

## Schwerpunkt Energiewende und Immobilien

Das Laderecht für E-Fahrzeuge im Wohnrecht

Die Energiewende in der  
Wiener Bauordnungsnovelle 2020  
E-Mobilität in Wohnhausanlagen –  
technische Herausforderungen

Mietrecht  
Unternehmensveräußerung in Zeiten  
von Corona

Immobilienbesteuerung  
Präsentationsrecht und gebührenrechtliche  
Grundsätze

Forum Immobilientreuhänder  
Taubenabwehr – Erhaltungspflicht  
des Vermieters?

§ 16 WEG

E-Mobilität;  
Right to Plug;  
Car-Sharing;  
Lade-  
infrastruktur

# E-Mobilität in Wohnhausanlagen – technische Herausforderungen und Möglichkeiten

*Die Bereitstellung geeigneter Ladeinfrastruktur in Wohngebäuden gilt als entscheidend für den Durchbruch der Elektromobilität. Neben rechtlichen Hürden gilt es, besonders technische Unklarheit bezüglich geeigneter Umsetzungsvarianten und benötigter Anschlussleistung zu beseitigen. Ein Pilotprojekt in Wien lieferte dazu wertvolle Erkenntnisse.*

GUNTRAM PRESSMAIR/PAUL LAMPERSBERGER

## A. Hintergrund und Herausforderungen

Bei der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur handelt es sich um ein typisches „Henne-Ei-Problem“. Eine wachsende E-Flotte setzt ausreichend Ladestellen voraus und umgekehrt muss der Ausbau von Infrastruktur durch eine ausreichend große Anzahl an E-Pkw im Bestand gerechtfertigt sein.

### 1. Bedarf an Ladepunkten im Wohnbau

Konservative Prognosen gehen von einem E-Anteil der österreichischen Pkw-Flotte von ca 10% im Jahr 2030 aus. Laut einer Studie der TU Wien resultiert daraus ein Bedarf an knapp 900.000 Ladepunkten, wobei es sich davon bei 71% um privat zu errichtende Ladestellen handelt, allen voran auf Heimstellplätzen im Wohnbau.<sup>1)</sup>

Um darüber hinaus das politische Ziel zu verwirklichen, den Verkehrssektor bis 2050 CO<sub>2</sub>-frei zu gestalten, müssen laut Austriatech<sup>2)</sup> im Jahr 2030 österreichweit im Schnitt 34% der Haushalte über einen E-Pkw verfügen,<sup>3)</sup> was rund 1.300.000 Ladepunkte allein im Wohnbau erfordert.

Dass Ladepunkte vor allem in Wohnhäusern errichtet werden müssen, ergibt sich aus der Tatsache, dass private Fahrzeuge die meiste Zeit am hauseigenen Stellplatz verbringen und somit hier ausreichend Zeit zur Ladung vorhanden ist. Erhebungen aus ersten Pilotprojekten sprechen von ca 80–90% der

Energiemenge, die an hauseigenen Ladestationen geladen wird.<sup>4)</sup>

### 2. Technische und rechtliche Hürden

Die Bereitstellung von Ladepunkten gestaltet sich in der Praxis besonders in großvolumigen Wohnhausanlagen schwierig, bspw im Vergleich zu Einfamilienhäusern. Bei Bestandsgebäuden sind einerseits die technischen Gegebenheiten entscheidend, da

DI Guntram Pressmair und DI Paul Lampersberger beschäftigen sich als wissenschaftliche Mitarbeiter bei e7 energy innovation & engineering mit Zukunftsthemen rund um die Mobilitäts- und Energiewende.

