

Aufladen im Kondominium

Praxisleitfaden für Verwalter
und Eigentümer



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE

Index

Vorwort	3	3 Genehmigungen und rechtliche Vorgaben	17
1 Elektromobilität	5	3.1 Baurechtliche Genehmigungen	17
1.1 Herausforderungen und Chancen	5	3.2 Zustimmung des Kondominiums	17
1.2 Situation und Entwicklungen in Südtirol	6	3.3 Sicherheit und Brandschutz	17
2 Ladestationen und Ladepunkte	7	3.3.1 Installation in „weniger sensiblen“ Bereichen - Garage < 300 m² oder Außenbereiche	18
2.1 Allgemeine Prinzipien	7	3.3.2 Installation in "kontrollpflichtigen" Bereichen - Garagen >300 m²	18
2.1.1 Vorteile	7	4 Praktisches Beispiel: Ladepunkte Schritt für Schritt installieren	19
2.1.2 Anwendungsbereich	7	Beispiel: Private Wallbox am privaten POD < 6 kW	
2.1.3 Wesentliche Bestandteile von Ladesystemen	7	für einen Stellplatz oder eine Garage in einer Gemeinschaftsgarage > 300 m² (brandschutzkontrollpflichtig)	19
2.2 Merkmale der verschiedenen Systeme	8	5 Gesetzliche Bestimmungen	21
2.2.1 Stromart: AC oder DC?	8	5.1 Recht auf Installation und Nutzung von Gemeinschaftsbereichen	21
2.2.2 Art der Anlage: einphasig oder dreiphasig?	8	5.2 Vereinfachungsdekret SCIA und genehmigungsfreie Bautätigkeit	21
2.2.3 Lademodus: das Zusammenspiel der einzelnen Komponenten	9	5.3 Elektrischer Anschluss und Anlagenvorschriften	21
2.3 Anschlussmöglichkeiten an das Stromnetz	10	5.4 Rundschreiben Nr. 2/2018 der Feuerwehr	21
2.3.1 Laden über einen privaten POD - Individuelle Verbrauchserfassung und Abrechnung	11	5.5 Landesgesetz und Bestimmungen	22
2.3.2 Laden über den gemeinschaftlichen POD - Gemeinschaftliche Verbrauchserfassung und Abrechnung	13	6 FAQ und nützliche Links	23
2.3.3 Laden über externe Anbieter „Schlüselfertige“ Systeme	15	6.6 Fragen und Antworten	23
		6.7 Links und Kontakte	23
		7 Anhang A: Leitlinien für die Installation von Infrastrukturen zum Laden von E-Fahrzeugen	
		8 Anhang B: Übersichtstabelle Beiträge - Bereich Elektromobilität und verwandte Bereiche	

Das nennt man Freiheit:
das eigene Auto ganz bequem zu Hause
aufladen – genau wie das eigene Handy!

Vorwort

Südtirols Landschaft ist geprägt von Bergen und Alpenpässen. Das Thema Verkehr und Mobilität stellt uns daher vor große Herausforderungen. Mit dem Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035 hat das Land, in Anlehnung an die EU-Richtlinien, klare Prioritäten gesetzt.

Investitionen in Infrastruktur, Fördermaßnahmen und vielfältige Lösungen werden den Wandel begleiten. Die Elektromobilität ist dabei ein wesentlicher Baustein, um die Lebensqualität der Menschen und den Schutz der Umwelt nachhaltig zu verbessern.

Bereits heute verfügt Südtirol über mehr als 900 öffentlich zugängliche Ladepunkte sowie über 30.000 zugelassene Elektro- und Hybridfahrzeuge. Gleichzeitig nutzen jährlich mehr als 200 Millionen Fahrgäste den öffentlichen Nahverkehr. Durch ein flächendeckendes Angebot soll der Individualverkehr reduziert werden.

Ein zentraler Aspekt ist das Laden zu Hause. In Italien leben rund 60% der Bevölkerung, in Südtirol sogar über 70%, in Mehrfamilienhäusern. Elektrofahrzeuge werden also in den meisten Fällen, und künftig noch mehr, zu Hause geladen.

Diese Broschüre zeigt, wie sichere Ladestationen in Mehrfamilienhäusern installiert werden können, und beantwortet die häufigsten Fragen rund um das Heimladen.

Wir wünschen Ihnen eine aufschlussreiche Lektüre und eine gute Fahrt!

Parores Danfora

Le Südtirol, caraterisé da n raiun de munts y da jus alpins, é dan da de gran desfides liades ala gestiun di flusc de trafich. Porchël é la mobilité sostignibla na priorité, aladô dles directives europeïches y dl **plann provincial dla mobilité stostignibla 2035**.

La Provincia investësc te infrastrotöres, contribuc y soluziuns desvalies por accompagné la transiziun, y la mobilité eletrica é n sostëgn essenzial por mioré la cualité dla vita y dl ambiënt.

Bele aldedaincö él tla Provincia plü co **900 fossenares publiches da ciarié sò strom**, y passa **30.000 auti eletrics y ibrids registrá**. Tl medemo tëmp á le trasport public passé i **200 miliuns de passajiers al ann**, cun na rëi forüda che ciara da smendrí l'adoranza dl auto privat.

N aspet zentral, indere, reverda le **ciarié sò te ciasa**. Incër le 60% dla popolaziun dla Talia, y passa le 70% dla popolaziun dl Südtirol abitëia condominiums, y al é porchël te chësc post che i proprietars di auti eletrics ciaria o orará normalmënter ciarié sò le meso eletrich.

Chësc codejel mostra sciöche an pó adaté les infrastrotöres che vá debojëgn ti condominiums, y respogn ales domandes che vëgn dant plü gonot sura le ciarié sò a ciasa.

Metun man y na buna letöra



Daniel Alfreider
Landesrat für Mobilität
Assessor für la mobilité

1 Elektromobilität

Allgemeine Informationen

Die Elektromobilität als Herzstück der Energiewende im Verkehrssektor. Sie spielt eine entscheidende Rolle bei der Verringerung schädlicher Emissionen und ist ein wesentlicher Faktor, um die Klimaziele zu erreichen.

1.1 Herausforderungen und Chancen

Zu den Herausforderungen, die den Übergang zu neuen Lebensstilen im Zuge der Energiewende begleiten, gehört auch die Elektromobilität. Diese ist die tragende Säule schlechthin im Verkehrsbereich. Elektromobilität wird sich mehr und mehr durchsetzen und dabei mit strategischen Aspekten der Stadtplanung verknüpft.

Dieser Wandel wird auch von den Menschen wahrgenommen: 70% der Europäerinnen und Europäer sind laut Umfragen bereit, beim nächsten Kauf ein Elektroauto zu wählen.

