Performance of Buildings Directive (EPBD) und dem Energie- und Steuerrecht.

2.1
ZIVILRECHT

Einen wichtigen Rahmen, insbesondere für die Errichtung von LIS, setzen das Wohnungseigentumsgesetz (WEG) und Bürgerliche Gesetzbuch (BGB). Das BGB regelt das Verhältnis zwischen Mietenden und Vermietenden, das WEG regelt Rechte und Pflichten von Wohnungseigentümerinnen und -eigentümern, wenn an einem Gebäude Wohnungseigentum nach dem WEG begründet wurde.

2.1.1 WEG

Maßgebliche Vorgabe ist § 20 WEG zu baulichen Veränderungen. Wenn eine Mehrheit der Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer LIS errichten möchte, kann sie dies grundsätzlich mit einfacher Mehrheit beschließen. Aber auch einzelne Eigentümerinnen oder Eigentümer haben einen Anspruch auf sog. angemessene bauliche Veränderungen, welche dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen, vgl. § 20 Abs 2 WEG. Hierrunter sind alle Maßnahmen zu verstehen, die zum Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge benötigt werden, d. h. Wallbox, Elektroinstallation, Lastmanagement etc. Der Anspruch auf die bauliche Veränderung betrifft das „Ob" der Maßnahme. Über das „Wie", zum Beispiel welches Unternehmen die Arbeiten durchführt, muss die Gemeinschaft der Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer im Rahmen ordnungsmäßiger Verwaltung beschließen. Es ist unzulässig, die Umsetzung einer Maßnahme durch überhöhte Anforderungen an deren Ausgestaltung faktisch unmöglich zu machen; vielmehr ist im Einzelfall eine Abwägung hinsichtlich der Zumutbarkeit erforderlich. Der Beschluss muss nicht zwingend in der Eigentümerversammlung gefasst werden, auch eine schriftliche Beschlussfassung ist möglich (§ 23 Abs. 3 WEG).

Die Kosten (vgl. § 21 WEG) für die Errichtung der LIS müssen die Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer tragen, welche die Errichtung verlangt haben. Im Gegenzug steht ihnen die alleinige Nutzung der aufgebauten Lademöglichkeit zu. Alle Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer müssen die Kosten nur dann tragen, wenn die Errichtung der LIS mit zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen und der Hälfte aller Miteigentumsanteile beschlossen wurde. Wenn Wohnungseigentümerinnen oder -eigentümer, die sich zunächst nicht an den Kosten für den Aufbau der LIS beteiligt haben, später ebenfalls die elektrische Installation nutzen möchten, steht ihnen ein sogenannter Teilhabeanspruch zu. Diejenigen, die sich bereits an den Kosten beteiligt haben, können jedoch von den Nachzüglerinnen und Nachzüglern eine angemessene Kostenerstattung verlangen, also eine nachträgliche Beteiligung an den ursprünglichen Installationskosten. Dies ist ausdrücklich in § 21 Abs. 4 WEG geregelt.

Es ist daher ratsam, in der Eigentümergemeinschaft einen ganzheitlichen Plan zur Installation von LIS für sämtliche Stellplätze zu erarbeiten. Die Hausgemeinschaft kann der Gemeinschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer aktiv die Beauftragung einer solchen Konzeptentwicklung vorschlagen und sie bei der Entscheidungsfindung gezielt unterstützen.

2.1.2 BGB

Für Mietende im Verhältnis zu Vermietenden enthält § 554 Abs. 1 BGB eine Parallelregelung zu § 20 Abs. 2 WEG. Sie haben grundsätzlich einen Anspruch auf Erteilung der Erlaubnis des bzw. der Vermietenden zu baulichen Veränderungen der Mietsache, die der Errichtung von privater LIS für einen ihnen selbst zugewiesenen Stellplatz dient. Ob Mietende verlangen können, eine Ladevorrichtung auf zur Mitbenutzung überlassenen Flächen (z. B. Hofflächen) zu installieren, ist bislang höchstrichterlich nicht entschieden. Nach aktuellem Stand vermittelt § 554 Abs. 1 BGB jedoch keinen Anspruch auf eine räumliche Erweiterung des Mietgegenstandes.

Ist der bzw. die Vermietende Teil einer Gemeinschaft von Wohnungseigentümerinnen und -eigentümern, ist regelmäßig eine Beschlussfassung über die Errichtung der LIS erforderlich. Die Kosten für die Errichtung der LIS müssen die Mietenden tragen. Mietende haben das Recht, die LIS zurückzubauen und sind nach Beendigung des Mietverhältnisses in der Regel dazu verpflichtet. Außerdem erlaubt § 554 Abs. 1 Satz 3 BGB den Mietvertragsparteien zu vereinbaren, dass der bzw. die Mietende bei Errichtung einer privaten LIS eine besondere Sicherheit stellt, um das Rückbaurisiko des bzw. der Vermietenden abzusichern.

Errichten Vermietende die LIS, haben Mietende die baulichen Veränderungen, welche dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen, regelmäßig gemäß § 555b Nr. 4, Nr. 5 oder Nr. 6 BGB zu dulden.

2.2
BAURECHT UND TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

Die Errichtung von Lademöglichkeiten für Elektroautos wird ab dem Jahr 2026 in allen Bundesländern verfahrensfrei gestellt sein. Zurzeit ist dies nur in Hamburg noch nicht der Fall. Verfahrensfreiheit bedeutet, dass keine Baugenehmigung für die Errichtung nötig ist. Verbindliche Vorgaben zur Errichtung von LIS können sich aus kommunalen Stellplatzsatzungen und den Garagenverordnungen der Länder ergeben.

Die EU-Verordnung 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) enthält in Art. 21 Abs 1 i. V. m. Anhang II Nr. 1 und Art. 5 Abs. 10 technische Anforderungen für öffentlich zugängliche Ladepunkte. Diese gelten auch für LIS an MPH, sofern diese ausnahmsweise öffentlich zugänglich ist. Im Falle öffentlich zugänglicher LIS sind zudem die Vorgaben des Mess- und Eichrechts für den verbauten Stromzähler zu beachten.

2.3
GEIG UND EPBD

Bei Wohngebäuden, die neu errichtet oder renoviert werden, legt das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) Vorgaben für die Errichtung für LIS fest. Diese setzen die Vorgaben der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) um. Bei Gebäuden, die über mehr als fünf oder mehr als zehn Stellplätze verfügen, muss die Leitungsinfrastruktur für Ladepunkte an jedem Stellplatz errichtet werden. Dies umfasst insbesondere die Verlegung von Leerrohren und das Vorhalten von Raum für einen Zählerplatz. Die Vorverkabelung und die Ladepunkte selbst müssen auch nach dem aktuellen GEIG nicht errichtet werden.

Die Anforderungen des GEIG werden zur Umsetzung der im Jahr 2024 novellierten EPBD künftig verschärft werden müssen: So sieht Art. 14 der EPBD 2024 vor, dass der Schwellenwert künftig bei mehr als drei Stellplätzen liegt. Auch ist nicht mehr bloß die Errichtung der Leitungsinfrastruktur, sondern auch eine Vorverkabelung von 50 % der Stellplätze nötig. Darüber hinaus muss bei neuen Wohngebäuden mit mehr als drei Stellplätzen künftig ein Ladepunkt errichtet werden. Die Umsetzung dieser Vorgaben muss bis zum 29.05.2026 erfolgen.

2.4

ENERGIE- UND STEUERRECHT

2.4.1 BEGRIFF DES LADEPUNKTBETREIBENDEN

Nach Art. 3 Nr. 39 AFIR ist Betreibender bzw. Betreibende eines Ladepunkts „die für die Verwaltung und den Betrieb eines Ladepunkts zuständige Stelle, die Endnutzenden einen Aufladedienst erbringt". Auch wenn die AFIR unmittelbar nur Vorgaben für öffentlich zugängliche Ladepunkte macht und damit in der Regel nicht für MPH gilt, kann die allgemeine Definition – mangels anderweitiger Definitionen im Energie- und Steuerrecht – auch für nicht öffentlich zugängliche Ladepunkte herangezogen werden. Daher kommen als Betreibende von Ladepunkten in MPH unter anderem die Hausgemeinschaft, ein Wohnungsunternehmen oder ein auf den Betrieb von LIS spezialisierter Anbieter in Betracht.

2.4.2 ENERGIEWIRTSCHAFTSRECHTLICHER RAHMEN

Die Betreibenden eines Ladepunkts treffen in aller Regel keine energiewirtschaftsrechtlichen Pflichten eines Energieversorgungsunternehmens. Der Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile steht dem Letztverbrauch im Sinne des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) gleich, § 3 Nr. 25 Hs. 2 Alt. 1 EnWG. Der bzw. die Betreibende bzw. Verantwortliche eines Ladepunktes ist damit nicht als Energieversorgungsunternehmen im Sinne des EnWG zu qualifizieren. Dies hat den Vorteil, dass der bzw. die Betreibende eines Ladepunktes nicht die zahlreichen energiewirtschaftsrechtlichen Vorgaben, die für ein Energieversorgungsunternehmen gelten, beachten muss.

2.4.3 STROMSTEUERRECHTLICHER RAHMEN

Im Hinblick auf den stromsteuerrechtlichen Rahmen ist es möglich, dass Betreibende eines Ladepunkts auch als sogenannte stromsteuerrechtliche Versorgende eingestuft werden. Dies ist insbesondere der Fall, wenn sie den Strom selbst erzeugen, beispielsweise mittels einer Photovoltaikanlage. Die stromsteuerlichen Pflichten der Beteiligten variieren je nach Herkunft des genutzten Stroms – also ob Strom aus dem allgemeinen Netz, selbst erzeugter Strom (z. B. durch eine heimische Photovoltaikanlage) oder eine Mischung beider zum Einsatz kommt – sowie je nach Art der Stromabgabe: ausschließlich zum Eigenverbrauch (z. B. als Hausgemeinschaft für die Hauseigentümerinnen und -eigentümer) oder auch an Dritte, wie Gäste oder Besucherinnen und Besucher.

Solange eine Hausgemeinschaft nur Strom aus dem Stromnetz bezieht und diesen an Hauseigentümerinnen und -eigentümer weitergibt, betreffen die stromsteuerlichen Compliance-Pflichten, d. h. insbesondere die Abführung der Stromsteuer, allein den Versorgenden und nicht die Betreibende des Ladepunktes. Sofern der Ladepunktbetreibende ausschließlich zum Regelsteuersatz bezogenen Strom an Ladesäulen an Dritte (wie Gäste oder Besuchende) weitergibt, wird er oder sie nicht stromsteuerrechtlicher Versorgende(r). Komplizierter sind Konstellationen, in denen die Wohnungseigentumsgemeinschaft zusätzlich über eine Photovoltaikanlage verfügt. Diese Konstellationen der Sektorenkopplung sollen wegen des Fokus dieser Kurzstudie auf die LIS hier nicht vertieft werden.

2.4.4 WEITERE AUSGEWÄHLTE FRAGESTELLUNGEN IM STEUERRECHT

Neben den bereits behandelten Aspekten des Stromsteuerrechts und der damit verknüpften Besteuerung des zum Laden von Elektroautos verwendeten Stroms, sind in der Praxis insbesondere die gewerbesteuerlichen und umsatzsteuerlichen Begünstigungen für (Wohn-) Immobilien von Bedeutung. Diese steuerlichen Vorteile, die Immobilienunternehmen zustehen, können durch den Betrieb von LIS gefährdet werden. Daher sollte vor Installation und Inbetriebnahme einer LIS eine genaue Prüfung dieser steuerlichen Auswirkungen erfolgen. Um Risiken für die steuerlichen Privilegien zu vermeiden, kann es sinnvoll sein, den Betrieb der LIS an Dritte auszulagern – beispielsweise an eine Tochtergesellschaft oder einen externen Dienstleister.

Gewerbesteuer
Der Betrieb von E-Ladesäulen gilt als gewerbliche Tätigkeit und unterliegt grundsätzlich der Gewerbesteuer. Immobilienunternehmen in der Rechtsform einer Kapitalgesellschaft oder Genossenschaft können jedoch eine erweiterte Kürzung nach § 9 Nr. 1 S. 2 GewStG beantragen, sodass ihre Mieteinnahmen von der Gewerbesteuer befreit sind – vorausgesetzt, sie verwalten ausschließlich eigenen Grundbesitz oder Kapitalvermögen und erzielen keine Erträge aus anderen Tätigkeiten. Bestimmte Nebentätigkeiten, wie der Betrieb von Ladesäulen, sind hiervon ausgenommen, solange deren Einnahmen maximal 20 % der Mieteinnahmen ausmachen (Unschädlichkeitsgrenze). Überschreiten die Einnahmen aus Ladesäulen diesen Anteil, entfällt die erweiterte Kürzung, und es fällt Gewerbesteuer auf sämtliche Erträge an (sog. Gewerbesteuerinfizierung).

Umsatzsteuer
Derzeit ist rechtlich ungeklärt, ob der Betrieb von LIS umsatzsteuerlich als übliche Nebenleistung zur Vermietung anzusehen ist und somit die Umsatzsteuerbefreiung nach § 4 Nr. 12 lit. a UStG greift, wenn der bzw. die Betreibende Vermietungsleistungen erbringt. Die gleiche Problematik und Unsicherheit bezüglich der Anwendbarkeit der Umsatzsteuerbefreiung nach § 4 Nr. 13 UStG besteht im Rahmen der Hausverwaltung einer Hausgemeinschaft.

2.5
ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

Der rechtliche Rahmen für das Laden in MPH wurde in den letzten Jahren stetig reformiert und optimiert. Gerade im Bereich von Wohnungseigentumsgemeinschaften ist die Umsetzung von Lademöglichkeiten aber weiterhin rechtlich komplex. In den nächsten Jahren wird sich daher zeigen, ob in diesem Bereich nicht weitere Privilegierungen derjenigen Eigentümerinnen und Eigentümer, welche LIS errichten möchten, notwendig sind, um ausreichend LIS an MPH zu schaffen. Das Steuer- und Energierecht ist ebenfalls durch eine große Komplexität und unterschiedliche Begrifflichkeiten gekennzeichnet. Der von der letzten Bundesregierung eingebrachte Vorschlag, die aus dem Energiewirtschaftsrecht bekannte Letztverbraucherfiktion an Ladepunkten unter Beachtung der stromsteuerrechtlichen Systematik auf das Stromsteuerrecht zu übertragen, sollte daher von der neuen Bundesregierung aufgegriffen werden. So könnten Einzelfallprüfungen von komplexen Geschäftsmodellen „innerhalb der Ladesäule“– also von Geschäftsmodellen zur Ermöglichung der gewünschten netzdienlichen Anwendungen – entfallen.

Aus rechtlicher Perspektive sollten Ladepunkte jedenfalls dann angeboten werden, sobald das GEIG dies verlangt. Die neuen europarechtlichen Anforderungen müssen bis zum 29.05.2026 umgesetzt werden (näher 2.3 GEIG UND EPBD). Im Übrigen sollten Ladepunkte nur angeboten werden, wenn die Hausgemeinschaft einen ganzheitlichen Plan erarbeitet hat (näher 2.1 ZIVILRECHT). Eine Einzelfallbewertung hat vor dem Hintergrund der Gewerbesteuer zu erfolgen (näher 2.4 ENERGIE- UND STEUERRECHT). Auch eine eigene Photovoltaikanlage macht eine Betrachtung des Einzelfalls notwendig.

3

DIE PERSPEKTIVE DER INSTITUTIONELLEN WOHNUNGSWIRTSCHAFT

Die institutionelle Wohnungswirtschaft (d. h. privatwirtschaftliche Wohnungsunternehmen, Wohnungsgenossenschaften und die öffentliche Hand) stellt mit ca. 20 % der Haushalte und ca. einem Drittel der Mietwohnungen in Deutschland (Haus & Grund Deutschland 2025) einen zentralen Akteur für den Aufbau von LIS dar. Einzelne Organisationen der Wohnungswirtschaft besitzen oft mehr Immobilien als einzelne Privatpersonen, sodass die Wohnungswirtschaft aufgrund von Synergieeffekten den flächendeckenden Aufbau von LIS deutlich vorantreiben kann und dementsprechend in dieser Studie näher beleuchtet wird.