- 1) *Tober/Bruckmüller/Fasthuber*, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge: Bedarf, Kosten und Auswirkungen auf die Energieversorgung in Österreich bis 2030. Institut für Fahrzeugantriebe & Automobiltechnik, Institut für Energiesysteme und Elektrische Antriebe, [https://oevk.at/fileadmin/Media/Saison\\_2018\\_19/Ladeinfrastruktur\\_fuer\\_Elektrofahrzeuge.pdf](https://oevk.at/fileadmin/Media/Saison_2018_19/Ladeinfrastruktur_fuer_Elektrofahrzeuge.pdf) (abgerufen am 20. 10. 2020).
- 2) *Eberhard/Steger-Vonmetz* in *Austriatech* (Hrsg), Elektro-Autos zuhause laden, <https://www.austriatech.at/assets/Uploads/Publikationen/PDF-Dateien/7a80fa2cb2/WEB-Mobility-Explored-April-2019.pdf> (abgerufen am 20. 10. 2020).
- 3) Unter der Annahme, dass Neuzulassungen, Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad konstant bleiben.
- 4) *Hüttler/Lampersberger/Pressmair/Gredler/Golub*, Pilotprojekt Elektromobilität 2030. Umsetzung Elektromobilitätsszenario 2030 in einer bestehenden Wohnhausanlage, [https://www.e-sieben.at/publikationen/18056\\_e-MobPilotprojekt/Konferenzbeitrag\\_EnInnov\\_2020\\_Pressmair\\_Lampersberger\\_Huetlerer.pdf?m=1582112393&c](https://www.e-sieben.at/publikationen/18056_e-MobPilotprojekt/Konferenzbeitrag_EnInnov_2020_Pressmair_Lampersberger_Huetlerer.pdf?m=1582112393&c) (abgerufen am 20. 10. 2020).

die vorhandenen Elektroinstallationen oft nicht auf die zusätzlichen Lasten, die durch das Laden von Elektroautos entstehen, ausgelegt sind. Bei Neubauprojekten stellt sich andererseits die Frage, wie die Anschlüsse ausgelegt werden müssen, um genügend Leistung für die Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Relevant ist diese Thematik vor allem für Wohnbauträger und Verteilnetzbetreiber, um eine beidseitig tragbare Einigung bei der Dimensionierung der Anschlussleistung und den damit verbundenen Kosten zu erreichen.

Überdies spielt der rechtliche Rahmen eine wesentliche Rolle. Im aktuellen Regierungsprogramm der Bundesregierung findet sich das Ziel, ein „Right to Plug“ im Wohnrecht zu implementieren. Ein solches Laderecht würde das notwendige Zustimmungsverfahren, um am eigenen Parkplatz eine Ladestation errichten zu können, deutlich vereinfachen. Konkret soll das mit der Novelle des WEG umgesetzt werden. Im Zuge dessen ist zu erwarten, dass nicht mehr der Errichter der Ladestation eine Zustimmung der übrigen WEer einholen muss, sondern allfällige Einsprüche aktiv eingebracht werden müssen.<sup>5)</sup> Abhängig von der technischen Umsetzungsvariante (siehe Abschnitt B) ist derzeit noch das Einholen einer solchen Zustimmung notwendig.

## B. Lösungsmöglichkeiten

### 1. Technische Umsetzungsvarianten

Die Einrichtung geeigneter Ladeinfrastruktur kann in Wohnhäusern auf unterschiedliche Weise erfolgen, wobei sich drei gängige Varianten unterscheiden lassen<sup>6)</sup> (siehe Abbildung 1). Im Folgenden werden diese Varianten kurz beschrieben und die technischen Vor- und Nachteile sowie die rechtlichen Implikationen erläutert.

#### a) Variante A: Einzelanlage am Wohnungsanschluss

In der Variante A werden die bestehenden Anschlüsse der Wohnungen für die Versorgung der Ladepunkte genutzt. Somit muss kein zusätzlicher Zählpunkt errichtet werden und die Abrechnung erfolgt über den bestehenden Wohnungszähler. Diese Variante ist jedoch in Bestandsgebäuden nur möglich, wenn der Zählerverteiler in günstiger Lage (bspw. zentral im Keller oder Erdgeschoß) vorliegt, da von hier eine eigene Leitung bis zum Stellplatz gelegt werden muss, was wiederum zusätzliche Kosten verursacht. Außerdem ist die Anzahl der Stellplätze, die auf diese Weise versorgt werden können, durch die verfügbaren Platzreserven am Zählerverteiler begrenzt. Diese Variante eignet sich ausschließlich für eine fixe Stellplatzzuordnung.