Die durchschnittliche reale Reichweite heute üblicher Modelle liegt zwischen 200 und 350 km. Diese Entfernungen sind für die tägliche Nutzung – etwa den Weg zwischen Wohnort und Arbeitsplatz, Fahrten innerhalb der Stadt, Pendelstrecken oder Ausflüge – mehr als ausreichend.

Die Anzahl an Heimladestationen nimmt zu, gleichzeitig wird das Netz öffentlicher Schnellladestationen kontinuierlich ausgebaut.

Laut Studien unabhängiger Institute kann in Italien ein durchschnittlicher Autofahrer, der ein Elektrofahrzeug nutzt, im Vergleich zum Besitzer eines herkömmlichen Verbrennerfahrzeugs mehr als 2.000 € pro Jahr einsparen. Darüber hinaus

ist das Brandrisiko bei E-Fahrzeugen um ein Vielfaches geringer.

Trotzdem gibt es weiterhin zahlreiche Vorurteile gegenüber Elektroautos. Einige davon betreffen tatsächliche Fakten, wie der Notwendigkeit die Schnellladeinfrastruktur auf gesamtstaatlicher Ebene auszubauen, oder den komplexen Umgang mit dem Lebenszyklus von Batterien. Andere hingegen haben keinen nachvollziehbaren Grund, bleiben aber aufgrund einer generellen Skepsis gegenüber Veränderungen, bestehen.

Die aktuellen Herausforderungen erfordern ein Handeln in folgenden Bereichen: rasche technologische Weiterentwicklung, Senkung der Kosten von Elektrofahrzeugen und Ausbau der Ladeinfrastruktur.

In diesem Sinne setzen die Strategien neben Fördermaßnahmen auch auf gezielte Investitionen, die einen ausgewogenen Übergang ermöglichen sollen, um:

- Elektrofahrzeuge noch erschwinglicher machen
- die Ladeinfrastruktur weiter auszubauen
- das Stromnetz zu Spitzenzeiten der Nachfrage anzupassen
- eine industrielle Wertschöpfungskette für recycelbare Batterien zu fördern



Mit dem Ausbau der Ladepunkte und dem Einsatz von Technologien wie Vehicle-to-Grid (V2G) wird es bald möglich sein, dass Elektrofahrzeuge nicht nur geladen werden, sondern auch Energie in das Stromnetz (oder in ein Gebäude) zurückspeisen können. Dadurch wird das Elektroauto vom reinen Fortbewegungsmittel zu einer Energiequelle.

Die Installation von Photovoltaikanlagen in Mehrfamilienhäusern erhöht die energetische Unabhängigkeit des Gebäudes, senkt die Stromkosten deutlich und trägt zum Ziel des Klimaplan Südtirol 2040 bei, den Anteil erneuerbarer Energien bis 2030 auf 60% zu steigern.

1.2 Situation und Entwicklungen in Südtirol

Das Jahr 2025 markierte einen positiven Wendepunkt und einen neuen Impuls für die nachhaltige Mobilität. Im ersten Halbjahr 2025 wurden in Europa nahezu 2 Millionen Elektroautos neu zugelassen – 30% mehr als im Vorjahr. Wenn der aktuelle Trend weiter anhält, dürften Elektrofahrzeuge bis 2035 zwischen 90 und 100% der Neuzulassungen ausmachen.

Allerdings bedarf es einer Kombination aus stabilen Fördermaßnahmen, vereinfachten bürokratischen Verfahren und langfristig angelegten Unterstützungsprogrammen, um die erreichten Fortschritte dauerhaft zu sichern und Italien auf den Weg zu den für 2030 vorgesehenen Dekarbonisierungszielen bringen.

Südtirol folgt diesem globalen Trend. Von Januar bis Dezember 2025 wurde ein Anstieg der Neuzulassungen von Elektroautos um 16% verzeichnet. Diese Entwicklung ist ein wichtiges Signal und bestätigt die Wirksamkeit der von der Autonomen Provinz Bozen geförderten Maßnahmen. In den vergangenen drei Jahren wurden rund 4,5 Millionen Euro an Beiträgen für den Kauf von Elektrofahrzeugen sowie mehr als 2,3 Millionen Euro für die Installation von Ladesystemen bereitgestellt.

Aufgrund des starken Anstiegs der eingereichten Förderanträge hat das Land für das Jahr 2026 beschlossen, 3,6 Millionen Euro für Fahrzeuge und Ladesysteme bereitzustellen.*

* Siehe Anhang „Förderungen für die Elektromobilität“

Daten auf EU - Ebene*

+ 30 %

Neuzulassungen von Elektroautos

- 19 %

Neuzulassungen Benzinfahrzeuge

- 24 %

Neuzulassungen Dieselfahrzeuge

* Prozentangaben für das Jahr 2025 im Vergleich zu 2024 (Quelle: ACEA, Januar 2026)

2 Ladestationen und Ladepunkte

Die Installation einer Ladestation in einem Mehrfamilienhaus ist einfach, sicher und gesetzlich klar geregelt.

2.1 Allgemeine Prinzipien

2.1.1 Vorteile

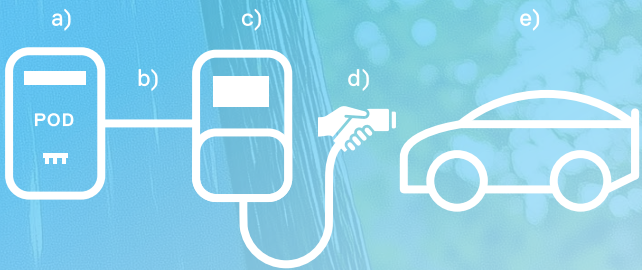
Die Vorteile der Installation von Ladestationen in bestehenden Kondominien umfassen:

- **Steigerung des Immobilienwerts:** Die Gebäude werden auf aktuelle und zukünftige Anforderungen vorbereitet.
- **Komfort und Unabhängigkeit:** Das Laden zu Hause ermöglicht eine größere Unabhängigkeit von öffentlichen Ladeinfrastrukturen.
- **Kosteneinsparung:** Zugang zu günstigen Haushaltsstromtarifen und öffentlichen Förderungen.
- **Sicherheit:** Zertifizierte Ladestationen, die fachgerecht installiert werden.