Der Fokus der Studie liegt auf Organisationen, welche sich mit dem Bau, der Bewirtschaftung bzw. Verwaltung und gegebenenfalls auch Vermarktung von Wohnraum im Eigenbestand beschäftigen. Dabei wurde insbesondere darauf geachtet, unterschiedliche Perspektiven von Akteuren mit verschieden großen Wohnungsbeständen zu berücksichtigen.

3.1
VORGEHEN UND DATEN

Zur Erhebung der Perspektive der Wohnungswirtschaft wurden im Januar und Februar 2025 insgesamt sieben halbstrukturierte Interviews mit Vertreterinnen und Vertretern der Branche geführt.[1] Ziel dieser qualitativen Studie war es, Kernaspekte, Treiber und Hürden für das Laden in MPH zu identifizieren und ein tieferes Verständnis von Zusammenhängen und Mechanismen in Bezug auf LIS-Aufbau zu erlangen. Repräsentative, generalisierbare und quantifizierbare Aussagen sind mit dieser methodischen Herangehensweise nicht möglich.

Den Interviews lag ein Leitfaden zugrunde, der sich in vier Teile gliederte. Zunächst wurden allgemeine Informationen zur interviewten Person sowie der Organisation, die sie repräsentierten, erfragt. In diesem Teil wurde auch nach einem bestehenden Beispiel gefragt, wie LIS durch die Organisation aufgebaut wurde. Im zweiten Teil ging es um Faktoren, die die Akzeptanz von LIS in der Wohnungswirtschaft beeinflussen können. Beispielsweise wurde hier nach wirtschaftlichen, regulatorischen, infrastrukturellen und sozialen Einflussfaktoren für den Aufbau und das Nutzen von LIS gefragt. Im dritten Teil folgten Fragen nach notwendigen Anreizsystemen für die Wohnungswirtschaft. Hierbei wurden die Befragten sowohl nach konkreten Maßnahmen gefragt als auch nach Akteuren, die diese Maßnahmen ihrer Meinung nach umsetzen müssten. Abschließend wurden Zukunftsperspektiven sowohl für Elektromobilität als auch für LIS an MPH diskutiert. Die Interviews dauerten zwischen 25 und 70 Minuten, wurden digital aufgezeichnet, anschließend transkribiert und entlang des Leitfadens kodiert und ausgewertet.

1 Die Ergebnisse der Interviews sind vor dem Hintergrund der Einschränkung zu betrachten, dass keine Vertreterinnen oder Vertreter aus privatwirtschaftlichen Wohnungsunternehmen sowie aus Organisationen mit weniger als 3.000 Wohneinheiten zur Teilnahme gewonnen werden konnten. Zukünftige Studien zu diesem Thema sollten daher auf den privatwirtschaftlichen Bereich der Wohnungswirtschaft sowie auf Organisationen mit kleinem Wohnraumangebot ausgeweitet werden.

Wie Tabelle 1 zu entnehmen ist, umfassten die sieben Interviews vier kommunale Unternehmen und drei Genossenschaften mit Beständen zwischen 3.000 bis 80.000 Wohneinheiten. Die befragten Unternehmen bzw. Genossenschaften waren über das gesamte Bundesgebiet verteilt.

TABELLE 1

ÜBERSICHT ÜBER DIE INTERVIEWS

INTERVIEW	ORGANISATIONSFORM	ANZAHL WOHNEINHEITEN (CA.)
1	Kommunales Wohnungsunternehmen	3.000
2	Genossenschaft	4.000
3	Genossenschaft	5.000
4	Genossenschaft	5.000
5	Kommunales Wohnungsunternehmen	80.000
6	Kommunales Wohnungsunternehmen	70.000
7	Kommunales Wohnungsunternehmen	13.000

Alle befragten Organisationen sind bereits im Bereich LIS aktiv. Während in manchen Organisationen die Verantwortung für den LIS-Aufbau bei einzelnen Personen liegt, sind in anderen Organisationen größere Teams dafür zuständig. Beim Vorrüsten von Stellplätzen mit LIS orientieren sich alle Organisationen an den bestehenden rechtlichen Vorgaben. Beim Aufbau der LIS selbst gehen einige Unternehmen bedarfsorientiert vor und bauen sie nur dann auf, wenn Kundinnen und Kunden Bedarf anmelden. Andere wiederum bauen (teilweise im Rahmen von Förderprojekten) LIS auf, bevor Kundinnen und Kunden Bedarf artikulieren. In vielen der untersuchten Fälle mit diesem Vorgehen folgte laut Aussage der Interviewpartner anschließend die Nachfrage dem Angebot. Das heißt, nachdem die Lademöglichkeiten installiert wurden, folgten tatsächliche Käufe von Elektroautos. Alle Organisationen bauen größtenteils gemeinschaftlich genutzte LIS auf, die unter den Bewohnenden und teilweise auch mit den Mitarbeitenden in Geschäftsstellen geteilt wird. Vereinzelt wurde auch mit halb-öffentlicher LIS experimentiert. Das heißt, LIS stand hinter einer Zufahrtsschranke zur Verfügung, die per App geöffnet werden konnte. Privat genutzte LIS mit 1:1-Zuordnung wird meist nur aufgebaut, wenn Wohnungen oder ganze Objekte im Auftrag gebaut und anschließend verkauft werden. Teilweise wird der Aufbau gemeinschaftlich genutzter LIS auch mit der Bereitstellung einer E-Carsharing-Flotte verbunden.

3.2
ZENTRALE FAKTOREN FÜR DIE UMSETZUNG

Die in den Interviews genannten zentralen Faktoren für die Umsetzung lassen sich in rechtliche, technische und infrastrukturelle, marktwirtschaftliche und akzeptanzseitige Faktoren gliedern. Tabelle 2 zeigt eine Übersicht der genannten Faktoren, welche im Folgenden benannt und diskutiert werden.

TABELLE 2

ÜBERSICHT GENANNTER EINFLUSSFAKTOREN FÜR DEN AUFBAU VON LADEINFRASTRUKTUR IN DER WOHNUNGSWIRTSCHAFT

RECHTLICHE FAKTOREN	TECHNISCHE UND INFRASTRUKTURELLE FAKTOREN	MARKTWIRTSCHAFTLICHE FAKTOREN	AKZEPTANZFAKTOREN
Miet- bzw. WEG-Recht ▪ Kommunale Stellplatzordnungen ▪ Daten-, Denkmal- und Naturschutz ▪ Vorgaben aus dem GEIG **Steuerrechtliche Vorgaben** ▪ Steuerrechtliche Vorgaben für Genossenschaften ▪ Steuerrechtliche Vorgaben bei Nutzung von selbst erzeugtem Strom **Diskriminierungsfreiheit** ▪ Nutzung der Ladepunkte darf nicht eingeschränkt werden (z. B. Hybridfahrzeuge) **Abrechnung und Vertragsgestaltung** ▪ Abrechnung des geladenen Stroms über Buchhaltung der Wohnungsunternehmen (speziell kompliziert bei Dienstwagen) ▪ Vertragsgestaltung zwischen Mietenden, Wohnungsunternehmen und weiteren Parteien (z. B. LIS-Betreibenden) **Weitere rechtliche Vorgaben** ▪ Kommunale Stellplatzordnungen ▪ Daten-, Denkmal- und Naturschutz ▪ Vorgaben aus dem GEIG	**Infrastrukturelle und technische Rahmenbedingungen** ▪ Netzanschluss am Gebäude ▪ Zusammenspiel mit Photovoltaik-Anlagen und mögliche Integration eines Lastmanagements ▪ Planungshorizonte z. B. beim Netzausbau **Neubau vs. Bestand** ▪ Unterschiede in der Umsetzbarkeit **Erforderliches Zusammenspiel unterschiedlicher Akteure** ▪ Technische Kompatibilität der unterschiedlichen Komponenten	**LIS als Alleinstellungsmerkmal in Mietermärkten** ▪ Verfügbarkeit von Anreizen für Wohnungswirtschaft (Vorreiterrolle, Aktivitäten Wettbewerber) **Wirtschaftlichkeit für Akteure der Wohnungswirtschaft** ▪ Ertrag und Kosten der LIS ▪ Verfügbarkeit von öffentlicher Förderung	**Bedarf an LIS** ▪ Unterscheidung nach sozio-demographischen Charakteristika am Standort (z.B. Alter, Einkommen) ▪ Angebot folgt häufig Nachfrage, jedoch LIS-Aufbau auch Pull-Faktor für Anschaffung E-Auto **Konfliktpotenzial zwischen Bewohnenden** ▪ Umwandlung von Stell- in Ladeplätze ▪ Tatsächliche Verfügbarkeit von freien Ladeplätzen **Erforderliche Verhaltensänderungen** ▪ Wissensaufbau bei den Bewohnenden und den Mitarbeitenden der Wohnungsunternehmen ▪ Persönliche Haltung der Bewohnenden und/oder der Mitarbeitenden von Wohnungsunternehmen **Kosten und Komfort** ▪ Höhe der Ladekosten ▪ Ladegeschwindigkeit (Flexibilität) ▪ Fairness bei Kostenverteilung für LIS-Aufbau

3.2.1 RECHTLICHE FAKTOREN

Miet- bzw. WEG-Recht
Die Befragten erwähnten zahlreiche rechtliche Rahmenbedingungen, die den Aufbau von LIS an MPH erschweren können (siehe Kapitel 2 für eine Übersicht). Aus dem Miet- bzw. WEG-Recht ergäbe sich beispielsweise die Frage, wie bzw. ob überhaupt die Kosten von gemeinschaftlich genutzten Stellplätzen auf die verschiedenen Parteien umgelegt werden können.

Steuerrechtliche Vorgaben
Steuerrechtliche Vorgaben spielten eine weitere Rolle, die insbesondere im Fall von Genossenschaften als kompliziert wahrgenommen werden.

„Ich könnte [in einem Mieterstromprojekt, einer derartigen Siedlung] [einen Stellplatz] an einen Fremden geben, der ein Elektroauto hat. Der infiziert mir praktisch das gesamte Objekt und ich zahle dann auf alle Mieteinnahmen und auf alle Stellplätze Umsatzsteuer. Da ich die nachträglich nicht umschlagen kann, Sie zahlen ja auch keine Miete mit Umsatzsteuer, bin ich pleite danach. […] Also werde ich sagen, ich habe Stellplätze, aber du darfst hier nicht rein.“ (Interview 4, Genossenschaft).

Darüber hinaus spielten Fragen der Strombereitstellung bei einer möglichen Nutzung selbstgenerierten Stroms aus einer Photovoltaik-Anlage eine (steuer-)rechtliche Rolle, damit die Wohnungsunternehmen nicht in die Rolle eines Stromanbieters geraten.

Diskriminierungsfreiheit
Die Frage der Diskriminierungsfreiheit wurde aufgeworfen, wenn beispielsweise aus Wirtschaftlichkeitsgründen die Vorgabe gemacht werden sollte, dass auf einem Ladeplatz nur reine Elektroautos laden dürfen, nicht aber Hybridfahrzeuge.

Abrechnung und Vertragsgestaltung
Die Abrechnung des geladenen Stroms könne für die Buchhaltungen der Wohnungsunternehmen teilweise kompliziert sein.

„Dann kommt die Finanzbuchhaltung und sagt ich [bekomme] hier jeden Monat eine Rechnung von [dem einen] und ich [bekomme] jeden Monat irgendwelche Erlöse von [einem anderen], wohin soll ich das denn buchen? [Das] verursacht Arbeit und wenn dann auf der Gegenseite nichts hängen bleibt, muss man natürlich schon erstmal gut argumentieren und das ist dann vielleicht auch eine Hürde.“ (Interview 2, Genossenschaft).

Dieses Problem der Abrechnung des Ladestroms wäre bei Dienstwagen, die in der Wahrnehmung der Befragten einen großen Anteil der Elektroautos in deren Liegenschaften ausmachen, noch verstärkt.

Zudem wird die Vertragsgestaltung für die LIS-Nutzung mit den Mietenden von den Befragten als herausfordernd wahrgenommen, da häufig neben dem Unternehmen und den Mietenden weitere Parteien wie beispielsweise LIS-Betreibende an der Konstellation beteiligt seien.

Weitere rechtliche Vorgaben
Verschiedene kommunale Stellplatzordnungen wurden als weiteres Hindernis wahrgenommen, ebenso wie Vorgaben des Daten-, Denkmal- und Naturschutzes sowie aus dem GEIG.

3.2.2 TECHNISCHE UND INFRASTRUKTURELLE FAKTOREN

Technische und planerische Herausforderungen
Von den Befragten wurde der an einem MPH bestehende Netzanschluss als mögliches Hindernis für den LIS-Aufbau betont, insbesondere dann, wenn nicht genügend Restkapazität für den Aufbau mehrerer Ladepunkte vorhanden sei. Hier könne es nötig werden, ein Lastmanagementsystem einzuführen, was häufig zusätzliche Kosten verursacht. Auch das Zusammenspiel mit weiteren Technologien wie Photovoltaik-Anlagen könne komplex sein und über ein Lastmanagement gesteuert werden. In diesen Bereichen herrsche noch größere Unsicherheit (z. B. bezüglich dem Netzausbau), wodurch die Planung erschwert würde.

Damit einhergehend werden häufig Planungshorizonte innerhalb der Organisationen angesprochen. Die Befragten äußern Bedenken bezüglich der langfristigen Planung für LIS und Elektroautos allgemein, denn dies sei auf die Organisation heruntergebrochen nicht trivial. Neben den oben genannten Unsicherheiten besteht die Besorgnis, dass frühzeitige Investitionen in Wallboxen möglicherweise nicht belohnt werden würden, wenn in Zukunft weitere Angebote entstünden. Die Kapazität der Infrastruktur müsse angepasst werden, insbesondere wenn in den nächsten Jahren mehr Elektroautos erwartet würden. In diesem Zusammenhang wird betont, dass ausreichende Budgets für Investitionen in den kommenden Jahren eingeplant seien und die wichtigen Akteure proaktiv an Lösungen arbeiten müssten, um Elektromobilität zu fördern.

Neubau vs. Bestand
Insgesamt wurde von den Teilnehmenden resümiert, dass der LIS-Aufbau bei Neubauten häufig einfacher sei als bei Bestandsgebäuden, da er von Anfang an infrastrukturseitig mitgedacht werden kann.

> *„Im Neubau geht [es] auf jeden Fall einfacher, […] da können wir […] einfach frei weg von der Leber installieren und machen und tun."* (Interview 5, kommunales Wohnungsunternehmen).

Erforderliches Zusammenspiel unterschiedlicher Akteure
LIS erfordere aufgrund der technischen und infrastrukturellen Gegebenheiten ein Zusammenspiel unterschiedlicher Akteure. Es bestünden häufig Abhängigkeiten von verschiedenen Gewerken, aber teilweise auch vom LIS-Betreibenden bzw. Energieversorger, wodurch sich teilweise technische Inkompatibilitäten ergeben könnten.

3.2.3 MARKTWIRTSCHAFTLICHE FAKTOREN

LIS als Alleinstellungsmerkmal in Mietermärkten
Auf Seite der Wohnungsunternehmen wird der Aufbau von LIS insbesondere in Mietermärkten, d. h. in Märkten, in denen das Wohnungsangebot größer ist als die Wohnungsnachfrage, teilweise bereits heute als wichtiges Alleinstellungsmerkmal gesehen. Der Aufbau von LIS könne die betreffende Wohnung attraktiver machen als vergleichbare Wohnungen ohne LIS. Der Anreiz für den Aufbau von LIS in Vermietermärkten bestehe dementsprechend weniger.

„Wir haben […] eine sehr enge Parkplatzsituation. Also es ist schon so, dass eine Parkplatzmöglichkeit ein Benefit ist. Da wir einen Mietermarkt haben, kann das ein Entscheidungskriterium sein. Ich miete dort, weil ich dort einen Stellplatz habe. In einem Vermietermarkt werden Sie sich das nicht getrauen. Sie werden [als Mieterin oder Mieter] den Stellplatz mitnehmen, wenn Sie den bekommen. Aber wenn Sie eine Wohnung bekommen, dann nehmen Sie die Wohnung, dann fragen Sie nicht danach. Und dann erst schließt sich die Frage an, ob Sie da vielleicht laden können oder ähnliches." (Interview 4, Genossenschaft).