Aus wohnrechtlicher Sicht ist diese Variante ähnlich wie die folgende Variante B zu bewerten.

#### b) Variante B: Einzelanlage mit eigenem Anschluss

In Variante B wird für jeden neu errichteten Ladepunkt ein separater Zähler in zentraler Lage installiert. Dies ermöglicht eine Versorgung unabhängig

von der Wohnungsanspeisung und somit ist die Wahl eines unabhängigen Stromlieferanten/Tarifs möglich. Es wird jedoch für jeden Ladepunkt ein eigener Netzzutrittspunkt benötigt, welcher Anschaffungs- und auch laufende Kosten verursacht.

Wiederum eignet sich diese Variante nur für eine fixe Stellplatzzuordnung und es müssen ausreichend Platzreserven am Zählerverteiler vorliegen.

Da es sich bei den Varianten A und B um individuelle Lösungen einzelner WEer handelt, bei welchen die nötigen baulichen Änderungen idR die allgemeinen Teile des Hauses betreffen, stellen sie eine Änderung nach § 16 WEG dar. Daraus ergibt sich die rechtliche Anforderung, dass alle Eigentümer dem Einbau der Ladestation zustimmen müssen. Ende 2019 stellte jedoch ein Urteil des OGH fest, dass eine Ladestation als eine „privilegierte Maßnahme“ iSd § 16 Abs 2 Z 2 WEG zu sehen ist, wodurch die Zustimmung der Miteigentümer gerichtlich eingefordert werden kann. Dies gilt jedoch nur für Ladepunkte mit einer maximalen Ladeleistung von 3,7 kW. Für höhere Ladeleistungen, wie bei einer dreiphasigen 22 kW-Wallbox, trifft dies nicht zu. In diesen beiden Varianten A und B trägt außerdem allein der änderungswillige WEer sämtliche Errichtungskosten für die Ladestation und notwendige Leitungsinfrastruktur.

#### c) Variante C: Gemeinschaftsanlage

Die dritte Variante C beschreibt eine Gemeinschaftsanlage, bei der ein einzelner Zähler in zentraler Lage für die Ladeinfrastruktur eingerichtet wird und die Versorgung und Abrechnung der einzelnen Ladepunkte von einem Ladestellenbetreiber übernommen wird. Dies ermöglicht nicht nur eine flexible Stellplatzzuordnung, sondern auch den Einsatz eines intelligenten Lastmanagementsystems, welches Überlastungen vermeidet und ggf. eine bestimmte Ladestrategie verfolgt. Außerdem ermöglicht Variante C die praktikable Erweiterung um zusätzliche Ladepunkte und kann somit mit zunehmender E-Mobilitätsdichte im Haus „mitwachsen“. Die Stellplatzzuordnung kann flexibel gestaltet sein, da eine Authentifizierung und Abrechnung mittels Ladekarte an der Wallbox möglich ist. Somit könnten auch hausfremde Besucher an der Ladestation laden.

Anders als in den Varianten A und B, in denen ein gewillter Eigentümer eine Änderung im allgemeinen Gebäudebereich anstrebt, verfolgt die Gemeinschaftsanlage in Variante C ein Interesse der EigG. Aus wohnrechtlicher Sicht entspricht die Errichtung daher einer außerordentlichen Maßnahme der Verwaltung nach § 29 WEG, wofür die Zustimmung der Mehrheit der Eigentümer erforderlich ist.

5) Für eine detaillierte Betrachtung zum Thema „Right to Plug“ im Wohnrecht s. *Frankl-Templ*, Das Laderecht für E-Fahrzeuge im Wohnrecht, in diesem Heft Seite 334.

6) *Hüttler/Amann/Lampersberger/Fidler*, Nachrüstung von Ladestationen in bestehenden großvolumigen Wohngebäuden, [https://www.wu.ac.at/fileadmin/wu/d/i/iplaw/Fidler/Studie\\_Nachruetzung\\_von\\_Ladestationen.pdf](https://www.wu.ac.at/fileadmin/wu/d/i/iplaw/Fidler/Studie_Nachruetzung_von_Ladestationen.pdf) (abgerufen am 20. 10. 2020).