2.1.3 Wesentliche Bestandteile von Ladesystemen

Ein Ladesystem für Elektrofahrzeuge setzt sich im Allgemeinen aus folgenden Bestandteilen zusammen:

- a) Entnahmepunkt der Energie (POD – Point of Delivery) (privater oder gemeinschaftlicher Stromanschluss)
- b) Verbindung zwischen dem Energieentnahmepunkt und der Ladestation
- c) **Ladestation** (Ladesäule oder Wallbox, die über einen oder mehrere Ladepunkte verfügen kann)
- d) **Verbindung zwischen der Ladestation und Fahrzeug**
- e) **Das Elektrofahrzeug**



2.1.2 Anwendungsbereich

Dieser Leitfaden bietet Hausverwaltungen, Planern, Eigentümern und Mietern eine praktische, technische und rechtliche Orientierung für die Installation von Ladepunkten mit Standardleistung (3,7–7,4 kW) oder höherer Leistung (11–22 kW) in Wechselstrom (AC) in Garagen oder privaten Stellplätzen bestehender Gebäude. Schnellladestationen mit Gleichstrom (DC) sind im privaten Bereich derzeit noch wenig verbreitet und erfordern höhere Anschlussleistungen. Das Thema wird daher technisch nur am Rande behandelt. Die rechtlichen und verfahrensbezogenen Vorgaben für AC-Ladesysteme gelten jedoch grundsätzlich auch für DC-Ladesysteme.

2.2 Merkmale der verschiedenen Systeme

2.2.1 Stromart: AC oder DC?

Jede Batterie kann elektrische Energie nur als Gleichstrom aufnehmen oder abgeben. Der wesentliche Unterschied zwischen Wechselstrom- (AC) und Gleichstromladung (DC) liegt in der Ladeleistung und Ladeeffizienz. Bei der AC-Ladung wandelt das On-Board-Ladegerät des Fahrzeugs den aus dem Stromnetz bezogenen Wechselstrom in Gleichstrom für die Batterie um. Der Ladevorgang ist daher langsamer und erfolgt meist über Nacht.

Bei der DC-Ladung übernimmt die Ladestation die Umwandlung von Wechsel- in Gleichstrom und speist diesen direkt in die Batterie ein. Dadurch sind deutlich höhere Ladeleistungen und kürzere Ladezeiten möglich. DC-Ladestationen werden überwiegend im öffentlichen Bereich eingesetzt, vereinzelt aber auch in kleineren Wohnanlagen oder Einfamilienhäusern für Schnellladungen installiert.

2.2.2 Art der Anlage: einphasig oder dreiphasig?

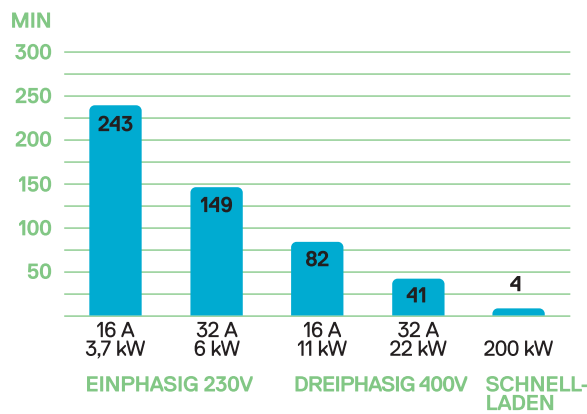
In Italien ermöglicht die übliche einphasige 230-V-Anlage mit 3 bis 6 kW die Installation von AC-Wallboxen für den privaten Gebrauch.

Für schnelleres Laden mit AC-Wallboxen (11 oder 22 kW) empfiehlt sich eine Dreiphasenanlage (400 V) mit einer Anschlussleistung von 11–15 kW und einem Ladestrom von 16 bzw. 32 A je Phase. Dadurch wird die Energie besser verteilt, das Überlastungsrisiko reduziert und die Effizienz erhöht.

Für DC-Schnellladungen sind eine hohe Anschlussleistung oder ein eigener Zähler erforderlich. Alternativ kann ein Batteriespeicher Lastspitzen ausgleichen und den Bedarf einer Leistungserhöhung des Netzanschlusses verringern.

Standard im privaten Bereich bzw. im Mehrfamilienhaus: AC-Ladestationen bis 6 kW sind mit den meisten Hausanschlüssen kompatibel und decken den Bedarf der meisten Nutzer. Unterhalb dieser Leistungsgrenze ist zudem kein Elektroprojekt erforderlich.

Die erste und wichtigste Voraussetzung für die Installation einer Wallbox ist die Prüfung der vorhandenen Elektroanlage. Der Unterschied zwischen einer einphasigen und einer dreiphasigen Anlage liegt vor allem in der Spannung (230 bzw. 400 V) und der verfügbaren Leistung (bis 6 kW oder darüber).



Ladezeit (Minuten) für 100 km

Die Ladezeit hängt von der Leistung der Elektroanlage und des On-Board-Ladegeräts bzw. der Batterie ab. Maßgebend ist stets der niedrigere der beiden Werte.

Beispiel: Ladepunkt mit 6 kW und Fahrzeugladegerät mit max. 3,7 kW → geladen wird mit 3,7 kW; Ladezeit ca. 4 Stunden (243 Min.).

2 Ladestationen und Ladepunkte

2.2.3 Lademodus: das Zusammenspiel der einzelnen Komponenten

Modus 1: Betrifft ausschließlich Mikromobilität und Fahrzeuge ohne Kennzeichen. Der Ladevorgang erfolgt über ein tragbares Ladegerät, das an eine Schuko-Steckdose angeschlossen wird.*

Modus 2: Der Ladevorgang erfolgt über ein tragbares Ladegerät, das von den Fahrzeugherstellern angeboten wird. Diese Methode ist nur für kurze, gelegentliche Ladevorgänge geeignet. In jedem Fall darf die Energie nur über zertifizierte Steckdosen an geeigneten Standorten bezogen werden. Die Verwendung jeglicher Art von Verlängerungskabeln zum Anschluss des Ladegeräts an die Steckdose ist unbedingt zu vermeiden.*

Modus 3: Lademodus mit Wechselstrom (AC) für Leistungen bis 22 kW. Dies ist die am häufigsten verwendete Ladeart im privaten Bereich und in Mehrfamilienhäusern. Dabei wird das Fahrzeug an eine Wallbox oder Ladesäule mit Typ-2-Steckdose (europäischer Standard) angeschlossen. Diese verfügen über eine integrierte Steuer- und Schutzeinheit zur Absicherung gegen Überstrom, Kurzschlüsse und Überhitzung.

Modus 4: Schnelllademodus mit Gleichstrom (DC) für Leistungen über 22 kW. Dabei werden Wallboxen oder Ladesäulen mit Combo-Steckern (CCS) oder Kombinationen aus Typ-2- und Combo-Anschlüssen verwendet, die eine Kompatibilität mit verschiedenen Ladesystemen ermöglichen.