Dementsprechend sehen manche Wohnungsunternehmen im LIS-Aufbau bereits heute die Möglichkeit, eine Vorreiterrolle bei der Elektromobilität einzunehmen. Folglich könnten auch die LIS-Aktivitäten von Konkurrenzunternehmen einen Anreiz darstellen, in diese zu investieren. Teilweise bestehe aber auch die Wahrnehmung, in dem Bereich nicht handeln zu müssen, solange die Konkurrenz auch noch nicht aktiv sei.

Wirtschaftlichkeit für Akteure der Wohnungswirtschaft
Wichtig bei allen LIS-Aktivitäten ist den befragten Unternehmen die Möglichkeit, diese wirtschaftlich betreiben zu können. Einige der den Interviewten bekannten und durchgeführten Testprojekte konnten nach Ende einer Förderperiode weiterbetrieben werden, andere seien durch den Wegfall der Förderung jedoch unwirtschaftlich und mussten eingestellt werden. Ohne öffentliche Förderung werde teilweise der Aufbau von LIS aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit nicht durchgeführt oder aufgebaute LIS nach Förderende wieder zurückgebaut.

„Wir haben oft die Situation, dass wir aufgrund von Unwirtschaftlichkeit ablehnen müssen, weil wenn von 100 Stellplätzen zwei Leute Interesse haben und wir dann kalkulieren, was wir dafür an Infrastrukturkosten aufwenden müssten, dann rechnet sich das selbst dann nicht, wenn sich diese Anzahl an Leuten verdreifacht.“ (Interview 6, kommunales Wohnungsunternehmen).

3.2.4 AKZEPTANZFAKTOREN

Bedarf an LIS

Die Akzeptanz der Nutzenden der LIS wurde in vielen Kontexten sowohl als Erfolgsfaktor als auch als Hürde genannt. Zentral wurde hierbei auf Unterschiede in den sozio-demographischen Charakteristika an den verschiedenen Standorten und die damit einhergehende Durchdringung von Elektromobilität hingewiesen. Einige der befragten Organisationen sind auch mit sozialem Wohnungsbau befasst, wo es nach ihrer Wahrnehmung weniger Personen mit Elektroautos gäbe, die folglich auch keinen Bedarf an LIS hätten.

„Die Kosten, die […] für die Anschaffung eines Elektroautos entstehen, sind etwas […], das unsere Mieterklientel noch scheut. Wir haben 50 % sozialen Wohnungsbau.“ (Interview 6, kommunales Wohnungsunternehmen).

Auch in Quartieren mit höherem Durchschnittsalter der Bewohnenden wird ein geringerer Bedarf an LIS beobachtet. Da dieser jedoch häufig als Voraussetzung für den Ausbau von LIS von den Unternehmen genannt wird, gehe hier der Ausbau dementsprechend langsamer voran. Viele Unternehmen gehen häufig nur im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben (siehe Kapitel 2) mit Ladeinfrastruktur in „Vorleistung“, d. h. sie bauen sie auf, ohne dass konkreter Bedarf besteht, und warten auf weiteren Bedarf, bevor der Aufbau fortgesetzt wird.

„[…] Wir haben vier Ladesäulen vorgerüstet für das Quartier, allerdings nur eine umgesetzt und haben gesagt, wir schauen mal […], wie der Bedarf ist und wenn man jetzt ehrlich ist, ist der Bedarf noch hinter meinen Vorstellungen zurückgeblieben.“ (Interview 2, Genossenschaft).

Gleichzeitig betonten einzelne Stimmen auch, dass die Verfügbarkeit von LIS am Wohnort für Bewohnende gerade erst ein Grund sein könne, sich ein Elektroauto anzuschaffen.

„Bei uns ist das klar die Rückmeldung der Teilnehmer an der Befragung gewesen, dass Umweltfreundlichkeit und LIS in Wohnortnähe ausschlaggebend sind dafür, sich ein Elektrofahrzeug zuzulegen oder das bestehende Fahrzeug in ein Elektrofahrzeug umzutauschen.“ (Interview 3, Genossenschaft).

„Wir [haben] das Feedback bekommen, dass sich viele Mietenden beschwert haben, dass die Ladesäule jetzt weg ist, weil sie sich jetzt extra ein Elektroauto angeschafft hätten, weil sie […] eine Schnellladesäule im Quartier haben." (Interview 6, kommunales Wohnungsunternehmen).

Konfliktpotenzial unter Bewohnenden

Es wurde betont, dass der Aufbau von LIS auch Konfliktpotenzial unter den Bewohnenden berge. Werden beispielsweise Stellplätze in Ladeplätze umgewandelt und diese neu an Besitzende von Elektroautos verteilt, so könne diese Umwandlung zu Konflikten führen, wenn der Stellplatz bislang mit einem Auto mit Verbrennungsmotor belegt war.

In der Folge sei es wichtig, dass neue Ladeplätze dann auch tatsächlich zum Laden zur Verfügung stehen und nicht durch Autos mit Verbrennungsmotor oder bereits geladene Elektroautos belegt sind.

„Wir haben [die Ladepunkte] noch zusätzlich für die Mieterinnen und Mieter geöffnet. Das ist auch in der Kommunikation mit den Mitarbeitenden ganz witzig, weil sie die Ladeplätze jetzt natürlich abends auch freiräumen müssen, wenn die Dienstfahrzeuge geladen haben." (Interview 3, Genossenschaft).

Erforderliche Verhaltensänderungen

Die Umstellung auf Elektromobilität erfordere von den Menschen Verhaltensänderungen (insbesondere die Umstellung vom Tanken zum Laden) und Wissensaufbau für den Umgang mit der neuen Technologie sei notwendig. Unabhängig von der Einstellung zur LIS wird mangelnde Bereitschaft zur Verhaltensänderung bzw. zu wenig Wissen über Elektromobilität allgemein häufig als Hindernis für die Umsetzung von LIS an MPH gesehen.

„Wir haben jetzt schon Batteriezellen, […] die dergestalt geladen werden können, dass man […] nicht mehr einphasig oder zweiphasig lädt, sondern in mehreren Segmenten. Ich komme dann vielleicht nicht auf die zwei Minuten, die ich bei einer Tankstelle für Gas brauche, sondern ich komme vielleicht auf sechs Minuten, um von 20 auf 80 % zu kommen. […] Das wird sich kulturell internalisieren, davon bin ich überzeugt." (Interview 6, kommunales Wohnungsunternehmen).

Auch die persönliche Haltung der Mitarbeitenden der Wohnungsunternehmen zur Elektromobilität kann als Erfolgsfaktor, aber auch als Hindernis für den LIS-Aufbau wirken. Gleiches gilt für die Bewohnenden der MPH. Herrscht hier eine mehrheitlich ablehnende Haltung gegenüber Elektromobilität vor, könne es schwierig werden, LIS aufzubauen.

Kosten und Komfort
Für die Akzeptanz der Bewohnenden seien weiterhin die Ladekosten und die Ladegeschwindigkeit der Infrastruktur vor Ort wichtig. Dies sei insbesondere für die wahrgenommene Flexibilität mit dem Elektroauto relevant.

„Wir haben uns beispielsweise in den Befragungen auch angeschaut […], wie seid ihr denn mit euren Fahrzeugen unter der Woche und am Wochenende unterwegs. Da war interessant, dass dieser Balken, „ich bin sehr unterschiedlich unterwegs", außergewöhnlich hoch war. Das ist diese […] vorgezogene Angst, nicht flexibel zu sein. Obwohl Menschen ja sehr stark, ich würde mal sagen, zu über 90 % von täglichen und wöchentlichen Routinen leben." (Interview 3, Genossenschaft).

Schließlich seien neben den Ladekosten auch die Kosten, die die Bewohnenden für den Aufbau der LIS zahlen müssen, von entscheidender Bedeutung. Bei der Verteilung der Kosten für den Aufbau von LIS wurde Fairness angelehnt an das Verursacherprinzip als entscheidender Faktor genannt, das heißt, damit nicht manche doppelt zahlen, aber auch andere nicht für etwas zahlen müssen, das sie gar nicht nutzen.

„Jetzt kommt wieder ein Hemmschuh für E-Mobilität in Mehrfamilienhäusern. Sie gehen als Bauträger her und richten ein Lastenmanagement ein, holen sich wieder einen Betreiber, ganz normal. Und von den 20 Wohnungen oder 20 Stellplätzen nehmen nur drei ab. Dann zahlen die drei sämtliche Umlagekosten. Also wird es noch weniger attraktiv. Oder ich muss es so regeln, dass alle das zahlen, dann haben sie den nächsten Protest. Weil Sie können die ja schlecht an etwas zahlen lassen, wo sie gar keine Anschlussmöglichkeit haben. Oder ich müsste alle mit Wallboxen ausstatten. Das kostet mich viel Geld, der Kunde goutiert es wieder nicht." (Interview 1, kommunales Wohnungsunternehmen).

3.3
ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN AUF DIE ENTWICKLUNG VON LIS IM MPH

Die Befragten zeichnen überwiegend ein optimistisches Bild für die Zukunft der Elektromobilität; die Entwicklung der LIS wird als entscheidend und notwendig erachtet, um den steigenden Systemanforderungen (d. h. wachsende Elektromobilität, Nutzung von erneuerbaren Energien) gerecht zu werden. Es wird jedoch auch auf externe Faktoren hingewiesen, die das Wachstum verzögern, wie die Verfügbarkeit von bezahlbaren Elektroautos und die Unsicherheit der Verbraucherinnen und Verbraucher hinsichtlich ihrer Kaufentscheidungen. Im Rahmen der Interviews äußerten mehrere Befragte zudem Bedenken, dass einige Automobilhersteller möglicherweise wieder zu Verbrennungsmotoren zurückkehren könnten. Dies werde als eine Quelle allgemeiner Unsicherheit über die zukünftige Entwicklung der Elektromobilität gesehen. Die Entwicklung effizienter LIS und die Integration von Elektroautos in bestehende Energie- und Mobilitätsysteme werden von den Akteuren als unverzichtbare Schritte für die kommende Weiterentwicklung der Mobilität gesehen.

Von der Wohnungswirtschaft werde laut der Interviewpartner reflektiert, dass der Ausbau der LIS generell mit dem Nutzendenverhalten eng in Verbindung stehe. Hinsichtlich zukünftiger Entwicklungen sei es deshalb wichtig, mehrere Optionen parallel zu denken und umzusetzen, erfolgreiche Beispiele zu nutzen und darauf aufbauend weitere umzusetzen (z. B. zentrale geteilte Ladepunkte statt Einzelausstattungen an jedem Parkplatz, Mobility Hubs mit Ladesäulen). Das Laden von Elektroautos sei flexibler als das Tanken bei Verbrennern, da Nutzende oft nebenbei, etwa beim Einkaufen, laden. Wichtig für den Kauf von Elektroautos sei eine gute LIS in Wohnortnähe. Obwohl aktuell noch wenige Privatpersonen Elektroautos nutzen, erwarten die Interviewten im Falle besserer Infrastruktur einen Anstieg der Nutzung von Elektromobilität. Initiativen in MPH sowie öffentliches Laden generell werde in den nächsten Jahren zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Die Befragten betonen, dass zentrale psychologische Akzeptanzfragen über die Zukunft der Technologie mitentscheiden würden. Die Einführung von Elektroautos werde durch Vorurteile, Unsicherheiten und psychologische Hemmnisse erschwert. Viele Nutzenden empfänden das Tanken von Verbrennern noch als bequemer, während beim Laden von Elektroautos Reichweiten- und Infrastruktursorgen bestünden. Entscheidend für Kaufentscheidungen könne dann die LIS in Wohnortnähe sein. Hier sehen sich die Akteure der Wohnungswirtschaft als aktive Partner in der Unterstützung einer Transformation hin zur stärkeren Nutzung von Elektromobilität.

3.4
ANREIZE UND POLITISCHE MASSNAHMEN

Neben Einflussfaktoren wurde in den Interviews nach politischen Maßnahmen und Anreizen gefragt, welche aus Sicht der Akteure der Wohnungswirtschaft notwendig seien, um die genannten Hürden zu beseitigen und den LIS-Aufbau in MPH zu fördern. Hier bildeten sich drei inhaltliche Schwerpunkte in den Nennungen ab, die nachfolgend beispielhaft dargestellt werden.

Förderstruktur und unterstützende Maßnahmen

Grundsätzlich wird die Unterstützung durch Fördermaßnahmen von den befragten Akteuren als sehr wichtig angesehen, insbesondere für die Zielgruppe der Bewohnenden in MPH. Hierzu zählen sowohl finanzielle Förderung von LIS-Aufbau als auch Maßnahmen, die den Kauf von Elektroautos insgesamt attraktiver machen. Bei der Förderung von LIS sollte darauf geachtet werden, dass diese betreiberunabhängig aufgebaut werden könne, um für Chancengleichheit in der Akteurslandschaft zu sorgen sowie unterschiedliche Modelle für LIS fördern zu können. Aktuelle Programme, wie die der Kommunen, seien oft nicht ausreichend, insbesondere für MPH. Es sei wichtig, dass Akteure eine Infrastruktur aufbauen können, ohne aufgrund bestehender Gesetze finanziell benachteiligt zu werden, wenn sie eigeninitiativ investieren wollen. Wiederum sollten auch bei einem späteren Ausbau der Infrastruktur keine starken und erneuten Belastungen auf Haushalte zukommen, welche bereits investiert haben. Die aktuelle Gesetzeslage führe in der Wahrnehmung der Befragten dazu, dass Einzelinvestitionen unattraktiv werden, da gegebenenfalls später zusätzliche Kosten entstehen können, beispielsweise wenn Änderungen am Lademanagement erforderlich sind.

„Der Punkt ist im WEG-Gesetz, dass einer […] noch zahlen muss, wenn er bereits eine Wallbox hat.“ (Interview 1, kommunales Wohnungsunternehmen).

Die Befragten äußerten, dass die Förderkulisse Quartierskonzepte stärker unterstützen sollte, damit Haushalte von geteilten Ladepunkten profitieren könnten. Der Rückgang öffentlicher Förderungen verringere zudem den Zuwachs bei Elektroautoanschaffungen, was die Unsicherheiten der (zukünftig) Nutzenden über die Preisentwicklung für LIS verstärke.

Auch sollte bei den Fördermaßnahmen klar werden, welche Infrastrukturkosten im Rahmen von Förderprogrammen abgedeckt werden können. Die Unsicherheit über aktuelle Förderprogramme und ihre Bedingungen würden die Planungsmöglichkeiten hier aus Sicht der Wohnungswirtschaft erheblich einschränken.

Regulative Maßnahmen
Die Antworten bezüglich regulativer Maßnahmen bezogen sich sowohl auf konkrete Maßnahmen zur LIS und die Möglichkeiten des Ladens im MPH als auch auf weitergehende Ansätze zur Verbesserung integrierter Systeme für die Nutzung erneuerbarer Energien, etwa im Rahmen des Solarpakets 1. Unter anderem wurde die Reform des Steuerrechts angesprochen:

„Für uns ist die Frage [ob insbesondere] das Steuerrecht tatsächlich so ausgestaltet sein muss […] und ob man diese Vorgaben tatsächlich so behalten will oder ob es nicht sinnvoller wäre, bestehende Hemmschwellen konsequent zu beseitigen." (Interview 4, Genossenschaft).

Ebenso seien flankierende mobilitätspolitische Maßnahmen aus Sicht der Befragten sinnvoll. Beispielsweise könne eine entsprechende Parkraumbewirtschaftung sowie eine generelle Parkraumnutzung, die eine zunehmende Elektrifizierung berücksichtigt (denkbar wären etwa Vorrangregeln, eigene Parkmöglichkeiten o. ä.), sinnvoll sein. Dies könne laut der Interviewten für Elektroautos ein „starker Push-Faktor" (Interview 6, kommunales Wohnungsunternehmen) sein:

„Ein weiterer Ansatz betrifft die Parkraumbewirtschaftung. In manchen Städten werden die Gebühren bereits nach Fahrzeuggröße berechnet. Kombiniert man dieses Modell mit einem Kriterium wie „Elektrofahrzeug oder nicht", ließe sich ein zusätzlicher Anreiz schaffen, auf emissionsärmere Fahrzeuge umzusteigen. Damit würde ein möglichst geringer CO_2-Fußabdruck auch unmittelbar in den Parkgebühren sichtbar werden. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung – auch in den Außenbezirken – eingeführt wird." (Interview 6, kommunales Wohnungsunternehmen).