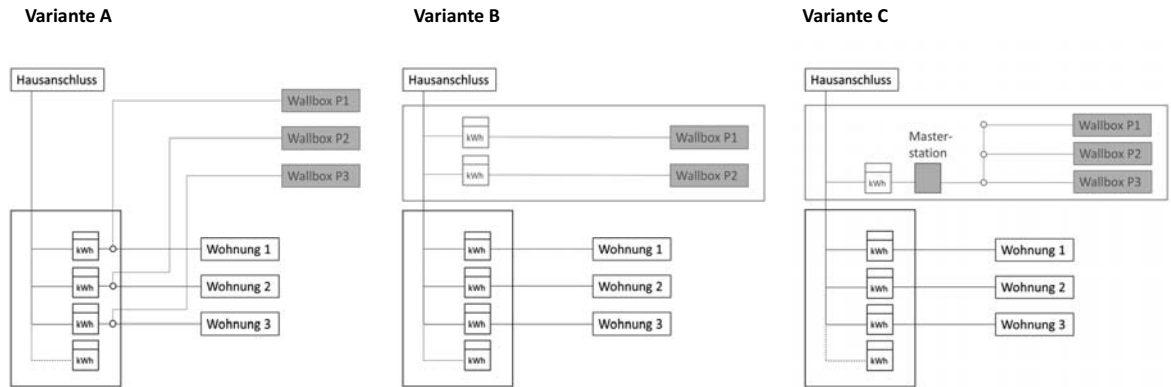


Abb 1: Schematische Darstellung der drei technischen Umsetzungsvarianten

## 2. Lastmanagement

Ein Lade- oder Lastmanagementsystem, das bei der Errichtung einer Gemeinschaftsanlage (Variante C) implementiert werden kann, dient dem Zweck, die verfügbare Anschlussleistung optimal für das Laden der E-Fahrzeuge auszunutzen. Derzeit marktübliche Standardlösungen entsprechen einem „statischen“ Lastmanagementsystem mit Gleichverteilungsfunktion. Das bedeutet, das System sorgt dafür, dass ein bestimmter maximaler Leistungswert von der gesamten Ladeinfrastruktur nicht überschritten wird und, wenn notwendig, die verfügbare Leistung gleichmäßig auf alle ladenden Fahrzeuge aufgeteilt wird. Mit der vollständigen Verbreitung von Smart Meters ist in Zukunft auch ein „dynamisches“ Lastmanagement möglich, das auch die übrigen Lasten im Haus (Verbräuche der Wohnungen etc) berücksichtigt und somit sicherstellt, dass am gesamten Hausanschluss keine Überlastungen auftreten. IdZ kann auch eine hauseigene Photovoltaik-Anlage miteinbezogen werden und die Fahrzeuge bevorzugt dann geladen werden, wenn gerade Sonnenstrom zur Verfügung steht. Letztendlich werden sich am Markt auch Ladesteuerungen etablieren, die zeitlich variable Stromtarife optimal ausnutzen (bspw günstiger Nachtstrom oder Sonnenstrom).

### Praxistipp: Gemeinschaftsanlage mit Lastmanagement

In großvolumigen Wohnhausanlagen mit einer größeren Anzahl an Stellplätzen ist aus technischer Sicht die Errichtung einer Gemeinschaftsanlage mit Lastmanagementfunktion (Variante C) zu empfehlen. Falls jedoch Einzelanlagen installiert werden, sollten diese technisch so konzipiert sein, dass sie später in eine Gemeinschaftsanlage integriert werden können.

## C. Erkenntnisse aus der Praxis

Um der Frage nachzugehen, wie sich die Nachrüstung von Ladeinfrastruktur in einer bestehenden Wohnhausanlage auf den vorhandenen elektrischen Hausanschluss auswirkt, wurde im Frühjahr 2019 das „Pilotprojekt Elektromobilität 2030“ ins Leben gerufen. Im Zuge dessen wurde bei einer großvolumigen Wohnhausanlage mit 22 Wohneinheiten in Wien Liesing in der hauseigenen Tiefgarage eine Ladestation mit

insgesamt zwölf Ladepunkten errichtet. Diese wurde als Gemeinschaftsanlage (Variante C) konzipiert und mit einem marktüblichen statischen Lastmanagementsystem mit Gleichverteilungsstrategie ausgestattet. Für einen Pilotzeitraum von sechs Wochen tauschten dann zwölf Bewohner ihren Verbrenner gegen ein zur Verfügung gestelltes Elektroauto. Somit konnte ein Szenario mit einer E-Mobilitäts-Durchdringung von über 50% in der Praxis erprobt werden.