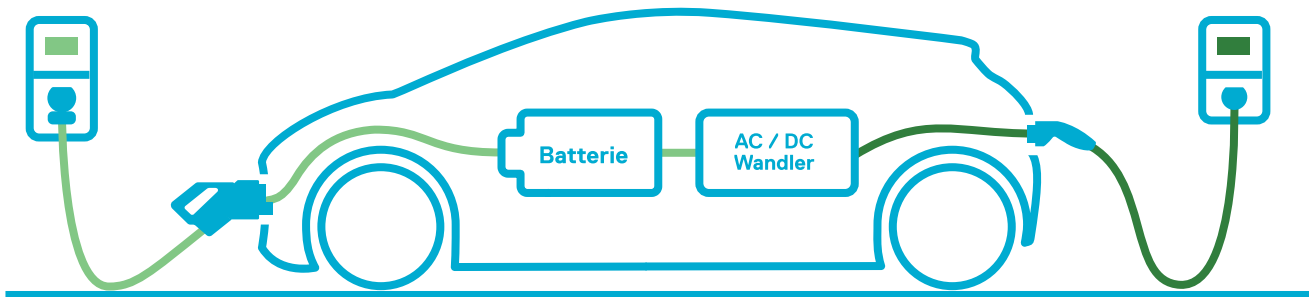
* Nicht sichere Lademethoden, die in den meisten Fällen – insbesondere in Garagen – nicht zulässig sind.

Modus 4
DC Wallbox
>22kW
Der Wechselstrom wird innerhalb des Ladesystems in Gleichstrom umgewandelt.

Die allgemeine Referenznorm für das Laden von Elektrofahrzeugen ist die IEC 61851-1. Sie definiert vier verschiedene Lademodi: drei davon für das Laden mit Wechselstrom (AC) und einen für das Laden mit Gleichstrom (DC).

Dieser Leitfaden beschreibt insbesondere die Verfahren für das Laden im **Modus 3** und **Modus 4**, da dies die einzigen in Mehrfamilienhaus-Kontexten zulässigen Lademodi sind, und sie die Effizienz und Sicherheit der Ladevorgänge gewährleisten.

Modus 3
AC Wallbox
3,7 - 22kW
Der Wechselstrom wird innerhalb des Fahrzeugs in Gleichstrom umgewandelt.



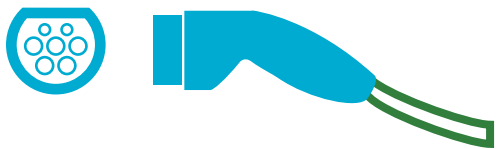
2.3 Anschlussmöglichkeiten an das Stromnetz

Vor der Installation eines Ladepunkts für Elektrofahrzeuge sind zunächst die unterschiedlichen Gegebenheiten in einem Mehrfamilienhaus zu berücksichtigen. Je nach Gebäude gibt es verschiedene Garagenkonzepte (Einzelgaragen, zugewiesene Innen- oder Außenstellplätze sowie Gemeinschaftsparkplätze) und unterschiedliche Stromanschlüsse für die Stellplätze.

Jedes Mehrfamilienhaus verfügt über mindestens einen gemeinschaftlichen POD (Point of Delivery – Netzanschlusspunkt) zur Versorgung der Gemeinschaftsverbraucher (z. B. Beleuchtung, Treppenhaus, Aufzug) sowie über private PODs für Wohnungen und ausschließlich privat genutzte Nebenräume.

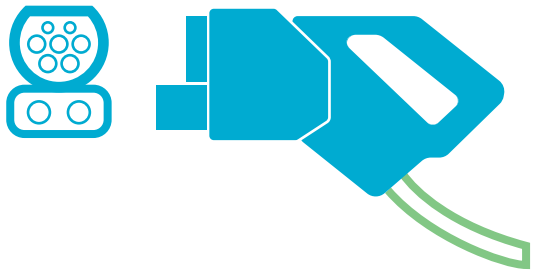
Im Folgenden werden die häufigsten Lösungen (privater bzw. dedizierter POD) sowie die für die zukünftige Entwicklung wichtigste Variante (dedizierter gemeinschaftlicher POD) Schritt für Schritt erläutert (siehe Beispiele in Kapitel 4).

Arten von Steckern



Typ 2 (Mennekes)

Typ 2 (Mennekes)
Die Typ-2-Steckdose ist der europäische Standard für das Laden mit Wechselstrom (AC) bis 22 kW. Sie verfügt über 7 Kontakte (Pins) und eignet sich für ein- und dreiphasiges Laden. Sie ist der am häufigsten verwendete Standard in Mehrfamilienhäusern und Wohnanlagen.



CCS Combo 2 (oder CCS Typ 2)

CCS Combo 2 (oder CCS Typ 2)
Für das Schnellladen mit Gleichstrom (DC) wird das kombinierte Ladesystem (CCS) verwendet. In Europa und vielen anderen Ländern ist der mit Typ 2 kompatible Standard CCS Combo 2. Der obere Teil entspricht dem Typ-2-Anschluss (7 Pins für AC und Signale), der untere verfügt über zwei große Kontakte für Hochleistungs-Gleichstrom.

2 Ladestationen und Ladepunkte

2.3.1 Laden über einen privaten POD Individuelle Verbrauchserfassung und Abrechnung.

Die Installation von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge in Mehrfamilienhäusern wirft häufig die Frage nach der geeigneten Stromversorgung auf: Nutzung des bestehenden privaten POD oder eines ausschließlich für das Laden vorgesehenen dedizierten POD. Die Wahl beeinflusst die technischen und wirtschaftlichen Aspekte und hängt neben den individuellen Anforderungen auch davon ab, ob im Mehrfamilienhaus bereits Ladeinfrastrukturen vorhanden sind.