Politische Kommunikation und weitere Randbedingungen
Die Interviewpartner äußerten zahlreiche weitere Ansatzpunkte, welche allgemeine politische Prozesse und die Kontinuität in der politischen Strategie adressierten:

„Ich wünsche mir lediglich, dass es – gerade jetzt mit dem Regierungswechsel – eine gewisse Kontinuität beim Thema grüner Strom gibt. Ich gehe davon aus, dass wir bis 2035 nennenswerte Anteile an grünem Strom erreichen werden." (Interview 2, Genossenschaft).

Gleichzeitig wurde in den Interviews deutlich, dass eine Abhängigkeit von größeren politischen Zusammenhängen bedeutend und der nötige gesellschaftspolitische Rahmen unabdingbar sei, um positive Entwicklungen voranzutreiben:

„Ich denke, wir als kommunales Unternehmen haben vielleicht in [der Stadt] gar nicht so die großen Einflussmöglichkeiten und sind eher davon abhängig, welche Weichen die Politik stellt." (Interview 6, kommunales Wohnungsunternehmen).

Zusätzlich wurden auch noch weitere Rahmenbedingungen genannt, die durch andere Akteure vorangetrieben und geändert werden müssten, so etwa der Netzausbau:

„Netzrestriktionen [werden] einfach den Übernächsten beißen […], der dann irgendwann mal Ladeinfrastruktur bauen will." (Interview 3, Genossenschaft).

3.5
ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

Die Perspektive der Bewohnenden von MPH und damit der tatsächlichen LIS-Nutzenden ist zentral: Eine entsprechend als nutzungsfreundlich wahrgenommene implementierte Lösung führt mit höherer Wahrscheinlichkeit zu Technologieakzeptanz und damit auch zur tatsächlichen Nutzung der Technologie.

Die Untersuchung umfasst sieben halbstrukturierte Interviews mit Akteuren der institutionellen Wohnungswirtschaft, um deren Perspektiven zum Aufbau von LIS in MPH zu erfassen. Die Ergebnisse zeigen, dass der Aufbau von LIS zwar mit zahlreichen Herausforderungen verbunden ist, jedoch als wichtiges Anliegen betrachtet und aktiv angegangen wird. Dabei wird das Thema LIS in der Wohnungswirtschaft nicht primär als Nachhaltigkeitsthema verstanden, sondern oft im Kontext wirtschaftlicher Zukunftsfähigkeit diskutiert. Der Bedarf an LIS wird stark von der sozialen Struktur der Bewohnenden am jeweiligen Standort, sowie dem sozio-politischen Kontext, an dem die LIS entsteht bzw. entstehen soll, beeinflusst (z. B. Verfügbarkeit von Flächen, Aktivitäten der Kommune im Bereich Elektromobilität und LIS, die bestehende lokale marktwirtschaftliche Situation). Dennoch biete die Umwandlung von Stellplätzen in Ladeplätze nicht nur Potenzial für die zukünftige und verbesserte Nutzung von Elektroautos bzw. der Ladepunkte, sondern könne auch die Attraktivität einzelner Standorte erhöhen, so machen es die Interviewpartner deutlich. Allerdings stellen Hindernisse wie rechtliche Unsicherheiten, marktwirtschaftliche Faktoren wie die Schwierigkeit, LIS wirtschaftlich zu betreiben, oder auch akzeptanzseitige Faktoren wie mangelndes Wissen zusätzliche Herausforderungen sowohl für die Akteure der Wohnungswirtschaft als auch für die Nutzenden dar. Aus der Sicht der Befragten ist eine als fair wahrgenommene Kostenverteilung (hier insb. im Sinne des Verursacherprinzips) zwischen den Bewohnenden entscheidend für die Akzeptanz der LIS.

Insgesamt zeigten sich die Befragten überwiegend optimistisch hinsichtlich der zukünftigen Marktdurchdringung von Elektroautos und auch des LIS-Ausbaus im Speziellen. Sie betonten allerdings, dass der Erfolg von LIS im MPH eng mit der Entwicklung verschiedener Rahmenbedingungen, der Infrastrukturentwicklung im Allgemeinen und der gesellschaftlichen Akzeptanz verknüpft ist. Das Festhalten und Umsetzen der politischen und strategischen Ziele in der Elektromobilität seien hier mitentscheidend. Um der weiterhin bestehenden Skepsis in der Bevölkerung zur Elektromobilität entgegenzuwirken, seien politische Maßnahmen erforderlich – von Förderangeboten bis hin zu regulativen Maßnahmen im Mobilitätsbereich (wie bspw. Parkraummanagement). Diese können Barrieren abbauen und weitere Anreize für den Ausbau von LIS in der Breite schaffen. Eine proaktive Planung und die Zusammenarbeit verschiedener Akteure setzen politische Kontinuität voraus und tragen dazu bei, die Rolle von Wohnungsunternehmen als Vorreiter bei der Förderung der Elektromobilität zu stärken sowie eine nachhaltige Zukunft zu gestalten.

4

DIE PERSPEKTIVE DER BEWOHNENDEN

Die Perspektive der Bewohnenden von MPH und damit der tatsächlichen LIS-Nutzenden ist zentral: Eine entsprechend als nutzungsfreundlich wahrgenommene implementierte Lösung führt mit höherer Wahrscheinlichkeit zu Technologieakzeptanz und damit auch zur tatsächlichen Nutzung der Technologie.

Der Übergang von konventionellen Verbrennungsmotoren zu Elektroantrieben erfordert signifikante Anpassungen in den Verhaltensweisen der Nutzenden, insbesondere hinsichtlich des Fahr- und des Ladeverhaltens. Diese Anpassungen sind häufig mit Herausforderungen verbunden – beispielsweise weil bestehende Gewohnheiten und Routinen in der Fahrzeugnutzung schwer zu verändern sind (Schwanen et al. 2012; Walker et al. 2015). Daher ist es von entscheidender Bedeutung, den Nutzenden den Prozess der Umstellung so reibungslos wie möglich zu gestalten und somit eine hohe Akzeptanz der Ladelösungen zu erreichen.

Die Gruppe der Bewohnenden von MPH ist grundsätzlich heterogen mit Blick auf soziale oder soziotechnische Voraussetzungen: Sie besteht beispielsweise aus Bewohnenden mit und ohne Elektroauto, welche sich beispielsweise in der Technologieaffinität oder bezüglich des Wissens über Elektromobilität sowie Laden unterscheiden können. Zudem setzt sie sich aus Mietenden und (selbstnutzenden) Eigentümerinnen und Eigentümern zusammen, welche teilweise unterschiedliche Interessen verfolgen (z. B. bzgl. Wertsteigerung der Eigentumswohnung). Auch können sich Einkommensunterschiede auf die Mobilitätssituation und auch Präferenzen bzgl. LIS auswirken.

Der Fokus dieses Kapitels liegt auf den Bewohnenden von MPH allgemein, teilweise ergänzt um Unterschiede zwischen den oben genannten Nutzendengruppen, d. h. zwischen Elektroautonutzenden und Nicht-Nutzenden, zwischen Mietenden und selbstnutzenden Eigentümerinnen und Eigentümern sowie zwischen unterschiedlichen Einkommensgruppen. Die Analyse umfasst den aktuellen Stand des Fahr-, Park- und, sofern bereits Elektroautos genutzt werden, des Ladeverhaltens. Außerdem werden Präferenzen sowie gewünschte Distanzen für verschiedene Ladelösungen, die Zufriedenheit mit der aktuellen Verfügbarkeit von LIS und die Aktivitäten verschiedener Akteure sowie die Zahlungsbereitschaft und aktuelle Kosten für Kraftstoff bzw. Ladestrom untersucht.

4.1

VORGEHEN UND STICHPROBE

TABELLE 3

SOZIODEMOGRAFISCHE CHARAKTERISTIKA DER STICHPROBE

KRITERIUM		ANTEIL IN DER STICHPROBE (N = 1.472)	ANTEIL IN DER BEVÖLKERUNG
Geschlecht	Männlich	50,5 % (N = 725)	49,0 %
	Weiblich	49,3 % (N = 744)	51,0 %
	Nicht-binär	0,2 % (N = 3)	
Alter	18–24	6,7 % (N = 98)	9,0 %
	25–44	31,7 % (N = 467)	31,0 %
	45–64	34,4 % (N = 506)	33,0 %
	65+	27,2 % (N = 401)	27,0 %
Monatliches Haushalts-nettoeinkommen	< 1.300 €	11,8 % (N = 174)	13,0 %
	1.300 € – < 2.600 €	32,4 % (N = 477)	30,0 %
	2.600 € – < 3.600 €	19,6 % (N = 288)	18,0 %
	3.600 € – < 5.000 €	18,3 % (N = 270)	17,0 %
	5.000 € oder mehr	17,9 % (N = 263)	22,0 %
Mietende		70,3 % (N = 1.035)	84,0 %
Selbstnutzende Eigentümerinnen und Eigentümer		29,8 % (N = 433)	16,0 %
Baujahr des Gebäudes 2021 oder später		7,4 % (N = 109)	2,5 %
Anzahl von Autos im Haushalt		M = 1,3, SD = 0,6, MD = 1, Min = 1, Max = 9	M = 1,15
Aktuelle Situation	Arbeitet	59,7 % (N = 879)	55,4 %
	In Ausbildung	5,7 % (N = 84)	1,6 %
	Andere	34,4 % (N = 506)	39,6 %

Anmerkung. M = Mittelwert; SD = Standardabweichung; MD = Median; Min = Minimum; Max = Maximum.

Im Zeitraum von Ende März bis Anfang April 2025 wurde eine Online-Umfrage unter Mietenden sowie selbstnutzenden Eigentümerinnen und Eigentümern in MPH in Deutschland durchgeführt. Die Umfrage wurde in enger Zusammenarbeit mit Anwendungsprojekten entwickelt, um die Relevanz und Praxisnähe der Fragen sicherzustellen. Teilnahmebedingung war, dass die Teilnehmenden über ein eigenes Auto (Elektroauto und/oder Verbrenner) sowie idealerweise über einen eigenen Parkplatz verfügen. Die Stichprobe ist bezüglich des Geschlechts, Alters, Einkommens und der Bundesländer nahezu repräsentativ für die Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland (siehe Tabelle 3). Insgesamt nahmen 1.472 Personen an der Umfrage teil.

Die Erkenntnisse der Umfrage sind vor dem Hintergrund der Einschränkung zu betrachten, dass die Gruppe der Mietenden im Vergleich zur Gesamtbevölkerung unterrepräsentiert war – und die Teilnehmenden mit selbstgenutztem Eigentum entsprechend überrepräsentiert. Zusätzlich handelte es sich insbesondere bei den Fragen zu den gewünschten Lademöglichkeiten um hypothetische Szenarien (vor allem für diejenigen, die zum Zeitpunkt der Befragung (noch) kein Elektroauto fuhren).

4.2
STATUS QUO

4.2.1 FAHRZEUGE UND LIS

Zwölf Prozent der Teilnehmenden gaben an, ein Elektroauto zu fahren. Etwas weniger als 60 % davon gaben zusätzlich an, eine eigene Wallbox zu besitzen. Das zeigt einerseits, dass heute schon in bestimmten MPH-Konstellationen Wallboxen installiert wurden und andererseits, dass durchschnittlich zwei von fünf Elektroauto-Fahrenden andere Ladelösungen nutzen.

Knapp drei Viertel der Teilnehmenden verfügen über einen eigenen Stellplatz für ihr Fahrzeug. Unter den Elektroautofahrenden beträgt dieser Anteil sogar 90 %. Interessant ist, dass etwas mehr als ein Viertel der Befragten, deren Stellplatz mit einer Wallbox ausgestattet ist, weder ein reines Elektroauto noch einen Plug-in Hybrid fahren.

4.2.2 PARKEN

Abbildung 1 zeigt die Verteilung der häufigsten Abstellorte für Elektroautos und Autos mit Verbrennungsmotor am Wohnort der Teilnehmenden. Es wird deutlich, dass Autos insgesamt am häufigsten auf einem eigenen Stellplatz abgestellt werden. Es ergeben sich jedoch Unterschiede zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und Elektroautos. Während das Parken auf einem eigenen Stellplatz im Freien für Autos mit Verbrennungsmotor die häufigste Option ist, werden Elektroautos am häufigsten auf einem eigenen Stellplatz in einer privaten Einzelgarage abgestellt. Für Autos mit Verbrennungsmotor ist dies die zweithäufigste Option. Weitere häufig gewählte Abstellorte sind Parkplätze am Straßenrand sowie Sammelgaragen. Weitere öffentliche und/oder geteilte Stellplatzkonstellationen werden (sehr) selten genutzt.