Es stellte sich die Frage, ob das eingesetzte Lastmanagementsystem gewährleisten kann, dass alle geplanten Ladepunkte installiert werden können, ohne dass zusätzliche Anschlussleistung zugekauft oder sogar ein zusätzlicher Trafo errichtet werden muss. Der vorhandene Hausanschluss verfügte über 92 kW, womit sowohl Ladeinfrastruktur als auch Wohnungen versorgt werden mussten.

### Praxisprojekt: Pilotprojekt Elektromobilität 2030

Das Projekt wurde im Rahmen des Klima- und Energiefonds-Programms „Elektromobilität in der Praxis“ von e7 energy innovation & engineering initiiert und gemeinsam mit den Partnern Wien Energie, Wiener Netze und Urban Innovation Vienna in einem Wohnhaus der gemeinnützigen Bau- und Wohnungsgenossenschaft „Wien-Süd“ umgesetzt. Es sollte in der Praxis herausgefunden werden, ob die vorhandene Leistungskapazität des bestehenden Hausanschlusses ausreicht, wenn mehr als die Hälfte der Parteien ein E-Auto besitzt.

Nach Abschluss der Pilotphase zeigte sich, dass die zwölf Nutzer, die sich für das Pilotprojekt gemeldet hatten, in den sechs Wochen im Durchschnitt 1.756 km zurücklegten. Hochgerechnet auf ein ganzes Jahr sind das rund 15.000 km bzw umgelegt auf einen Tag knapp 41 km. Diese Werte liegen etwa 20% über dem österreichischen Durchschnitt für private Pkw-Nutzung.<sup>7)</sup> Die nötige Energie wurde zu 85% aus der hauseigenen Ladeinfrastruktur bezogen. Lediglich

7) Statistik Austria 2019, Energieeinsatz der Haushalte – Fahrleistungen, Treibstoffeinsatz und Energieverbrauch privater Pkw, [http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET\\_PDF\\_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=034835](http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_PDF_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=034835) (abgerufen am 2. 11. 2020).



13% wurden an öffentlichen Ladestationen bezogen, obwohl die Nutzer auch die Möglichkeit hatten, kostenfrei an öffentlichen Ladesäulen zu laden. Ein kleiner Rest entfiel auf andere private Ladestationen, die nicht gemessen wurden. Insgesamt wurden 341 Ladevorgänge registriert, nur 7% davon waren Vollladungen, also Ladevorgänge, bei denen mindestens 70% der gesamten Akkukapazität geladen wurde. Der Grund für diesen niedrigen Wert liegt darin, dass die typischen regelmäßigen Fahrwege der Nutzer im Bereich von unter 50 km pro Fahrt liegen. Bei der Auswertung der Lastprofile an den einzelnen Ladepunkten wurde sichtbar, dass sich die Ladekurven unterschiedlicher E-Pkw-Modelle deutlich unterscheiden. Ausschlaggebend dafür sind in erster Linie unterschiedliche Lademodi (ein-, zwei-, dreiphasig), Nennladeströme (16 bzw. 32 A je Phase) und die Bauweise bzw. das Batteriemanagementsystem des Fahrzeugs.

#### Praxistipp: Ladeleistungen von E-Fahrzeugen

Handelsübliche Wallboxen ermöglichen idR eine Ladeleistung von bis zu 22 kW. Dennoch ist zu beachten, dass der Großteil der aktuellen Fahrzeugmodelle nur eine Ladeleistung kleiner 11 kW zulässt. Hinzu kommt, dass derzeit viele Modelle davon nur einphasig laden. Dabei ist zu beachten, dass einphasiges Laden derzeit in Österreich nur mit 16 A zulässig ist, damit die Entstehung von Schiefasten vermieden wird.<sup>8)</sup> Ein E-Auto, das 7,4 kW einphasig laden könnte (mit 32 A), darf somit nur mit 3,7 kW geladen werden (16 A).