Die beiden Lösungen im Vergleich

a) Vorhandener privater Haushalts-POD – Standardfall

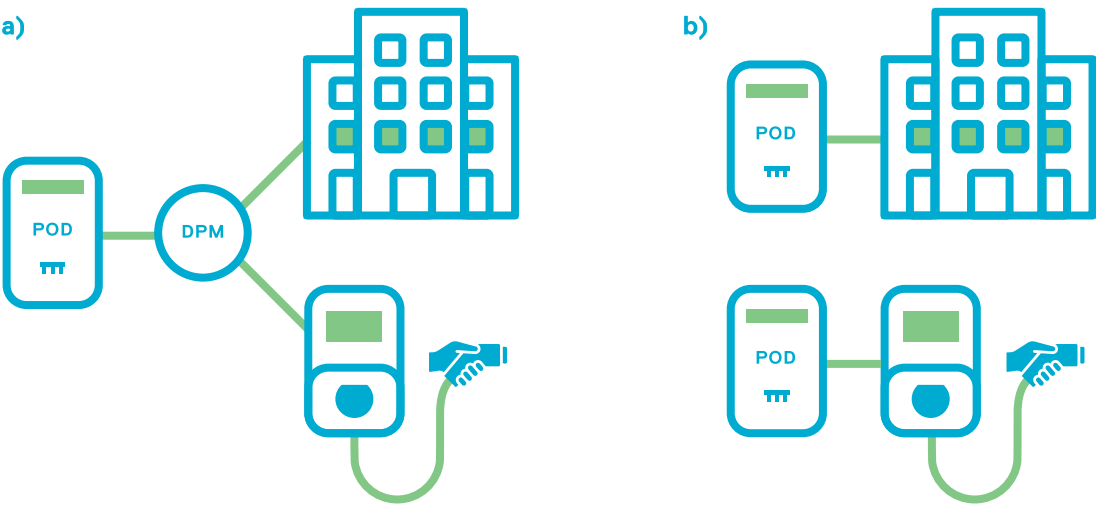
Der private Haushalts-POD ist der Energieversorgungsanschluss, welcher der Wohnung der Eigentümerin/des Eigentümers oder der Mieterin/des Mieters zugeordnet ist. Er dient der Haushaltsversorgung (Elektrogeräte, Klimaanlage, Beleuchtung) und kann zusätzlich einen Ladepunkt für Elektrofahrzeuge speisen. Da die verfügbare Leistung zwischen Haushalt und Ladepunkt aufgeteilt werden muss, wird empfohlen, ein dynamisches Leistungsmanagementsystem zu integrieren. Das DPM (Dynamic Power Management) misst in Echtzeit den Stromverbrauch der Wohnung und passt die für den Ladevorgang verfügbare Leistung automatisch an. Dadurch werden Überlastungen, das Auslösen des Zählers sowie Stromausfälle vermieden.

b) Dedizierter POD fürs Laden - Sonderfall

Der dedizierte POD ist ein zweiter, vom Wohnungsanschluss unabhängiger Energieversorgungsanschluss, der ausschließlich zur Versorgung des Ladepunkts z.B. in der Gemeinschaftsgarage des Mehrfamilienhauses vorgesehen ist.

Verschiedene auf dem Markt erhältliche Wallboxen und Ladesäulen verfügen über ein integriertes dynamisches Leistungsmanagementsystem (DPM).

Dieses System ermöglicht eine automatische Anpassung der Ladeleistung an den aktuellen Energieverbrauch und verhindert dadurch eine Überlastung der elektrischen Anlage.



Vor- und Nachteile der beiden Lösungen

Standard Haushalts-POD mit DPM	Optional Eigener POD für das Laden
Vorteile • Gemeinsame Nutzung desselben Zählers für Wohnung und Fahrzeugladung • Günstigere Haushaltstarife • Keine Kosten für die Aktivierung eines neuen PODs • Einfachere Verwaltung, da keine neue Stromlieferung beantragt werden muss Empfehlung: Integration eines dynamischen Leistungsmanagementsystems (DPM) Nachteile • Mögliche Begrenzung der für das Laden verfügbaren Leistung, insbesondere bei Wohnungen mit geringer Vertragsleistung (z.B. 3 kW) Fazit Der private Haushalts-POD (weißer Stromzähler) mit DPM ist die wirtschaftlichste, sinnvollste und für die meisten Nutzerinnen und Nutzer geeignete Lösung.	Vorteile • Klare und transparente Kosten • Vollständige Trennung zwischen Haushaltsverbrauch und E-Ladestation • Verfügbarkeit der gesamten Leistung des neuen PODs für den Ladevorgang • Kein Bedarf an einem DPM, da die Leitung unabhängig ist Nachteile • Der dedizierte POD profitiert nicht von den günstigeren Haushaltstarifen • Höhere Tarife als bei Haushaltsanschlüssen • Aktivierungskosten des neuen PODs sowie zusätzliche Grundgebühren Fazit Der dedizierte POD ist die Lösung für vollständige Unabhängigkeit und eine ausschließlich für das Laden verfügbare Leistung, jedoch mit höheren Kosten.

2 Ladestationen und Ladepunkte

2.3.2 Laden über den gemeinschaftlichen POD Gemeinschaftliche Verbrauchserfassung und Abrechnung

Das private Laden von E-Fahrzeugen kann über einen bereits für gemeinschaftlich genutzte Einrichtungen bestehenden gemeinschaftlichen POD erfolgen, oder über einen zusätzlichen dedizierten, eigens für den Ladedienst eingerichteten gemeinschaftlichen POD.

Die beiden Lösungen im Vergleich

a) Bestehender gemeinschaftlicher POD

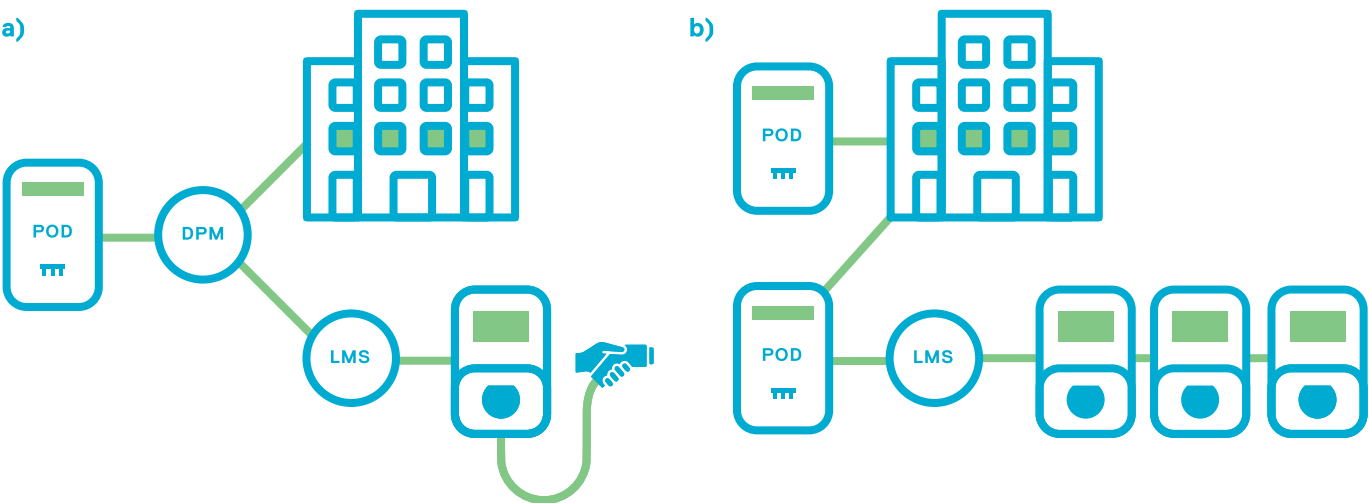
Diese Lösung ist in den meisten Fällen geeignet und ermöglicht – je nach Anzahl und Typ der Wallboxen sowie der Leistung des gemeinschaftlichen POD – den Anschluss mehrerer Ladepunkte, ohne die vertragliche Anschlussleistung wesentlich zu erhöhen.

b) Dedizierter gemeinschaftlicher POD

In Mehrfamilienhäusern mit zunehmender Zahl von Elektrofahrzeugen können höherer Leistungsbedarf und Lastmanagement einen separaten POD für die Wallboxen erforderlich machen. In größeren Anlagen ist dabei die Skalierbarkeit entscheidend, damit künftig weitere Elektrofahrzeuge angeschlossen werden können.