ABBILDUNG 1

HÄUFIGSTER ABSTELLORT FÜR ELEKTROAUTOS UND AUTOS MIT VERBRENNUNGSMOTOR ZU HAUSE

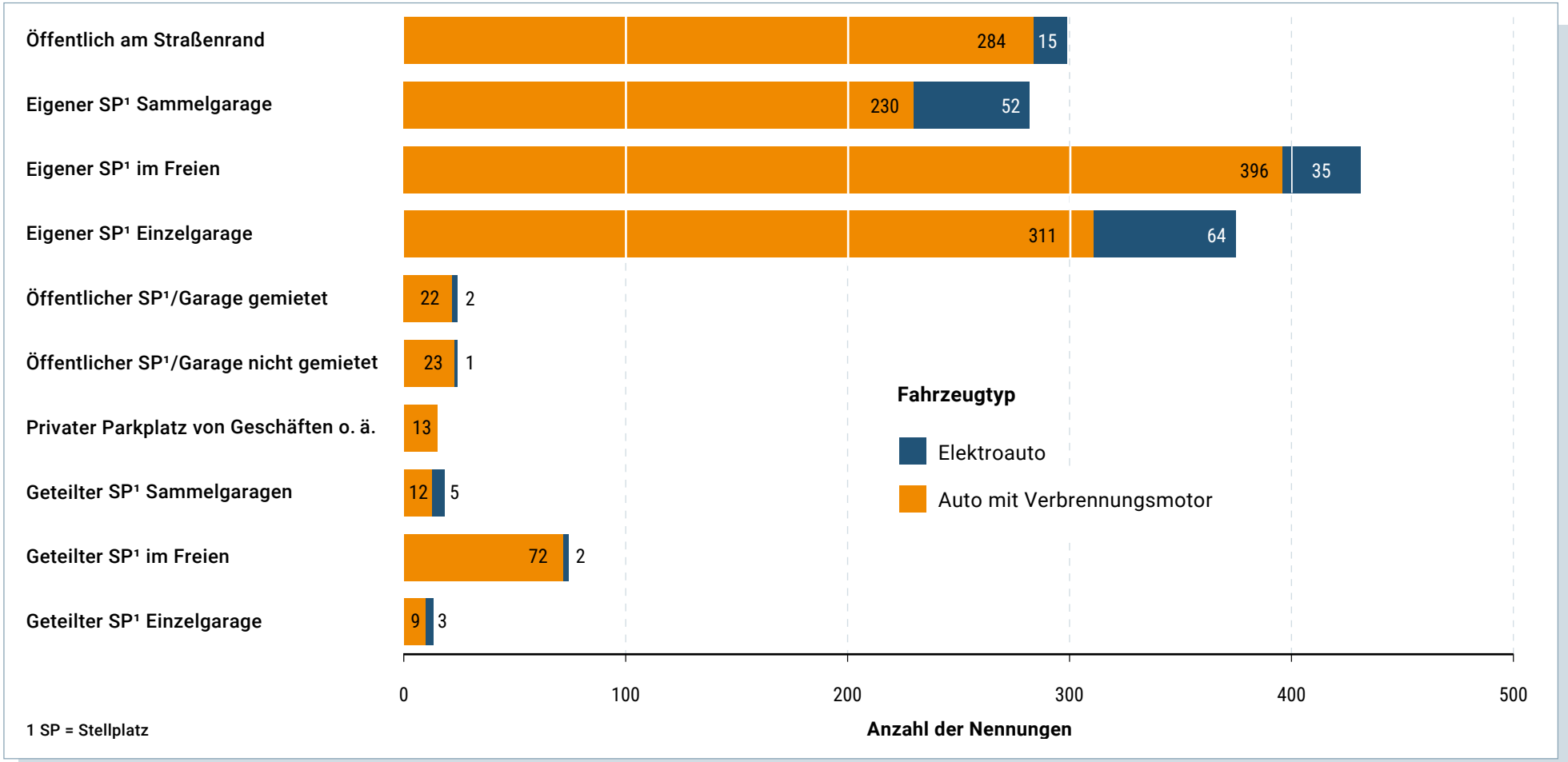
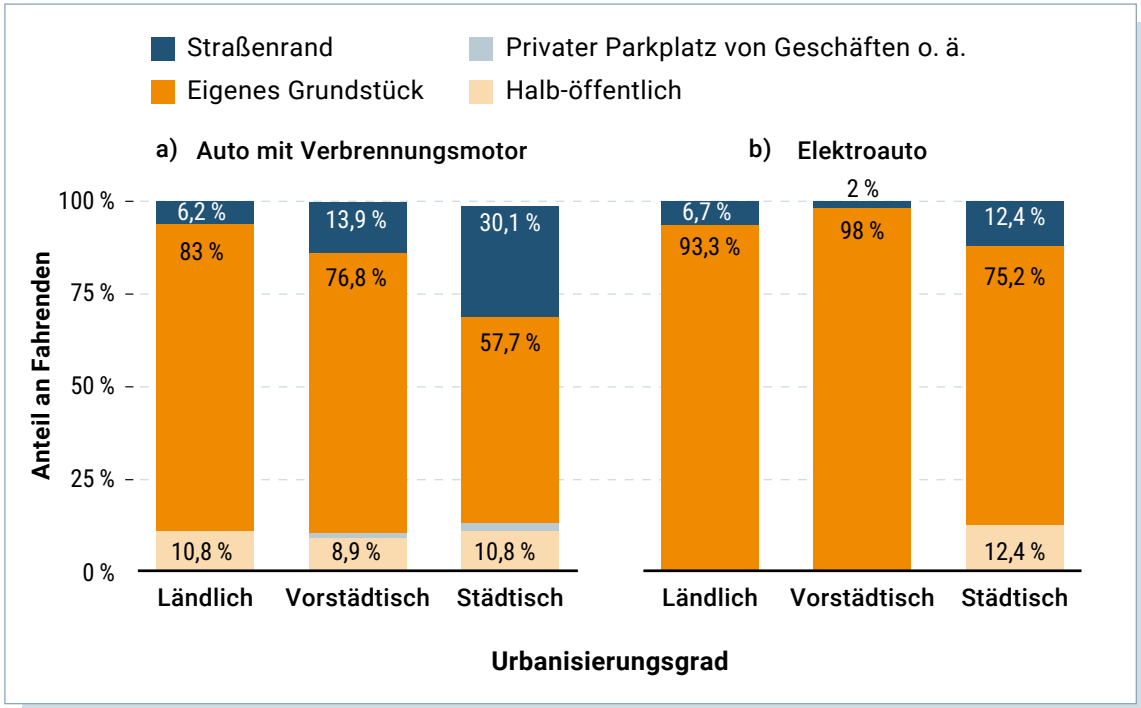


ABBILDUNG 2

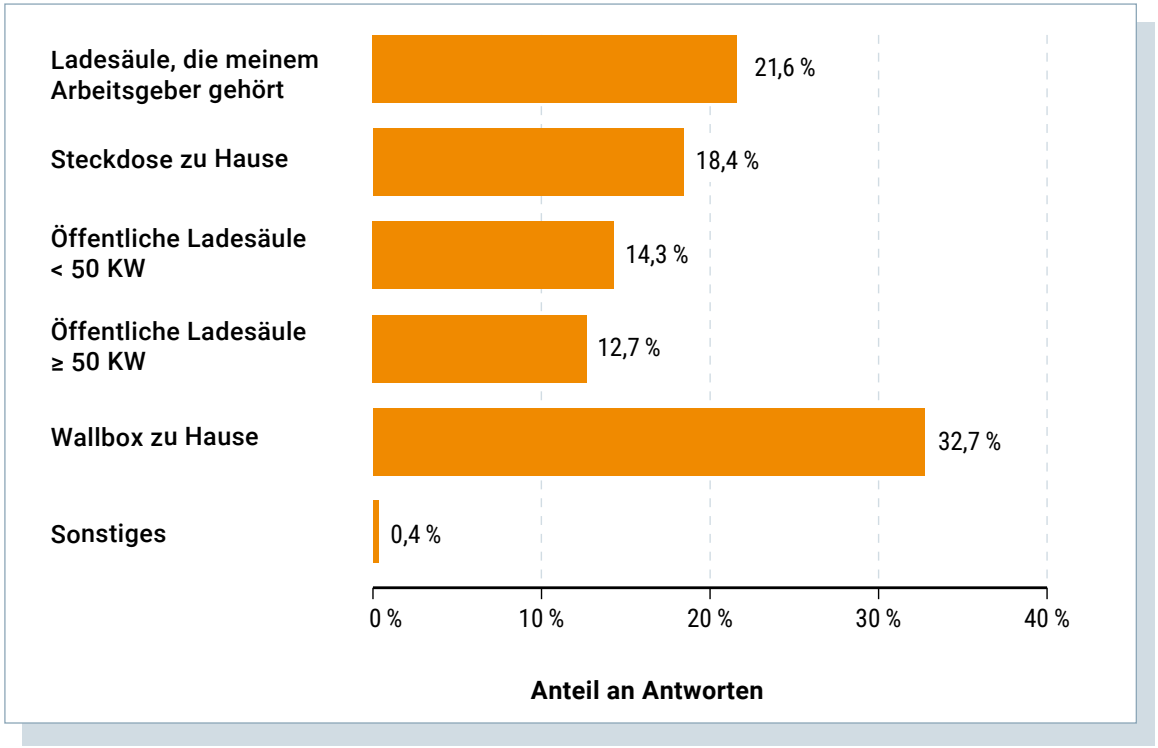
HÄUFIGSTER ABSTELLORT ZU HAUSE IN LÄNDLICHEN, VORSTÄDTISCHEN UND STÄDTISCHEN GEBIETEN



Aufgeteilt nach Urbanisierungsgrad zeigt sich für Verbrenner ein differenziertes Bild (siehe Abbildung 2). In Städten werden diese zu fast einem Drittel regelmäßig am Straßenrand und nur etwas mehr als die Hälfte auf dem eigenen Grundstück geparkt. In ländlichen Regionen wird die Mehrheit der Autos mit Verbrennungsmotoren auf dem eigenen Grundstück abgestellt. Das Parken der Elektroautos hingehen zeigt sich als weniger heterogen über die unterschiedlichen Urbanisierungsgrade. Außerhalb städtischer Gebiete werden Elektroautos fast ausschließlich auf dem eigenen Grundstück geparkt. In Städten sind dies noch 75 %. In städtischen Gebieten werden jeweils zwölf Prozent zusätzlich regelmäßig am Straßenrand und auf halböffentlichen Stellplätzen, beispielsweise bei Einkaufszentren, abgestellt.

ABBILDUNG 3

HÄUFIGSTER LADEORT FÜR ELEKTROAUTOS (PERSONEN KONNTEN MAXIMAL ZWEI ANTWORTOPTIONEN AUSWÄHLEN)



4.2.3 LADEN

Abbildung 3 zeigt die häufigsten Ladeorte der Elektroautos. Die Teilnehmenden hatten dabei die Möglichkeit, die zwei von ihnen am häufigsten gewählten Ladeorte anzugeben. Ein Drittel der Teilnehmenden gab an, das Elektroauto am häufigsten zu Hause an einer Wallbox zu laden. Diese ist folglich unter den teilnehmenden Elektroautonutzenden in MPH der am häufigsten genutzte Ladeort. Öffentliche Ladesäulen werden von insgesamt etwas mehr als einem Viertel der Teilnehmenden am häufigsten genutzt. Dabei gibt es keine relevanten Unterschiede in der Nutzungshäufigkeit zwischen Ladesäulen unter 50 kW und Schnellladesäulen mit Ladeleistungen von 50 kW oder mehr. Jeweils in etwa ein Fünftel der Teilnehmenden gab eine Ladesäule am Arbeitsplatz sowie eine Steckdose zu Hause als häufigsten Ladeort an.

Hinsichtlich der am häufigsten gewählten Ladeorte zeigen sich Unterschiede zwischen urbanen und ländlichen Gebieten. Während in Städten über die Hälfte der Teilnehmenden die heimische Wallbox als häufigsten Ladeort angaben, traf dies in ländlichen Gebieten lediglich auf ein Drittel der Teilnehmenden zu. Auch Schnellladesäulen werden auf dem Land seltener genutzt als in Städten (siehe Abbildung 4). Diese Ergebnisse sind jedoch auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass an der Befragung insgesamt deutlich weniger Elektroautonutzende aus ländlichen (N = 15) als aus städtischen (N = 105) und vorstädtischen (N = 51) Gebieten teilnahmen und die Unterschiede statistisch nicht signifikant sind. Selbstnutzende Eigentümerinnen und Eigentümer nutzen häufiger Wallboxen als Mietende und laden dafür seltener am Arbeitsplatz, während jeweils ein Viertel der Mietenden beide Optionen als häufigsten Ladeort angab. Auch diese Unterschiede bestehen deskriptiv, sind jedoch statistisch nicht signifikant (siehe Abbildung 5).

Die Befragten konnten zudem angeben, wie zufrieden sie mit der Verfügbarkeit von LIS an ihrem Wohnort sowie mit den LIS-Aktivitäten der Wohnungseigentümerinnen bzw. -eigentümer (bei Mietverhältnissen) sowie der Gemeinde sind. Hierbei zeigt sich, dass die Zufriedenheit in allen drei Kategorien unter dem Skalenmittelwert (Skala von 1–5, Mittelwert liegt bei 3) liegt. Die Zufriedenheit mit den Aktivitäten der Eigentümerinnen und Eigentümer erreicht den niedrigsten Wert (M = 2,34; SD = 1,29), gefolgt von der Zufriedenheit mit der Verfügbarkeit von LIS im Allgemeinen (M = 2,8; SD = 1,25) und mit den Aktivitäten der Gemeinde (M = 2,99; SD = 1,14). Insgesamt zeigen sich die Befragten also eher unzufrieden mit der Verfügbarkeit von LIS und entsprechenden Aktivitäten, die insbesondere auf Seiten der Eigentümerinnen und Eigentümer noch intensiviert werden können.

ABBILDUNG 4

HÄUFIGSTER LADEORT FÜR ELEKTROAUTOS NACH WOHNGEBIET DER BEFRAGTEN (STÄDTISCH, VORSTÄDTISCH, LÄNDLICH)

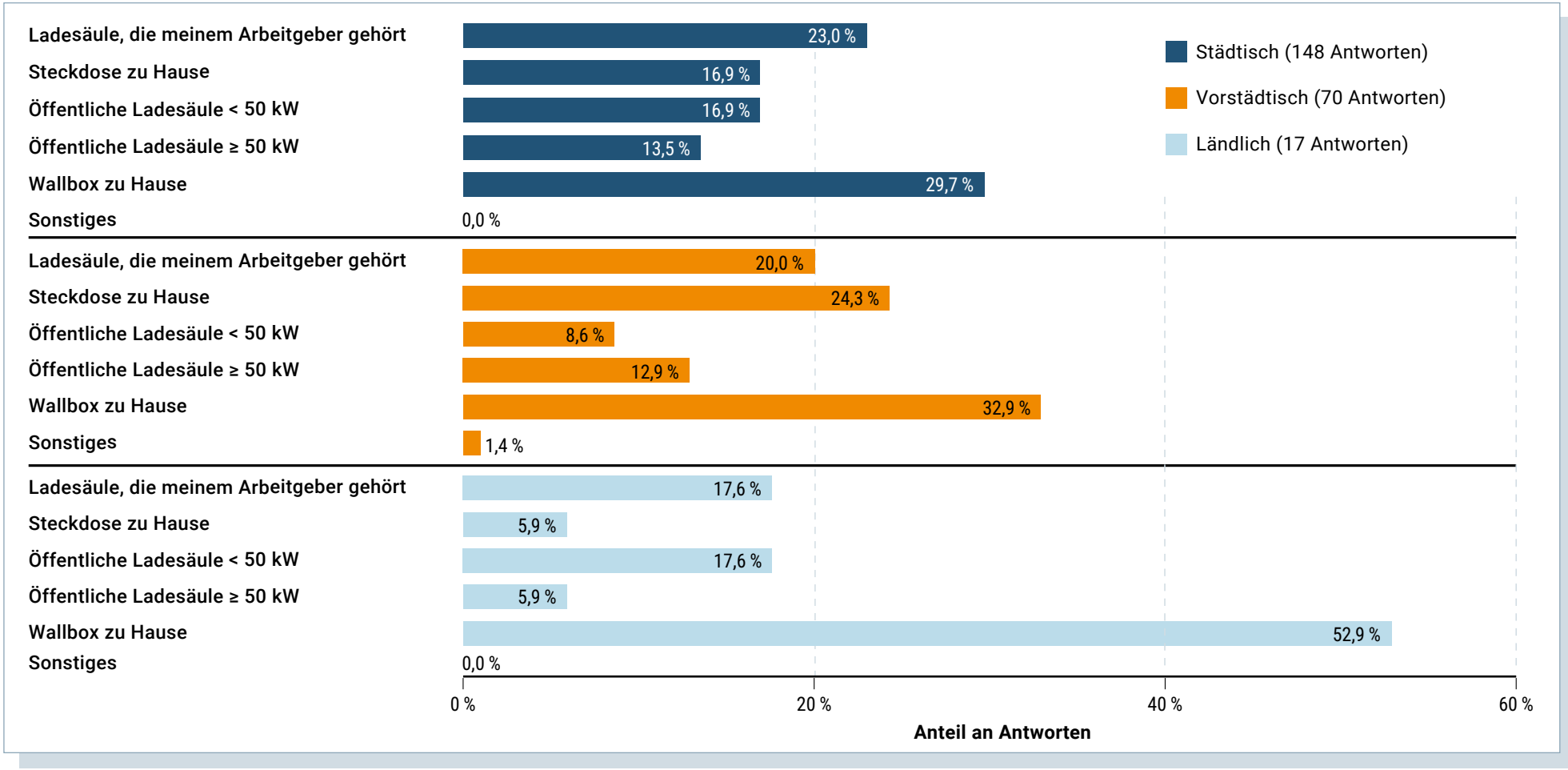
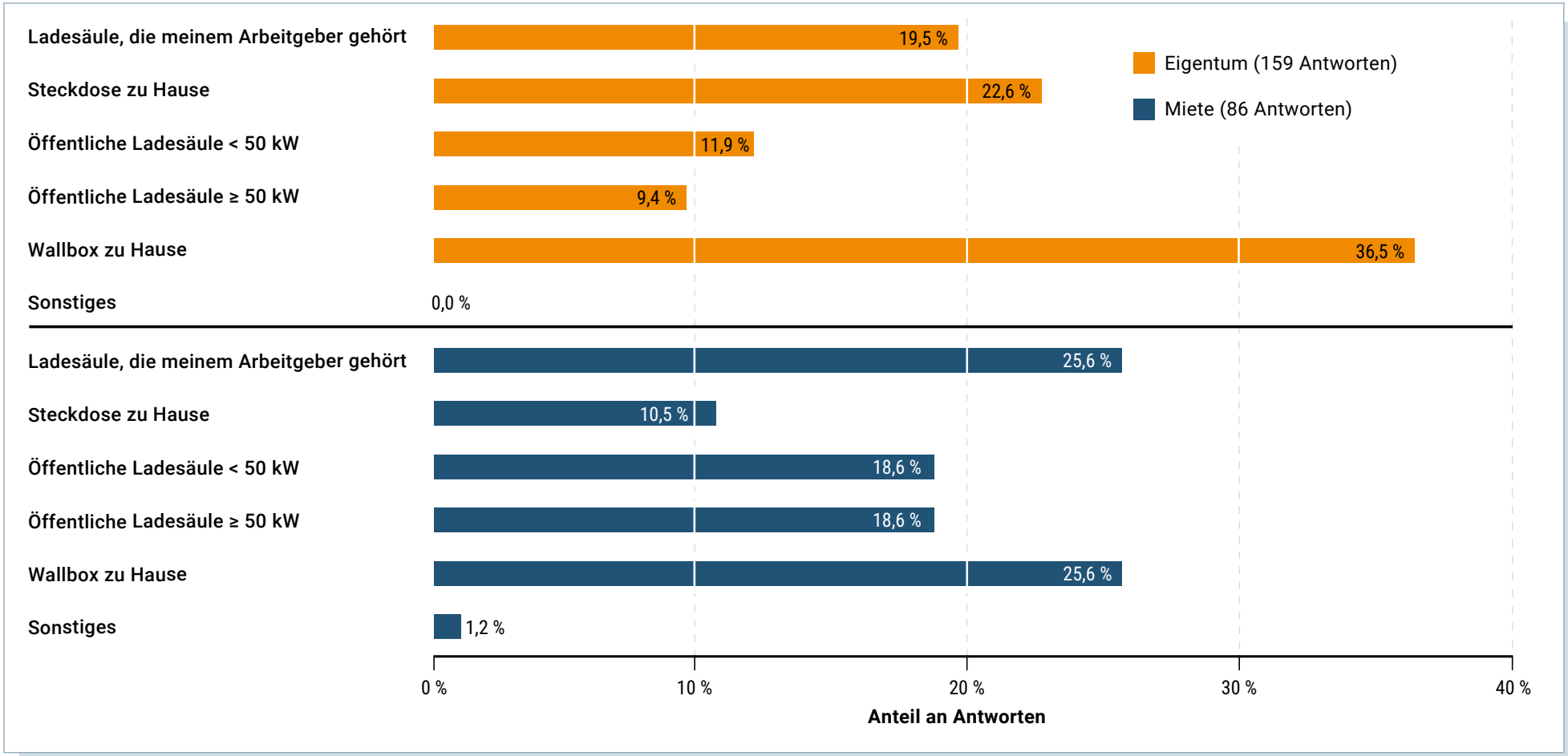