In Bezug auf den Hausanschluss zeigten die Messdaten, dass es trotz intensiver Nutzung der Ladeinfrastruktur zu keinem Zeitpunkt zu einer Überlastung kam und die verfügbare Anschlussleistung bei weitem nicht ausgeschöpft wurde. Die höchsten Lastspitzen wurden in den Abendstunden zwischen 18:00 und 20:00 Uhr gemessen und liegen im Bereich von 55 kW. Wird nur der Verbrauch des Hauses ohne die Ladeinfrastruktur betrachtet, liegen diese bei etwa 30 kW (Abbildung 2). Durch das Laden der E-Fahrzeuge erhöhen sich demnach die Lastspitzen am Hausanschluss deutlich, was darauf zurückzuführen ist, dass im Wohnbau die Lastspitzen ohnehin meist am Abend auftreten und diese durch das Anstecken der E-Pkw verstärkt werden. Aufgrund der hohen verfügbaren Anschlussleistung im Objekt von 92 kW ergibt sich jedoch auch inklusive Ladungen eine Reserve von rund 40% am Hausanschluss.

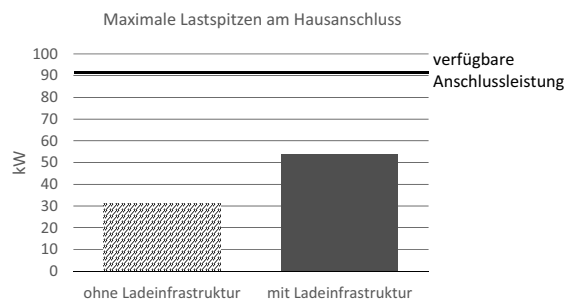


Abb. 2: Maximale Lastspitzen am Hausanschluss im Pilotprojekt Elektromobilität 2030

Obwohl in diesem Pilotversuch bereits ein marktübliches Lastmanagementsystem eingesetzt wurde, zeigen die Ergebnisse, dass es noch großes Potenzial zur Lastverschiebung gibt. Zukünftige Lastmanagementsysteme (wie das oben vorgestellte „dynamische Lastmanagementsystem“) werden es ermöglichen, die Erhöhung der Lastspitzen durch die Ladeinfrastruktur zu minimieren und stattdessen freie Anschluss- bzw. Netzkapazitäten in der Nacht zu nutzen. Somit wird eine Verstärkung des Hausanschlusses auch bei hoher Durchdringung mit E-Pkw vermieden werden können.

## D. Ausblick

### 1. Auslegung in der Praxis

Für die Auslegung von elektrischen Hausanschlüssen wird in der Praxis ein Gleichzeitigkeitsfaktor herangezogen. Der Gleichzeitigkeitsfaktor wird als Quotient der maximal erwarteten Spitzenleistung und der Summe der einzelnen Anschlussleistungen der Verbraucher berechnet. Damit kann abgeschätzt werden, für welche maximale Lastspitze ein Hausanschluss ausgelegt werden muss. Für E-Ladestationen ist diese Herangehensweise jedoch nur bei ungesteuerten Ladevorgängen, also ohne Lastmanagement, zielführend. Schließlich werden bei gesteuertem Laden zufällige Lastspitzen gezielt vermieden. Somit muss hier die Frage gestellt werden, welche Anschlussleistung für die Ladeinfrastruktur vorgesehen (und durch das Lastmanagement begrenzt) werden muss, um die Fahrzeuge stets zufriedenstellend laden zu können. Dies hängt jedoch stark von der Fahrleistung der Nutzer und von den verwendeten E-Pkw-Modellen ab. Überdies können sich die technischen Voraussetzungen in unterschiedlichen Bestandsgebäuden sowie bei Neubauprojekten deutlich unterscheiden. Im Einzelfall können daher bei Gemeinschaftsanlagen nur eine individuelle Auslegung und Simulation des Lastmanagementsystems einen optimalen Betrieb sicherstellen und gleichzeitig eine Überdimensionierung des Anschlusses vermeiden.