Abrechnungsmodalitäten

Das Laden von Elektrofahrzeugen ist – öffentlich wie privat – eine Dienstleistung und keine Stromlieferung (GDL 76/2020, Art. 57 Abs. 2-bis). Dadurch sind gemeinschaftliche Ladelösungen möglich, ohne dass die Eigentümergemeinschaft zum Stromlieferanten wird. Die Ladekosten werden über in den Wallboxen integrierte Submeter den Nutzern nach ihrem tatsächlichen Verbrauch zugeordnet.



LMS - Load Management System

Das LMS (Load Management System) verteilt die verfügbare Leistung intelligent auf mehrere gleichzeitig aktive Ladepunkte. So wird eine Überdimensionierung der gemeinschaftlichen Anlage vermieden und Kosten sowie Ladezeiten werden begrenzt.

Jede Ladestation ist außerdem mit einem integrierten Zähler (Submeter) ausgestattet, der den Verbrauch des jeweiligen Nutzers erfasst.

Vor- und Nachteile der beiden Lösungen

Bestehender Gemeinschafts-POD

Vorteile

Einfachere Umsetzung

- Nutzung der bestehenden gemeinschaftlichen Elektroverteilung
- Vorinstallationen im Technikraum vorhanden
- Einheitliche gemeinsame Installation

Kostengünstig

- Keine neue Stromversorgung erforderlich
- Geringerer Zeit- und Verwaltungsaufwand

Nachteile

Verbrauchs- und Lastmanagement

- Jede Wallbox benötigt einen eigenen Zähler (Submeter)
- Dynamisches Lastmanagement (Load Management System)
- Verwaltung der Ladekosten durch die Hausverwaltung

Fazit

Empfehlenswert bei

- Wenigen Ladepunkten (1–5)
- Gebäuden ohne Ladeinfrastruktur (seit 2020 vorgeschrieben)

Wichtiger technischer Hinweis

Der bestehende gemeinschaftliche POD muss über ausreichende Leistung für zusätzliche Ladepunkte verfügen.

Dedizierter Gemeinschafts-POD

Vorteile

Effiziente Verwaltung

- Zentrale Verwaltung ohne Einfluss auf die Anschlussleistung des gem. POD

Hohe Skalierbarkeit

- Einfache Erweiterung von Ladepunkten

Einfache Wartung und Einheitlichkeit

- Einheitlicher Standard aller Ladepunkte
- Einfache Prüfung von Schutz- und Verteileranlagen
- Vorinstallationen an einem zentralen Ort

Dedizierte Stromversorgung mit EV-Tarifen

- Business-Tarife für das Laden
- Sonderverträge, Steuervergünstigungen
- Anbieter für erneuerbare Energie

Nachteile

Verbrauchs- und Lastmanagement

Höhere Anfangsinvestition

- Geeigneter Zählerraum erforderlich
- Neuer POD und Verkabelung erforderlich
- Anpassung der Elektroverteilung

Fazit

Empfehlenswert bei

- Hoher Anzahl an Ladepunkten
- Geplanter zukünftiger Erweiterung
- Nahezu ausgelastetem gem. POD
- Vermeidung aufwendiger Eingriffe

In beiden Fällen (bestehender oder dedizierter gemeinschaftlicher POD in Mehrfamilienhäusern) erfolgt die Abrechnung der Ladekosten durch die Hausverwaltung.

2 Ladestationen und Ladepunkte

2.3.3 Laden über externe Anbieter „Schlüselfertige“ Systeme

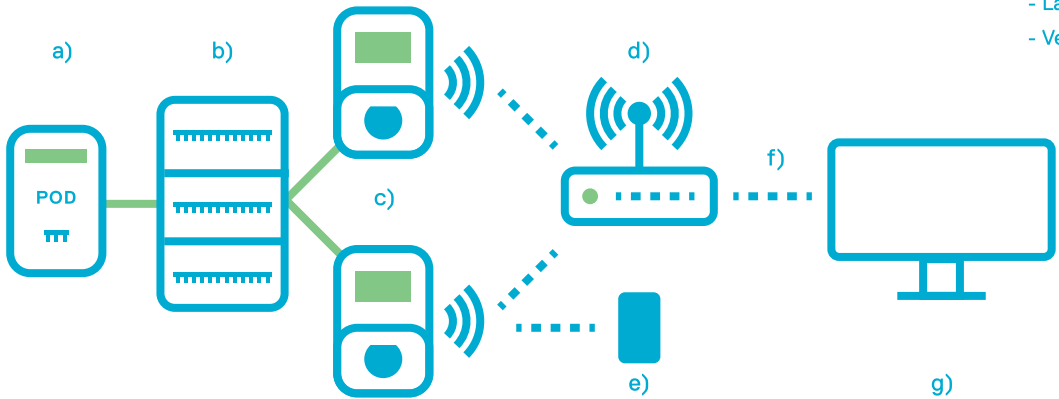
Es handelt sich um eine besondere Form der privaten Ladeinfrastruktur. Dabei übernimmt ein externer Betreiber (CPO – Charging Point Operator) Planung, Genehmigung, Installation, Betrieb und Wartung der Ladeinfrastruktur für die Eigentümergemeinschaft.