ABBILDUNG 5

HÄUFIGSTER LADEORT FÜR ELEKTROAUTOS NACH EIGENTUMS- BZW. MIETSTATUS

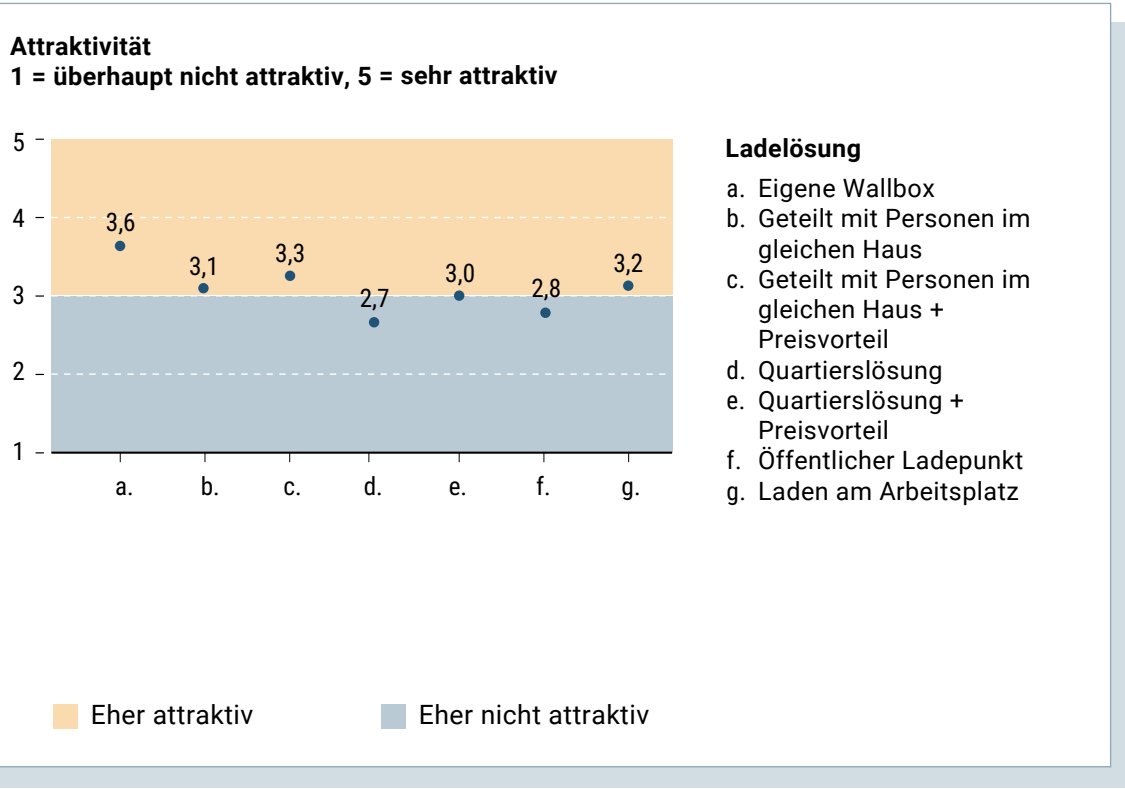


4.3

PRÄFERENZEN FÜR LADELÖSUNGEN

ABBILDUNG 6

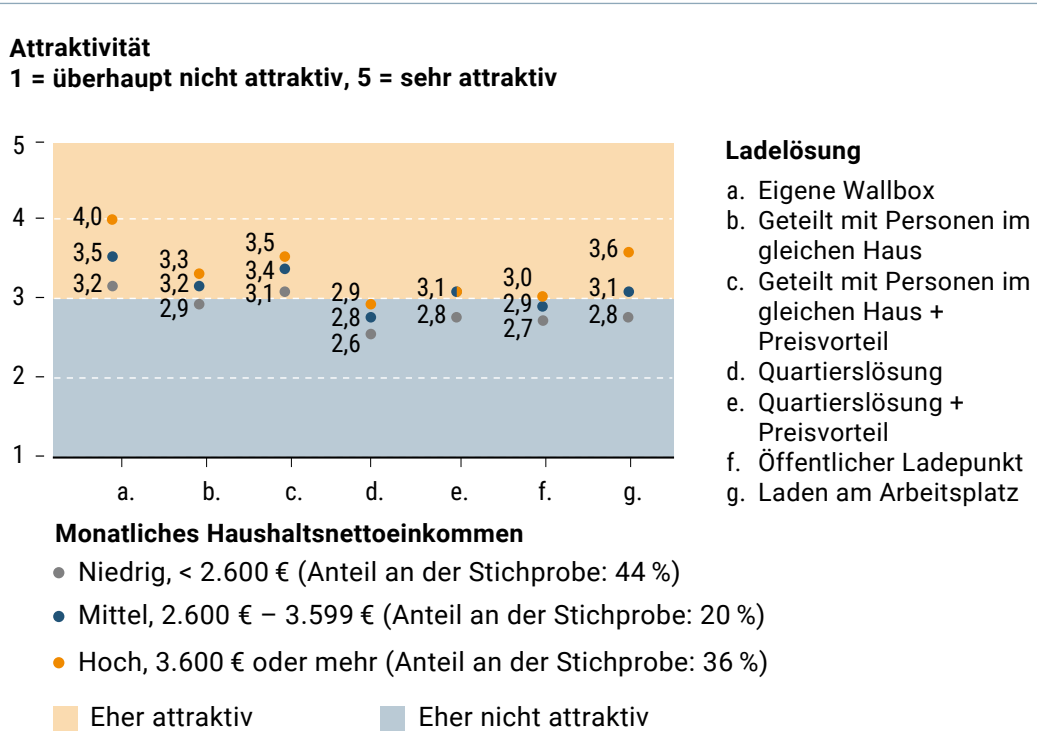
ATTRAKTIVITÄT VERSCHIEDENER LADELÖSUNGEN FÜR DIE TEILNEHMENDEN



Im Rahmen der Befragung konnten die Teilnehmenden die Attraktivität von insgesamt sieben verschiedenen Ladelösungen bewerten. Dabei bewerteten die Teilnehmenden folgende Ladelösungen: eine eigene Wallbox, eine Ladesäule, die mit Personen aus dem gleichen Wohnhaus geteilt wird (mit oder ohne Kostenvorteil durch die gemeinschaftliche Nutzung), eine Lademöglichkeit, die innerhalb eines Wohnquartiers geteilt wird (ebenso mit und ohne Kostenvorteil), einen öffentlichen Ladepunkt und eine Lademöglichkeit am Arbeitsplatz. Abbildung 6 zeigt die Mittelwerte der Attraktivitätsbewertungen für die einzelnen Ladelösungen. Bis auf eine Quartierslösung ohne Kostenvorteil und das öffentliche Laden sind alle präsentierten Ladelösungen für die Teilnehmenden im Durchschnitt attraktiv. Die eigene Wallbox ist dabei mit Abstand am attraktivsten, gefolgt vom geteilten Laden mit Personen im gleichen Wohnhaus und Kostenvorteil und dem Laden am Arbeitsplatz (Unterschiede sind signifikant). Insgesamt fällt jedoch auf, dass keine Ladelösung mit einer sehr hohen Bewertung auf der fünfstufigen Attraktivitätsskala heraussticht.

ABBILDUNG 7

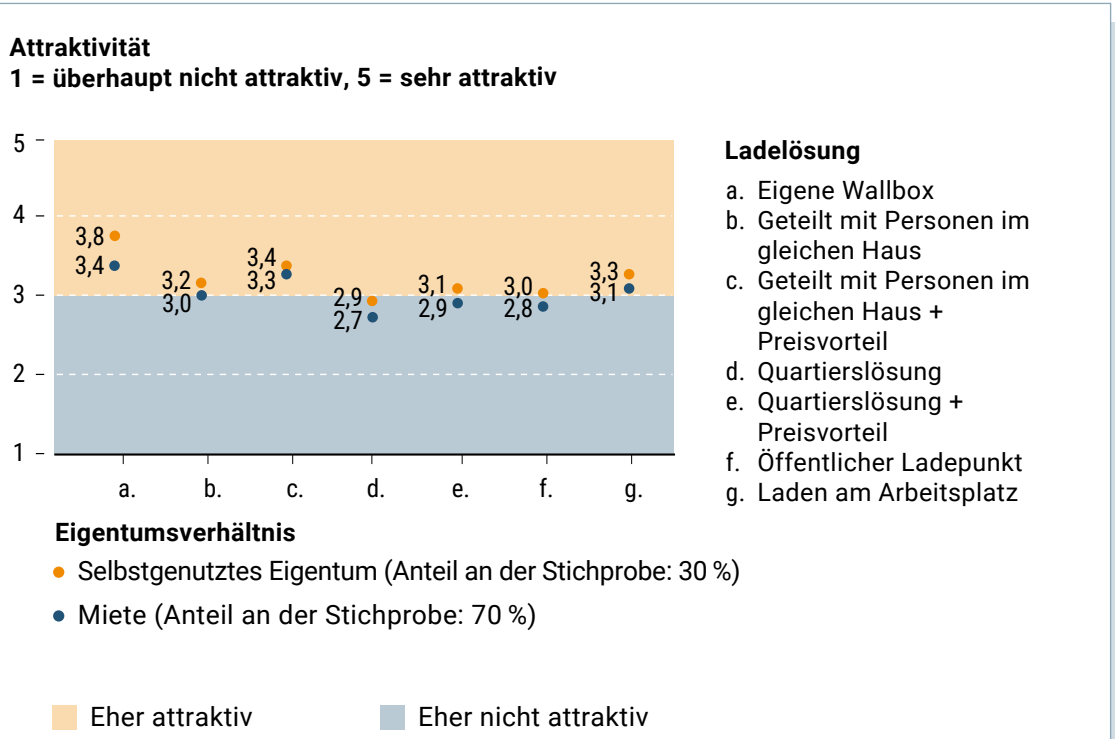
ATTRAKTIVITÄT VERSCHIEDENER LADELÖSUNGEN NACH EINKOMMENSGRUPPEN



Dies ändert sich bei einer Aufteilung nach Einkommensgruppen, wie Abbildung 7 zeigt. Hier sticht bei der hohen Einkommensgruppe die eigene Wallbox mit einer Bewertung von 4,0 auf der Fünferskala heraus. Insgesamt zeigt Abbildung 7, dass alle Ladelösungen für Haushalte mit hohem Einkommen attraktiver sind als für Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen. Die Quartierslösung ohne Kostenvorteil ist für alle Einkommensgruppen eher unattraktiv (Bewertung < 3,0). Für die Gruppe mit einem niedrigen Haushaltsnettoeinkommen von 2.600 € oder weniger sind nur die eigene Wallbox und die Ladelösung, die im Haus geteilt wird und einen Kostenvorteil bietet, attraktiv.

ABBILDUNG 8

ATTRAKTIVITÄT VERSCHIEDENER LADELÖSUNGEN FÜR MIETENDE UND SELBSTNUTZENDE EIGENTÜMERINNEN UND EIGENTÜMER

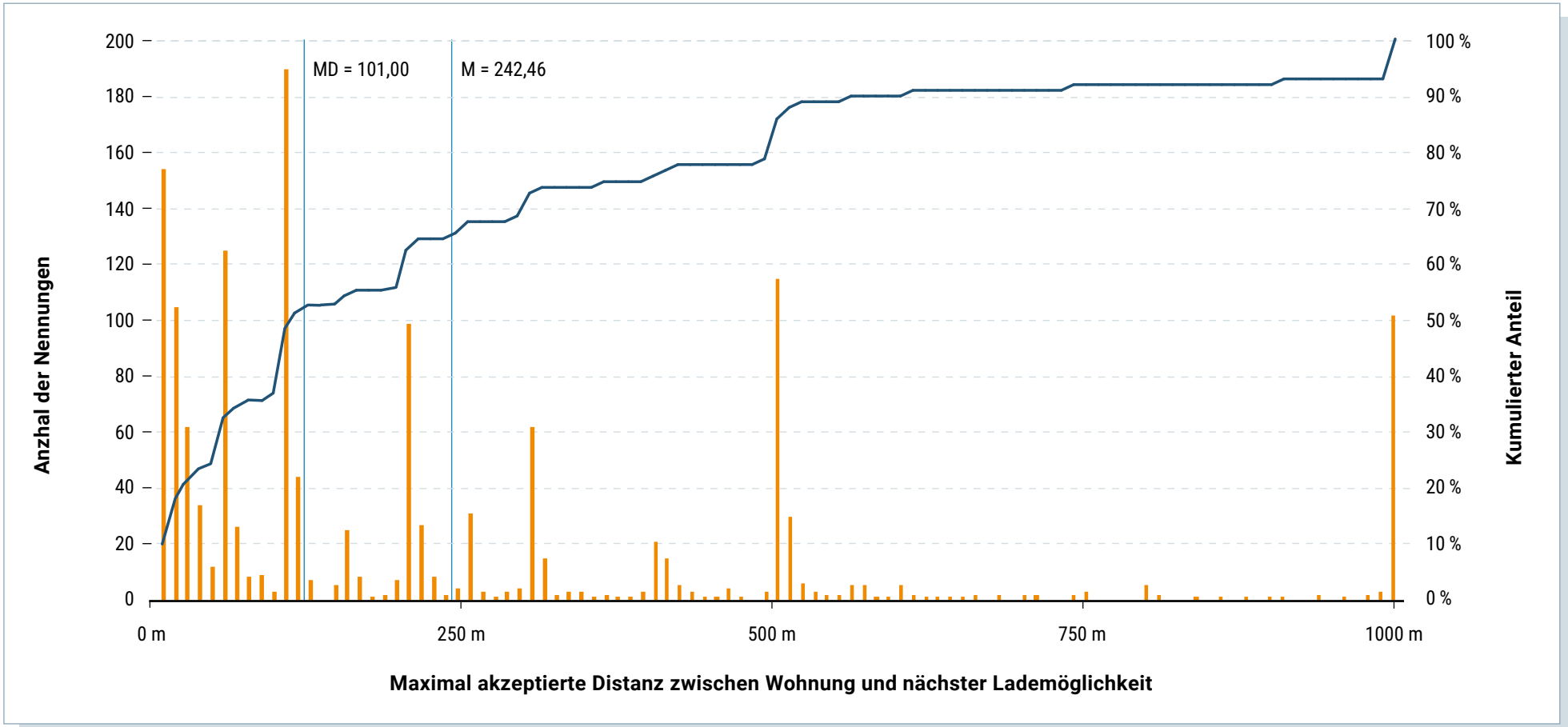


Für selbstnutzende Eigentümerinnen und Eigentümer sind fast alle präsentierten Ladelösungen im Durchschnitt attraktiv. Für Mietende sind eine Quartierslösung mit oder ohne Kostenvorteil sowie öffentliches Laden eher unattraktiv (siehe Abbildung 8). Dies ist vor dem Hintergrund zu betrachten, dass rund 50 % der Mietenden der niedrigsten Einkommensgruppe angehören, während etwa 50 % der Eigentümerinnen und Eigentümer der höchsten Einkommensgruppe zuzuordnen sind.