### 2. Potenziale für E-Carsharing

Die Auswertung der zurückgelegten Strecken im Pilotprojekt macht deutlich, dass das Fahrverhalten der Nutzer sehr unterschiedlich ausfällt. Während einige Vielfahrer in den sechs Wochen 2.000–3.000 km zurücklegten, waren es bei den Wenigfahrern nur ca. 600 km. Bei letzterer Gruppe könnte daher die gemeinsame Nutzung eines Fahrzeugs im E-Carsharing sinnvoll und kostengünstig sein. Das ist vor allem dann der Fall, wenn durch die Sharing-Lösung Gruppen mit unterschiedlichen Mobilitätsmustern zusammengebracht werden – bspw. Wochentags- und Wochenendnutzer.

8) TAEV – Technische Anschlussbedingungen für den Anschluss an öffentliche Versorgungsnetze mit Betriebsspannungen bis 1000 Volt. Österreichs Energie.

**Praxisprojekt: DIDIS – Dirmhirngasse****District Sharing**

Der Erfolg eines E-Carsharing-Angebots hängt von der Anzahl der aktiven Nutzer ab. Um besonders in der Anfangsphase eine ausreichende Anzahl an Nutzern zu erreichen, wurde am Standort des Pilotprojekts das Folgeprojekt DIDIS ins Leben gerufen. Bei dem durch den Klima- und Energiefonds geförderten Projekt wird ein gebäudeübergreifendes E-Carsharing getestet, in dem die Bewohner zweier benachbarter Wohnhausanlagen ein E-Fahrzeug gemeinsam nutzen.

## SCHLUSSTRICH

*Im Vergleich zu Einfamilienhäusern erschweren in Wohnhausanlagen technische und rechtliche Barrieren die Bereitstellung von Ladestationen.*

*In Wohnhäusern mit einer großen Anzahl an Stellplätzen ist die Errichtung einer Gemeinschaftsanlage inklusive Lastmanagement sinnvoll.*

*Wie das Pilotprojekt zeigt, können damit problemlos mehr als die Hälfte der Bewohner einer Wohnhausanlage auf E-Mobilität umsteigen, ohne dass der elektrische Hausanschluss verstärkt werden muss.*

*Durch individuelle Simulation und Auslegung des Hausanschlusses kann eine maßgeschneiderte Lösung gefunden und Überdimensionierung vermieden werden.*

*E-Carsharing bietet zusätzlich eine vielversprechende Mobilitätslösung für Wohnhausanlagen.*

## GLOSSAR

Begriff	Beschreibung
Ladestation/Ladestelle	Öffentliche oder private Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge mit einem oder mehreren Ladepunkten.
Lastmanagement	Regelung für Ladestationen zur optimalen Ausnutzung verfügbarer Ladeleistungen.
Ladepunkt	Anschluss für das Laden eines Elektrofahrzeuges. An einem Ladepunkt kann zur gleichen Zeit immer nur ein Fahrzeug laden.
Wallbox	Wandladestation. Im privaten Bereich wird ein Ladepunkt meist als Wallbox ausgeführt.

## NÜTZLICHE LINKS

Pilotprojekt Elektromobilität 2030	<a href="http://www.e-sieben.at/de/projekte/18056_Pilotprojekt_Elektromobilitaet_2030.php">www.e-sieben.at/de/projekte/18056_Pilotprojekt_Elektromobilitaet_2030.php</a>
E-Carsharing Projekt DIDIS – Dirmhirngasse District Sharing	<a href="http://www.e-sieben.at/de/projekte/19069_DIDIS_e_carsharing.php">www.e-sieben.at/de/projekte/19069_DIDIS_e_carsharing.php</a>
Studie zur Nachrüstung von Ladestationen in bestehenden großvolumigen Wohngebäuden	<a href="http://www.e-sieben.at/de/projekte/17036_E_Ladestationen_grossvolumige_Wohngebäude.php">www.e-sieben.at/de/projekte/17036_E_Ladestationen_grossvolumige_Wohngebäude.php</a>