Wesentliche Merkmale:

- **Dedizierte Infrastruktur:** Der Betreiber errichtet eine neue Elektroanlage mit eigenem POD für das Laden von Elektrofahrzeugen, unabhängig vom gemeinschaftlichen POD. Zur Infrastruktur gehören eine Elektroverteilung mit Schutz- und Sicherheitseinrichtungen sowie ein Datenschrank (inkl. Router). Dieser ermöglicht die internetbasierte Kommunikation zwischen Ladepunkten und Betreiber (Cloud) für ein dynamisches Lastmanagement, Priorisierung, Ladeüberwachung und Verbrauchserfassung.
- **Sicherheit:** Der Betreiber gewährleistet die Einhaltung der geltenden Vorschriften zur Elektro- und Brandsicherheit.
- **Kosten für das Mehrfamilienhaus:** Die Errichtung der Infrastruktur ist für das Gebäude und Eigentümer ohne Ladepunkt kostenlos.
- **Kosten für den NutzerInnen:** Für BewohnerInnen, die einen Ladepunkt nutzen möchten, fallen folgende Kosten an:
 - feste Gebühr für die Miete der Wallbox (oder deren Kauf),
 - verbrauchsabhängige Kosten für die geladene Energie.
- **Skalierbarkeit:** Jede Eigentümerin und jeder Eigentümer kann seinen Ladepunkt jederzeit ohne weitere Genehmigungen installieren.

Der externe Betreiber übernimmt sämtliche Verwaltungsaufgaben, einschließlich der Kostenabrechnung, des Supports und häufig auch der Energieversorgung.

- Installations- und Verwaltungsschema mit externem Betreiber**
- a) Dedizierter gem. POD
 - b) Elektroverteilung
 - c) Wallboxen (skalierbar)
 - d) Datenschrank mit Router
 - e) App oder RFID für den Ladevorgang
 - f) Datenübertragung
 - g) Cloud-Systemmanagement:
 - Dynamisches Lastmanagement
 - Ladeüberwachung
 - Verbrauchserfassung



Vor- und Nachteile der Lösung

Laden über externen Anbieter

Vorteile

- Technische und administrative Entlastung: Planung, Installation und Betrieb der Ladeinfrastruktur werden weitgehend vom externen Betreiber übernommen.
- Die Hausverwaltung wird von der Verwaltung der Ladevorgänge und der Kostenabrechnung entlastet.
- Gratis Ladeinfrastruktur für das Kondominium
Eine monatliche Gebühr zahlen nur Eigentümer, die einen Ladepunkt an ihrem Stellplatz oder in ihrer Garage installieren.
- Wartung, Kontrollen und Betrieb der Infrastruktur übernimmt der Betreiber.

Nachteile

- Die Ladetarife sind in der Regel höher. Die Höhe hängt von den Angeboten der Betreiber und den technischen Eigenschaften der Geräte ab.

Fazit: Empfehlenswert bei

Wenn Hausverwaltung und/oder Eigentümer eine schlüsselfertige, vom Anbieter vollständig betreute Lösung bevorzugen.



Echtzeitüberwachung des Ladevorgangs per Smartphone

3 Genehmigungen und rechtliche Vorgaben

Die fachgerechte Installation von Ladepunkten gemäß den Vorgaben des Rundschreibens Nr. 2/2018 der Feuerwehr (VV.F.) verändert den bestehenden Zustand der Gebäude und Anlagen nicht und bewirkt keine Erhöhung des bestehenden Brandrisikos.

Nachfolgend sind – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – einige der wichtigsten geltenden Vorschriften und Normen zusammengefasst. Im Zweifelsfall ist stets die aktuelle Rechtslage maßgebend. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel "Gesetzliche Bestimmungen".

3.1 Baurechtliche Genehmigungen

Für die Installation privater Ladeinfrastrukturen ist in der Regel keine Genehmigung (SCIA oder Baugenehmigung) erforderlich. Voraussetzung ist, dass keine wesentlichen baulichen oder statischen Eingriffe sowie keine erheblichen Änderungen an Gemeinschaftsbereichen erfolgen (z. B. neue Technikräume oder Nutzungsänderungen).

3.2 Zustimmung des Kondominiums

Nach geltendem Recht können ein oder mehrere Eigentümer einzeln oder gemeinsam einen Ladepunkt an ihrem Stellplatz oder in ihrer Garage installieren. Wird dabei die Nutzung der Gemeinschaftsbereiche nicht beeinträchtigt, ist keine Zustimmung der Eigentümergemeinschaft erforderlich.

Sind Eingriffe in Gemeinschaftsbereichen erforderlich, kann die Eigentümerversammlung mit einfacher Mehrheit Maßnahmen zum Erhalt von Erscheinungsbild und Sicherheit verlangen. Die Installation darf jedoch nicht untersagt werden, sofern die Gemeinschaftsbereiche nicht beeinträchtigt werden und die Arbeiten fachgerecht sowie vorschriftsgemäß ausgeführt werden.

3.3 Sicherheit und Brandschutz

Eine Tiefgarage oder Garage in einer Wohnanlage ist als gemeinschaftliche Anlage zu betrachten und nicht ausschließlich als Einzeleigentum. Änderungen durch einzelne Eigentümer sind daher unzulässig, wenn sie direkte oder indirekte Auswirkungen auf die Sicherheit oder auf Gemeinschaftsbereiche haben (z. B. die Verlegung neuer Leitungen).

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Abstimmung mit der Hausverwaltung, die vor Beginn der Arbeiten stets zu informieren ist.

Die Hausverwaltung ist für die kontrollpflichtige Anlage sowie für das Notfallmanagement und die Instandhaltung verantwortlich.

3.3.1 Installation in „weniger sensiblen“ Bereichen Garage < 300 m² oder Außenbereiche

- Bereiche oder Anlagen, die gemäß DPR 151/2011 keiner Brandschutzkontrolle unterliegen.
- Die Installation muss fachgerecht ausgeführt und in die Konformitätserklärung der Elektroanlage aufgenommen werden. Es wird empfohlen, die Vorgaben des Rundschreibens Nr. 2/2018 der Feuerwehr (VV.F.) einzuhalten.

3.3.2 Installation in "kontrollpflichtigen" Bereichen Garagen >300 m²

- Bereiche oder Anlagen, die gemäß DPR 151/2011 der Brandschutzkontrolle durch die Feuerwehr (VV.F.) unterliegen. Die Ladeinfrastruktur muss den Vorgaben des Rundschreibens Nr. 2/2018 entsprechen.
- Erfolgt die Installation fachgerecht und gemäß Rundschreiben Nr. 2/2018, sind weder ein Brandschutzprojekt noch eine Brandschutz-SCIA erforderlich, da die Maßnahme keine wesentliche Änderung darstellt und das bestehende Brandschutzniveau nicht beeinträchtigt.
- Zulässige Lademodi: Modus 3 oder Modus 4. Andere Lademodi erfordern eine zusätzliche Risikobewertung sowie eine Überarbeitung des Brandschutzprojekts und eine erneute Abnahme der Garage.