Auf die Frage nach der maximalen Distanz zwischen Wohnung und nächster Lademöglichkeit, die die Bewohnenden noch bereit wären zurückzulegen, gab die Hälfte der Teilnehmenden 101,00 Meter oder mehr an (siehe Abbildung 9, Median = 101,00 Meter). 25 % der Teilnehmenden wünschen sich die LIS direkt in Wohnungsnähe (Distanz bis zu 41,75 Metern), jedoch wären auch etwas mehr als 30 % der Teilnehmenden bereit, Distanzen von 250 Metern oder mehr zurückzulegen. In städtischen Gebieten waren die Teilnehmenden bereit, im Durchschnitt größere Distanzen in Kauf zu nehmen als in ländlichen Gebieten. Gleichzeitig gilt es zu berücksichtigen, dass ungefähr 10 % der Teilnehmenden sich eine Lademöglichkeit in unmittelbarer Nähe zu ihrer Wohnung wünschen.

ABBILDUNG 9

MAXIMAL AKZEPTIERTE DISTANZ ZWISCHEN WOHNUNG UND NÄCHSTER LADEMÖGLICHKEIT (MD = MEDIAN; M = MITTELWERT)

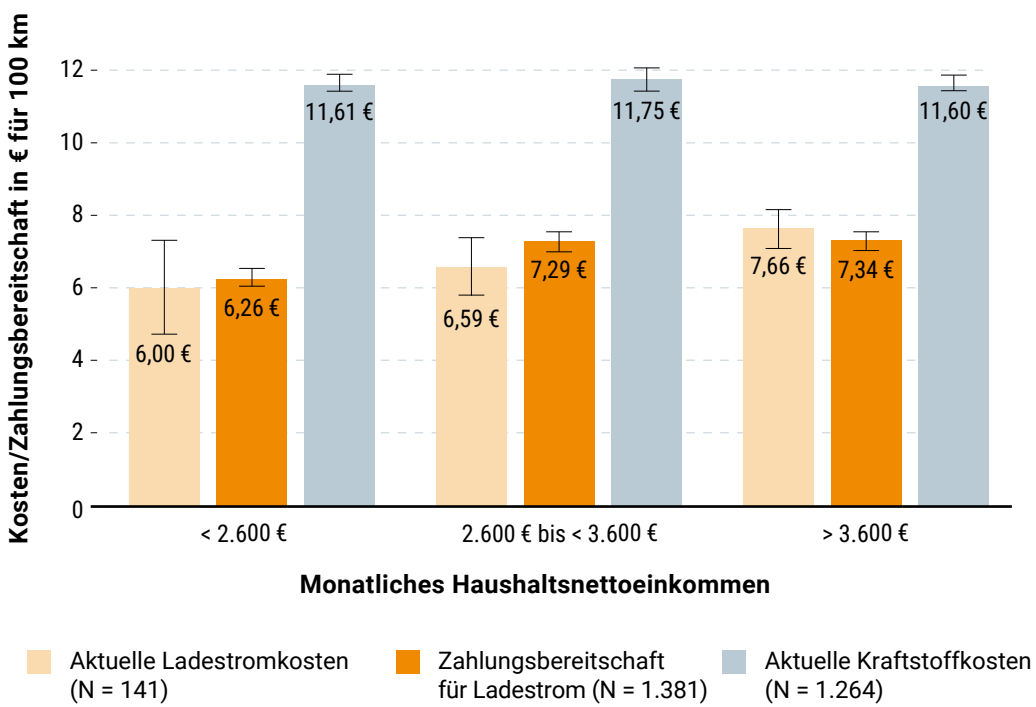


4.4

AKTUELLE KOSTEN UND ZAHLUNGSBEREITSCHAFT

ABBILDUNG 10

AKTUELLE KOSTEN FÜR LADESTROM BZW. KRAFTSTOFF SOWIE ZAHLUNGSBEREITSCHAFT FÜR LADESTROM NACH EINKOMMENS-GRUPPEN



Die Teilnehmenden gaben an, derzeit im Durchschnitt 11,64 € für den Kraftstoff zu bezahlen, der für 100 km mit ihrem Auto mit Verbrennungsmotor benötigt wird. Bei Elektroautos beliefen sich die Kosten für den Strom, der für 100 km benötigt wird, im Durchschnitt auf 7,26 €. Gefragt nach ihrer Zahlungsbereitschaft für Ladestrom für 100 km im hypothetischen Szenario, ein Elektroauto zu besitzen, gaben die Teilnehmenden im Durchschnitt 6,84 € an. Dieser Wert liegt also deutlich unter den aktuellen Ausgaben für Benzin oder Diesel und sogar unter den Stromkosten aktueller Elektroautonutzender.

Wie Abbildung 10 zeigt, sind die aktuellen Kosten für Kraftstoff unabhängig vom Einkommen der Teilnehmenden. Der abgebildete Anstieg der Kosten für Ladestrom der aktuellen Elektroautonutzenden mit deren Einkommen ist statistisch nicht signifikant. Bei der Zahlungsbereitschaft für Ladestrom zeigt sich jedoch ein statistisch signifikanter Anstieg in Relation zum Einkommen. Menschen in der niedrigen und der hohen Einkommensgruppe würden ähnlich viel für Ladestrom zahlen wie aktuell bereits gezahlt wird. Bei der Interpretation dieser Ergebnisse sollte berücksichtigt werden, dass in der niedrigen und mittleren Einkommenskategorie jeweils nur 20 bzw. 22 Elektroautonutzende vertreten sind und Angaben zu ihren aktuellen Stromkosten gemacht haben.

4.5
ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

Es wurden 1.472 Bewohnende von MPH zu ihrem Fahr-, Park- und Tank- bzw. Ladeverhalten, ihren Präferenzen bezüglich der Ausgestaltung zukünftiger Ladelösungen und ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Verfügbarkeit von LIS und den LIS-Aktivitäten verschiedener Akteure, sowie zu ihrer Zahlungsbereitschaft befragt.

Hierbei zeigte sich, dass sich das Parkverhalten zwischen Autos mit Verbrennungsmotoren und Elektroautos unterscheidet, wobei erstere deutlich häufiger im öffentlichen Raum abgestellt werden. Dies kann unter anderem dadurch erklärt werden, dass nahezu alle Elektroautobesitzenden über einen eigenen Stellplatz verfügen. Weiterhin wurde deutlich, dass bereits heute einige Stellplätze mit LIS ausgestattet sind, selbst wenn die Bewohnenden noch nicht über ein Elektroauto verfügen. Gründe hierfür könnten die geplante Anschaffung eines Elektroautos sein oder ein Nutzen der zeitweise sehr vorteilhaften Förderbedingungen. Diejenigen, die bereits über ein Elektroauto verfügen, laden bereits heute häufig zu Hause (insbesondere in ländlichen Gebieten), das heißt, hier bestehen bereits Lademöglichkeiten im Mehrparteienhaus.

Bezüglich möglicher zukünftiger Ladelösungen sind bis auf eine Quartierslösung ohne Kostenvorteil und das öffentliche Laden alle präsentierten Ladelösungen für die Teilnehmenden im Durchschnitt attraktiv. Die eigene Wallbox ist dabei mit einigem Abstand am attraktivsten, gefolgt vom geteilten Laden mit Personen im gleichen Wohnhaus mit Kostenvorteil und dem Laden am Arbeitsplatz. Hier zeigen sich Unterschiede zwischen verschiedenen Einkommensgruppen und zwischen Mietenden und Eigentümerinnen und Eigentümern, ebenso wie bezüglich der Zahlungsbereitschaft für Ladestrom. Im Durchschnitt sind die Befragten bereit, 6,84 € für den Strom zu bezahlen, der für 100 km benötigt wird, was in etwa dem durchschnittlichen Haushaltsstrompreis entspricht. Die Zahlungsbereitschaft ist in niedrigeren Einkommensgruppen geringer als in höheren Gruppen, weshalb es sinnvoll sein kann, Ladestromkosten mit einer einkommensorientierten Staffelung zu versehen. Bei den aktuellen Kosten für Kraftstoff und Ladestrom sind Personen mit niedrigerem Einkommen heute anteilig höher durch Mobilitätskosten belastet als höhere Einkommensgruppen. Politische Maßnahmen können hier ansetzen, um die Attraktivität von Elektroautonutzung für einkommensschwächere Haushalte, die häufiger in MPH als im Eigenheim wohnen, zu fördern.

Schließlich zeigte die Befragung, dass die Bewohnenden von MPH bereit wären, eine gewisse Distanz zur nächsten Lademöglichkeit zu laufen. Während 25 % eine Distanz von bis zu ca. 40 Metern akzeptieren, d. h. die Lademöglichkeit müsste sich in unmittelbarer Wohnungsnähe befinden, ist die Hälfte der Befragten bereit, eine Distanz von ca. 100 Metern oder mehr zu akzeptieren. Ein Großteil dieser Gruppe würde aber auch mehr als 250 Meter akzeptieren. Dies bedeutet jedoch nicht, dass eine kürzere Distanz nicht auch attraktiv wäre. Letztlich lässt sich festhalten, dass neben weiter entfernten Einzelladelösungen (z. B. auf Sammelparkplätzen) auch entsprechende Quartierslösungen für viele grundsätzlich denkbar sind, vermutlich aber weitere Rahmenfaktoren zusätzliche Vorteile bieten müssten, um eine optimale Ladelösung für die Bewohnenden darzustellen. Durch das Anbieten günstiger Ladestromtarife kann die grundsätzlich eher geringe Attraktivität von (geteilten) Quartierslösungen deutlich gesteigert werden.

5 ZUSAMMENFASSUNG UND HANDLUNGS-EMPFEHLUNGEN

Ziel der Studie war es, das Laden in MPH hinsichtlich der Perspektiven der Anwenderinnen und Anwender näher zu beleuchten. Auch wenn globale Dynamiken und technische Weiterentwicklungen in der Studie nicht vollständig abgebildet werden können, bietet die Studie wichtige Erkenntnisse für die Gestaltung von LIS in MPH.

5.1
ZUSAMMENFASSUNG

In der Studie wurden drei Dimensionen beleuchtet: Es wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen aufbereitet und Akteure der institutionellen Wohnungswirtschaft (sieben Interviews mit Organisationen unterschiedlicher Größe und unterschiedlichen Typs) sowie Bewohnende (Online-Umfrage mit 1.472 Bewohnenden) befragt. Es wurden Herausforderungen und Lösungen analysiert, um Handlungserfordernisse für die Wohnungswirtschaft und die Politik abzuleiten.

Das Laden in MPH wird durch eine Vielzahl rechtlicher Rahmenbedingungen beeinflusst. Hervorzuheben sind hier aus dem Zivilrecht das BGB und das WEG. Neben baurechtlichen und technischen Anforderungen, welche sich im Wesentlichen aus dem GEIG und der EPBD ergeben, müssen energie- und steuerrechtliche Aspekte (EnWG, StromStG, GewStG, UStG) berücksichtigt werden. Auch wenn der rechtliche Rahmen für das Laden in MPH in den letzten Jahren stetig reformiert und optimiert wurde, ist die Umsetzung weiterhin rechtlich komplex; eine Vereinfachung der rechtlichen Situation würde potenziellen Nutzenden entgegenkommen.

Neben dieser rechtlichen Komplexität stehen die Akteure der Wohnungswirtschaft beim Aufbau der LIS für MPH vor einer Vielzahl von Herausforderungen. In den Interviews mit Organisationen der institutionellen Wohnungswirtschaft wurden beispielsweise Unsicherheiten bezüglich der Entwicklungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, die Unwirtschaftlichkeit der LIS oder mangelndes Wissen betont. Auch wenn alle befragten Organisationen den Aufbau der LIS an ihren Standorten als wichtiges Anliegen sehen und aktiv Maßnahmen zum LIS-Aufbau ergreifen, zögern viele bei weiteren Investitionen, trotz generell positivem Zukunftsbild bezüglich des Markthochlaufs der Elektromobilität. Grund für das Zögern ist oft die (aktuell) fehlende Nachfrage nach LIS, welche stark von dem lokalen gesellschaftlichen und politischen Kontext abhängt. Dennoch bietet die Umwandlung von Stellplätzen in Ladeplätze nicht nur Potenzial für die zukünftige Nutzung von Elektroautos bzw. der Ladepunkte, sondern kann insbesondere in Mietermärkten auch die Attraktivität einzelner MPH-Standorte für Mietende erhöhen.

Die Umfrage unter den Bewohnenden zeigt, dass Elektroautonutzende bereits heute häufig zu Hause im MPH laden. Bezüglich zukünftiger Ladelösungen wäre die Hälfte der befragten MPH-Bewohnenden bereit, eine Distanz von ca. 100 Metern oder mehr zur nächsten Lademöglichkeit zu akzeptieren. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass dem Haushalt zugeordnete Ladelösungen gegenüber geteilten Lösungen präferiert werden. Für Mietende wirken die abgefragten Ladelösungen allerdings generell weniger attraktiv als für Eigentümerinnen und Eigentümer. Wenn Lademöglichkeiten unter Bewohnenden geteilt werden sollen, ist das Teilen mit Personen aus dem eigenen Haus am attraktivsten. Auch können geringere Ladepreise die Attraktivität der geteilten Ladelösung deutlich erhöhen. Jedoch geben Menschen mit niedrigerem Einkommen eine geringere Zahlungsbereitschaft für Ladestrom an geteilten Ladelösungen an als Menschen mit höherem Einkommen.

Aus einer integrierten Betrachtung aller drei Dimensionen lassen sich Handlungsempfehlungen für die (institutionelle) Wohnungswirtschaft und die Politik ableiten.

5.2
HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Handlungsempfehlungen für die (institutionelle) Wohnungswirtschaft:

- Es existiert keine one-size-fits-all-Lösung. Unterschiedliche Ladelösungen sind für unterschiedliche lokale Gegebenheiten (sozio-demographisch, geographisch, infrastrukturell) passend. Zudem bieten sich auch für die unterschiedlichen Bewohnenden verschiedene Ladelösungen an. Beispielswelse kann für ca. 30 % der Bewohnenden die Lademöglichkeit auch etwas weiter vom eigenen Wohnhaus entfernt sein (zwischen 250 Metern und einem Kilometer). Auch geteilte Ladelösungen werden akzeptiert, allerdings vorzugsweise mit Personen aus dem gleichen Haus und/oder zu geringeren Ladepreisen.

- Bewohnende wünschen sich aktuell Ladepreise, welche etwa der Höhe des Haushaltsstrompreises entsprechen. Dies erfordert entsprechende Geschäftsmodelle, welche gegebenenfalls auch eine Kombination mit PV-Strom berücksichtigen.

