

### Ladeinfrastruktur: Kostentransparenz und zweistufiges Vorgehen führt zum Erfolg.

**Rückmeldung aus einer STWEG-Versammlung: „Vertreter zweier Anbieter haben uns Lösungen für die Ladeinfrastruktur präsentiert, was die allgemeine Verwirrung weiter gefördert hat.“ Kein Wunder: Das Publikum interessiert sich vor allem auch für die Kosten - und die stehen bei Produktpräsentationen in der Regel nicht im Vordergrund.**

Grundlage für verlässliche Kostenschätzungen ist der Einstieg in ein Ladeinfrastrukturprojekt. Mit einer Situationsaufnahme vor Ort werden die wesentlichen Rahmenbedingungen ermittelt, wobei die wichtigste Frage: „reicht der Strom?“ in sehr vielen Fällen mit Ja beantwortet werden kann. Denn ein **Lade-Lastmanagement** ist heute in den allermeisten Fällen vom Energieversorger vorgeschrieben. Diese Steuerung regelt die Ladungen der einzelnen Elektroautos so, dass der Hausanschluss nicht überlastet wird.

Lade-Lastmanagement-Systeme zeichnen zudem die Stromverbräuche der einzelnen Wallboxen bzw. Autos automatisch auf, Elektroautos laden können sie sowieso. Schlechte Angebote sind selten, aber nicht jedes passt optimal zu jedem Bedarf.

### Definierte Begriffe verwenden

Wie eine Ladeinfrastruktur im Detail auszusehen hat, ist im Merkblatt SIA 2060 „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden“ beschrieben. Das Dokument umfasst über vierzig Seiten, wurde von Fachleuten verfasst (gegenwärtig in Überarbeitung) und schlägt verschiedene Ausbauschritte vor. Für bestehende Gebäude steht die Ausbaustufe **C1 Power to Garage** im Vordergrund, sichtbarer Bestandteil meistens ein Flachkabel. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, dass anschliessend der Endausbau auf Stufe **D Ready to Charge** sukzessive, dem Bedarf folgend, realisiert werden kann.

Deshalb wird empfohlen, dass bei Offertanfragen und Ausschreibungen konkret eine **Grundinstallation SIA 2060C1 Power to Garage** angefragt wird. Viel zusätzliche Informationen braucht es dann nicht mehr, die **Situationsaufnahme vor Ort** hat die Details vorgängig geklärt. Und noch eine Anmerkung: wenn im Zusammenhang mit Ladeinfrastruktur von Tiefgaragen die Rede ist, sind Garagenboxen, Carports, vermietete Aussenparkplätze etc. mitgemeint. Gemeinschafts-Parkieranlagen in Mehrparteiengebäuden wäre eventuell die bessere Bezeichnung.



Carport mit Flachkabel, ein Abstellplatz Ready to Charge

### Im Stockwerkeigentum brauchen wir Mehrheiten

Wir haben aktuell rund vier Prozent Elektroautos im Gesamtbestand. Das Verhältnis zeigt sich auch in den meisten Tiefgaragen und bedeutet: Die grosse Mehrheit, die über ein Ladeinfrastrukturprojekt bestimmen muss, hat (noch) gar keinen Nutzen. Trotzdem sollte die Grundinstallation zeitnah realisiert werden, im Idealfall ist sie vorhanden, wenn das erste Elektroauto geladen werden soll. Unkoordinierte Einzelschliessungen müssen meist eher früher als später einer durchdachten Lösung weichen und werden so zur Fehlinvestition.

### Argumente an der Miteigentümer - Versammlung

Die Grundinstallation ist ein Gemeinschaftswerk – und kostet weniger als viele vermuten: 500 bis 1'500 Franken je Abstellplatz sind anerkannte Richtwerte. Sie stellt sicher, dass jeder Abstellplatz bei Bedarf in kurzer Zeit und zu moderaten Kosten mit einer Wallbox ausgerüstet werden kann. Spätestens wenn Stockwerkeigentum verkauft wird, ein wichtiges Kriterium und damit ein Mehrwert.

Deshalb müssen die Kosten für eine Grundinstallation in Relation zu den Preisen von Abstellplätzen gesetzt werden: 30'000 Franken und mehr sind gängige Beträge. Für weniger als fünf Prozent wird der Wert eines Abstellplatzes gesteigert, für die nächsten Jahrzehnte.

### **Endausbau durch die tatsächlichen Nutzerinnen und Nutzer**

Ist die gemeinsam realisierte Grundinstallation vorhanden, können alle Abstellplätze bei Bedarf mit einer Wallbox ausgerüstet werden. Drei bis viertausend Franken kostet das in etwa und ist Sache der jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümer. Die haben aber auch einen unmittelbaren Nutzen: ihr Elektroauto, das in der Regel mehrere Zehntausend gekostet hat, kann bequem und kostengünstig daheim geladen werden.

### **Das Flachkabel ist die wirksamste Förderung der Elektromobilität**

„Ich wohne in einem Mehrparteienhaus, das Auto steht in einer Tiefgarage und ich kann da nicht laden.“ So lautet die meistgeäusserte Begründung, weshalb sich Käuferinnen und Käufer (nochmal) für ein Auto mit Verbrennungsmotor entscheiden. Mit dem Flachkabel vor oder über dem Abstellplatz fällt die Begründung fällt weg und einer Probefahrt mit dem Elektroauto steht nichts mehr im Weg. Bis das Auto geliefert wird, ist die Lademöglichkeit am Abstellplatz bereit.

Urs Salvisberg, sympacharge.gmbh

---