- Für den Aufbau der LIS ist der Wissensaufbau innerhalb der Organisationen essenziell. Ein effizienter Auf- und Ausbau erfordert gutes Verständnis der Komplexität der rechtlichen Situation, der lokalen Rahmenbedingungen (sozio-demographisch, infrastrukturell) und des Anwendungsfalles, zusammen mit den verschiedenen Ladelösungen und dementsprechend Wissen und Personalkapazität. Auch das Lernen von Best Practices und der Austausch über entsprechende Netzwerke können hier einen Beitrag leisten. Alternativ und gegebenenfalls auch für kleinere Akteure mit weniger Personalkapazität bieten sich (geteilte) Drittanbieter-Lösungen an, welche weniger eigene Ressourcen erfordern.

- Insbesondere Akteure mit einer Vielzahl von Wohneinheiten an unterschiedlichen Standorten können ein Vorbild und Best-Practice Beispiel werden. Einmal etablierte Lösungen können an weiteren Standorten mit ähnlichen Charakteristika eingesetzt werden, sodass Synergieeffekte genutzt werden können und die Versorgung kosteneffizient gelingt.

- Die Vorabinvestition in LIS kann sich lohnen. Insbesondere in Mietermärken kann die Verfügbarkeit von LIS als wichtiges Alleinstellungsmerkmal für die Wohnung dienen und so deren Attraktivität auf dem Markt erhöhen.

- Der Aufbau von LIS für einkommensschwächere Haushalte gestaltet sich als besonders herausfordernd. Während hier zum einen die Nachfrage aufgrund einer niedrigeren Zahl an Elektroautos geringer, liegt auch die Zahlungsbereitschaft für den Ladestrom deutlich unter der Zahlungsbereitschaft von Personen höherer Einkommensgruppen. Das bekannte „Henne-Ei-Problem“ – also die gegenseitige Abhängigkeit von Fahrzeugverfügbarkeit und Ladeinfrastruktur – wird hier sowohl von der Angebots- als auch von der Nachfrageseite verschärft. Hier sind wirtschaftliche Geschäftsmodelle besonders herausfordernd. Neben der Sicherstellung der

Verfügbarkeit von Fahrzeugen für niedrige Einkommensgruppen (z. B. Gebrauchtwagenmarkt, Sozialleasing etc.) können auch Fördermöglichkeiten für Ladelösungen sinnvoll sein.

- Eine transparente Kommunikation und enge Zusammenarbeit mit den Bewohnenden hilft, um die Akzeptanz für die jeweilige Ladelösung zu erhöhen und möglichen Konflikten, etwa bezüglich Flächennutzung, vorzugreifen. Lokale Pilotprojekte und Informationskampagnen können hier die Akzeptanz stärken. Dies ist insbesondere für den Aufbau solcher Ladelösungen notwendig, welche derzeit von den Bewohnenden als weniger attraktiv wahrgenommen werden (wie öffentliches Laden oder Quartierslösungen ohne individuellen Kostenvorteil).

Handlungsempfehlungen für die Politik:

- Die rechtliche Komplexität sollte zeitnah reduziert werden, da die Verfügbarkeit von LIS für Bewohnende in MPH einen wesentlichen Treiber für den Hochlauf der Elektromobilität in dieser potenziell zukünftig großen Nutzendengruppe darstellt. Beispielsweise sollte der von der letzten Bundesregierung eingebrachte Vorschlag, die aus dem Energiewirtschaftsrecht bekannte Letztverbraucherfiktion an Ladepunkten unter Beachtung der stromsteuerrechtlichen Systematik auf das Stromsteuerrecht zu übertragen, von der neuen Bundesregierung aufgegriffen werden. So könnten Einzelfallprüfungen von komplexen Geschäftsmodellen „innerhalb der Ladesäule“ entfallen. Es ist abzuwarten, ob gegebenenfalls weitere rechtliche Privilegierungen derjenigen Eigentümerinnen und Eigentümer, welche LIS errichten möchten, notwendig sein werden, um ausreichend LIS an MPH zu schaffen.
- Für die betroffenen Akteure sind eine klare politische Kommunikation und Kontinuität essenziell. Aktuell zögern wohnungswirtschaftliche Organisationen mit dem Auf- und Ausbau der LIS insbesondere auch aufgrund von Unsicherheiten bezüglich der regulatorischen Rahmenbedingungen und Fördermöglichkeiten.
- Bei Maßnahmen und Roll-out-Plänen sollten Politikerinnen und Politiker die unterschiedlichen Ladelösungen für Bewohnerinnen und Bewohner von MPH mitdenken. Die Ladelösungen unterscheiden sich danach, ob sie privat oder geteilt genutzt werden, ob sie zu Hause, am Arbeitsplatz oder öffentlich verfügbar sind und wie weit sie vom Wohnort entfernt liegen. Verschiedene Ladelösungen können sich gut ergänzen, ein geeignetes Zusammenspiel kann die Kosteneffizienz erhöhen.

- Für den beschleunigten Hochlauf von Elektromobilität und der dazugehörigen LIS bietet sich eine Förderung der derzeit attraktivsten Lösungen an. Gleichzeitig müssen sowohl die Industrie als auch die Bewohnenden auch auf eine Verbreitung aktuell weniger attraktiver, aber gegebenenfalls langfristig ökonomisch sinnvoller Lösungen vorbereitet werden (z. B. öffentliches Laden, Quartierslösungen ohne reduzierte Ladekosten).

- Für bestimmte Anwendungsfälle scheint eine Förderung des Aufbaus der LIS aufgrund der fehlenden Wirtschaftlichkeit sinnvoll. Anreizsysteme können helfen, die aktuellen marktwirtschaftlichen Herausforderungen zu adressieren. Für die Auswahl dieser Anwendungsfälle sollten Unterschiede zwischen Mieter- und Vermietermärkten, die unterschiedlichen sozio-ökonomischen Hintergründe der Bewohnenden sowie das Zusammenspiel der verschiedenen Ladelösungen und deren Akzeptanz unter den Bewohnenden berücksichtigt werden. Beispielsweise fehlt insbesondere in Vermietermärkten der wirtschaftliche Anreiz, LIS zu errichten. So kann eine kosteneffiziente und zielgruppenspezifische Förderung gelingen. Neben Anreizen können auch ordnungsrechtliche Vorgaben (z. B. durch das GEIG) helfen, den Aufbau von LIS insbesondere an marktwirtschaftlich eher weniger attraktiven Standorten sicherzustellen.

- Für eine sozial gerechte Umsetzung des LIS-Aufbaus in MPH sollten die Bedürfnisse einkommensschwächerer Bevölkerungsgruppen adressiert werden. Beispielsweise sollten für diese Gruppen günstige Ladelösungen verfügbar sein. Auch kann geteilte und damit oft günstigere LIS helfen, soziale Ungleichheiten zu adressieren. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass einige der sich anbietenden (und eher günstigeren) Ladelösungen gegebenenfalls anfangs weniger attraktiv sind. Diese könnten durch mehr Kommunikationsarbeit und/oder weiter reduzierte Preise ergänzt werden, um so Anreize für potenziell neue Elektroautonutzende zu schaffen.

- Grundsätzlich sollte der Wissensaufbau in der Wohnungswirtschaft und bei den Bewohnenden durch das Bereitstellen verständlicher Informationen unterstützt werden. Die kürzlich zunehmende Aktivität im Bereich der Entwicklung von Leitfäden auf kommunaler und nationaler Ebene (z. B. NOW GmbH 2024) sollte ausgeweitet werden. Insbesondere sollten Informationen zielgruppengerichtet (z. B. für Genossenschaften) aufbereitet werden. Auch kann der Wissenstransfer durch Informationskampagnen für einzelne Zielgruppen (inklusive der Bewohnenden, die bislang noch kein Elektroauto besitzen) und auch das Bereitstellen von Anlaufstellen und Netzwerken für die Wohnungswirtschaft (neben der institutionellen Wohnungswirtschaft auch für private Akteure) unterstützt werden. Insbesondere sollte so auch das Lernen von Best Practices ermöglicht werden.

VERZEICHNISSE

ADAC (2024): Wallbox im Mehrfamilienhaus noch selten und schwierig. Hg. v. ADAC. Online verfügbar unter https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/laden/laden-mehrfamilienhaus-umfrage/, ↗ zuletzt geprüft am 11.11.2025.

Azarova, Valeriya; Cohen, Jed J.; Kollmann, Andrea; Reichl, Johannes (2020): The potential for community financed electric vehicle charging infrastructure. In: Transportation Research Part D: Transport and Environment 88, S. 102541. DOI: 10.1016/j. trd.2020.102541.

Bundesnetzagentur (2025): Integration von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen. Online verfügbar unter https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Vportal/Energie/SteuerbareVBE/artikel.html, ↗ zuletzt geprüft am 11.11.2025.

Destatis (2024): Wohnen in Deutschland – Zusatzprogramm Wohnen des Mikrozensus 2022. Online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Wohnen/Publikationen/Downloads-Wohnen/wohnen-in-deutschland-5122125229005.html#:~:text=In%20der%20vorliegenden%20Gemeinschaftsver%C3%B6ffentlichung%20der%20Statistischen%20%C3%84mter%20des,f%C3%BCr%20das%20Jahr%202022%20in%20tabellarischer%20Form%20dargestellt, ↗ zuletzt geprüft am 11.11.2025.

electrive (2025): VDA erwartet E-Auto-Wachstum von 75 %. Online verfügbar unter https://www.electrive.net/2025/01/22/vda-erwartet-e-auto-wachstum-von-75-prozent/, ↗ zuletzt geprüft am 11.11.2025.

Haus & Grund Deutschland (2025): Wohnen in Zahlen. Ausgabe 2025 / 2026. Online verfügbar unter https://www.hausundgrund.de/sites/default/files/downloads/250320hausgrundbroschuerewohneninzahlenweb.pdf, ↗ zuletzt geprüft am 03.09.2025.

Kraftfahrtbundesamt (2025): Fahrzeugzulassungen im Juni 2025 – Halbjahresbilanz. Online verfügbar unter https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugzulassungen/2025/pm28_2025_n_06_25_pm_komplett.html?snn=827402, ↗ zuletzt geprüft am 12.11.2025.

NOW GmbH (2024): Einfach zu Hause laden. Studie zum Ladeverhalten von Privatpersonen mit Elektrofahrzeug und eigener Wallbox. Online verfügbar unter https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2024/10/Studie_Einfach_zu_Hause_laden.pdf, ↗ zuletzt geprüft am 11.11.2025.

Patt, Anthony; Aplyn, David; Weyrich, Philippe; van Vliet, Oscar (2019): Availability of private charging infrastructure influences readiness to buy electric cars. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice 125, S. 1–7. DOI: 10.1016/j. tra.2019.05.004.

Pellegrini, Andrea; Borriello, Antonio; Rose, John M. (2023): Assessing the willingness of Australian households for adopting home charging stations for electric vehicles. In: Transportation Research Part C: Emerging Technologies 148, S. 104034. DOI: 10.1016/j. trc.2023.104034.

Schwanen, Tim; Banister, David; Anable, Jillian (2012): Rethinking habits and their role in behaviour change: the case of low-carbon mobility. In: Journal of Transport Geography 24, S. 522–532. DOI: 10.1016/j. jtrangeo.2012.06.003.

Stephan, Annegret; Helferich, Marvin; Kesselring, Anne (2025): Herausforderungen und Lösungen beim Laden von Elektrofahrzeugen in Mehrparteienhäusern - Erkenntnisse aus der Praxis. In: Energiewirtschaftliche Tagesfragen 75 (9), S. 27–30.

Umweltbundesamt (2025): Klimaschutz im Verkehr. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr#undefined, ↗ zuletzt geprüft am 11.11.2025.

USCALE GmbH (2025): Private + Public Charging-Studie. Laden aus Nutzersicht. USCALE. Online verfügbar unter https://uscale.digital/wp-content/uploads/2025/01/PM-Private-Public-Charging-Study-1.pdf, ↗ zuletzt geprüft am 11.11.2025.

Walker, Ian; Thomas, Gregory O.; Verplanken, Bas (2015): Old Habits Die Hard. In: Environment and Behavior 47 (10), S. 1089–1106. DOI: 10.1177/0013916514549619.

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

Abbildung 1
Häufigster Abstellort für Elektroautos und Autos mit Verbrennungsmotor zu Hause 37

Abbildung 2
Häufigster Abstellort zu Hause in ländlichen, vorstädtischen und städtischen Gebieten 38

Abbildung 3
Häufigster Ladeort für Elektroautos (Personen konnten maximal zwei Antwortoptionen auswählen) 39

Abbildung 4
Häufigster Ladeort für Elektroautos nach Wohngebiet der Befragten (städtisch, vorstädtisch, ländlich) 41

Abbildung 5
Häufigster Ladeort für Elektroautos nach Eigentums- bzw. Mietstatus 42

Abbildung 6
Attraktivität verschiedener Ladelösungen für die Teilnehmenden 43

Abbildung 7
Attraktivität verschiedener Ladelösungen nach Einkommensgruppen 44

Abbildung 8
Attraktivität verschiedener Ladelösungen für Mietende und selbstnutzende Eigentümerinnen und Eigentümer 45

Abbildung 9
Maximal akzeptierte Distanz zwischen Wohnung und nächster Lademöglichkeit 46

Abbildung 10
Aktuelle Kosten für Ladestrom bzw. Kraftstoff sowie Zahlungsbereitschaft für Ladestrom nach Einkommensgruppen 47

VERZEICHNIS DER TABELLEN

Tabelle 1
Übersicht über die Interviews 20

Tabelle 2
Übersicht genannter Einflussfaktoren für den Aufbau von Ladeinfrastruktur in der Wohnungswirtschaft 21

Tabelle 3
Soziodemografische Charakteristika der Stichprobe 35

ABKÜRZUNGEN

AFIR	Alternative Fuels Infrastructure Regulation (EU-Richtline)
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
EPBD	Energy Performance of Buildings Directive (EU-Richtlinie)
GEIG	Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz
GewStG	Gewerbesteuergesetz
LIS	Ladeinfrastruktur
MPH	Mehrparteienhaus
StromStG	Stromsteuergesetz
UStG	Umsatzsteuergesetz
WEG	Wohnungseigentumsgesetz

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Forschung, Technologie
und Raumfahrt

IMPRESSUM

PROJEKTLEITUNG
Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI
Breslauer Straße 48, 76139 Karlsruhe
Annegret Stephan, annegret.stephan@isi.fraunhofer.de

VERANTWORTLICH FÜR DEN INHALT DES TEXTES
Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI
- Annegret Stephan
- Marvin Helferich
- Josephine Tröger

Noerr Partnerschaftsgesellschaft mbB
- Christian Mayer
- Florian Rast

GESTALTUNG
Zum goldenen Hirschen Berlin GmbH
Schlesische Str. 26, 10997 Berlin

VERFASST IM AUFTRAG VON
Technologieprogramm „IKT für Elektromobilität“,
gefördert vom Bundesministerium für Forschung,
Technologie und Raumfahrt, 11019 Berlin

ZITIEREMPFEHLUNG
Stephan, Annegret; Helferich, Marvin; Mayer, Christian; Rast, Florian; Tröger, Josephine (2025): Laden in Mehrparteienhäusern – Analyse von rechtlichen Grundlagen und Perspektiven der Anwenderinnen und Anwender. Auftraggeber: Technologieprogramm „IKT für Elektromobilität“. Karlsruhe/Berlin: Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI/Noerr Partnerschaftsgesellschaft mbB. doi: 10.24406/publica-6389

BILDNACHWEISE
Titel, Seite 9: KI-generiert, Seite 50: Adobe Stock

VERÖFFENTLICHT
November 2025

HINWEISE
Dieser Bericht einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Die Informationen wurden nach bestem Wissen und Gewissen unter Beachtung der Grundsätze guter wissenschaftlicher Praxis zusammengestellt. Die Autorinnen und Autoren gehen davon aus, dass die Angaben in diesem Bericht korrekt, vollständig und aktuell sind, übernehmen jedoch für etwaige Fehler, ausdrücklich oder implizit, keine Gewähr. Die Darstellungen in diesem Dokument spiegeln nicht notwendigerweise die Meinung des Auftraggebers wider.