Die Installation von Ladepunkten darf nur durch einen nach DM 37/2008 zugelassenen Fachbetrieb erfolgen. Nach Abschluss der Arbeiten stellt dieser die Konformitätserklärung der Anlage (DiCo) aus. In Bereichen mit Brandschutzkontrolle zusätzlich eine Erklärung über die Ausführung gemäß Rundschreiben Nr. 2/2018 der Feuerwehr.

Garagen mit einer Fläche von mehr als 300 m² müssen unabhängig von vorhandenen Ladestationen über einen gut sichtbaren und leicht zugänglichen Not-Hauptschalter verfügen.

Alle elektrischen Anlagen in Garagen mit Brandschutzkontrolle – einschließlich der Ladeinfrastruktur – müssen an diesen Not-Hauptschalter angeschlossen sein.

Die Hausverwaltung muss vom Eigentümer bzw. den Eigentümern sämtliche Unterlagen zum Nachweis der normgerechten Installation einholen. In Bereichen mit Brandschutzkontrolle sind diese bei der regelmäßigen fünfjährigen Erneuerung der Brandschutzkonformität der Garage bei der Gemeinde vorzulegen.

Grundsätzlich ist zwischen zwei Fällen zu unterscheiden: Garagen mit einer Gesamtfläche einschließlich Technik- und Nebenräumen von weniger als 300 m² (keine Brandschutzkontrolle durch die Feuerwehr gemäß DPR 151/2011) und Garagen mit einer Gesamtfläche von mehr als 300 m² (Brandschutzkontrolle gemäß DPR 151/2011).

4 Praktisches Beispiel

Ladepunkte Schritt für Schritt installieren

Beispiel: Private Wallbox am privaten POD < 6 kW
für einen Stellplatz oder eine Garage in einer Gemeinschaftsgarage > 300 m² (brandschutzkontrollpflichtig)

Phase	Anforderungen und Handlungsschritte	Wer
1 - Beginn	Abstimmung mit der Hausverwaltung vor Beginn der Arbeiten	Mehrfamilienhaus / Eigentümergeinschaft
	Planung und Installation ausschließlich durch qualifizierte Fachbetriebe	
2 - Standorteignung	Festlegung des Standorts der Wallbox bzw. des Ladesystems	EigentümerIn mit Fachkraft
	Festlegung der geeigneten Leitungsführung zwischen Wallbox und Zähleranlage bzw. POD	
	Praxistipp: Zustand der Elektroinstallation und der Zähleranlage prüfen.	
3 - Benötigte Leistung	Ermittlung der erforderlichen Ladeleistung:	EigentümerIn mit Fachkraft
	- Parameter A: durchschnittliche tägliche Fahrstrecke (z. B. 80 km)	
	- Parameter B: durchschnittlich verfügbare tägliche Ladezeit (z. B. 10 h) Empfohlene Ladeleistung (kW) = A × 0,25 / B	
4 - Verfügbare Leistung	Beispiel: 80 × 0,25 / 10 = 2,0 kW (Standard-Wallbox < 6 kW ausreichend)	EigentümerIn über die Stromrechnung des Energieversorgers
	Prüfung der verfügbaren Anschlussleistung des POD	
	Bei Bedarf: Beantragung einer Leistungserhöhung beim Netzbetreiber	
5 - Kostenvoranschläge	Praxistipp: Erforderliche Ladeleistung (z. B. 2 kW) + Standard-Hausanschluss (3 kW) = 5 kW Gesamtleistung	EigentümerIn mit Fachkraft
	Einholung eines Angebots für Lieferung und Installation eines Ladesystems gemäß Rundschreiben Nr. 2/2018 (siehe Checkliste*)	
	Praxistipp: Vergleich von mindestens zwei Angeboten.	

Phase	Anforderungen und Handlungsschritte	Wer
6 - Kondominium	Information der Eigentümerversammlung durch die Hausverwaltung. Keine Zustimmung erforderlich, sofern Gemeinschaftsbereiche nicht beeinträchtigt werden und die Installation gemäß Rundschreiben Nr. 2/2018 erfolgt.	EigentümerIn mit Hausverwaltung
	Praxistipp: Nachbarn über die fachgerechte Installation informieren.	
7 - Förderungen	Prüfung staatlicher oder regionaler Förderungen	Online
	Praxistipp: Förderanträge vor Baubeginn einreichen	
8 - Beauftragung	Schriftliche Beauftragung eines zugelassenen Fachbetriebs mit Hinweis auf die Ausführung gemäß Rundschreiben Nr. 2/2018 der Feuerwehr.	EigentümerIn
	Praxistipp: Den Zustand vor Beginn der Arbeiten fotografisch dokumentieren.	
9 - Planung und Ausführung	Planung und Dimensionierung der Ladeinfrastruktur.	qualifizierte und befugte Fachkraft
	Fachgerechte Installation des Ladesystems.	
	Inbetriebnahme der Wallbox.	
	Praxistipp: Ausführung dokumentieren und Fotos anfertigen.	
10 - Dokumentation	Sich alle unter Punkt 6 des Leitfadens (siehe Checkliste*) genannten Unterlagen aushändigen lassen.	EigentümerIn
	Praxistipp: Gemeinsame Inbetriebnahme mit Einweisung in die Bedienung verlangen.	
11 - Abschluss	Übergabe der erforderlichen Unterlagen an die Hausverwaltung. Die Hausverwaltung übermittelt die in Punkt 6 des Leitfadens genannten Unterlagen im Rahmen der fünfjährigen Erneuerung der Brandschutzkonformität an die Gemeinde.	EigentümerIn mit Hausverwaltung
	Praxistipp: Dokumente möglichst per PEC übermitteln.	

*Für weitere Informationen siehe Rundschreiben Nr. 2/2018 VVF oder wenden Sie sich an einen qualifizierten Fachbetrieb

5 Gesetzliche Bestimmungen

5.1 Recht auf Installation und Nutzung von Gemeinschaftsbereichen

Die EPBD-Richtlinie (Energy Performance of Buildings Directive) fördert die Energieeffizienz von Gebäuden und stärkt das Recht auf Anschluss. Ziel ist die Vereinfachung der Installation von Ladepunkten in Mehrfamilienhäusern sowie die Förderung emissionsfreier Gebäude bis 2050.

In Italien stützt sich das Recht zur Installation von Ladepunkten auf Art. 1102 und 1122-bis des Zivilgesetzbuches (ZGB). Demnach dürfen Eigentümer Ladeinfrastrukturen für ihre Wohneinheit oder ihren Stellplatz auch unter Nutzung der Gemeinschaftsbereiche errichten, sofern deren Zweck nicht verändert und die gleichberechtigte Nutzung durch andere Eigentümer nicht beeinträchtigt wird.

Nach Art. 1122-bis ZGB bedarf die Installation nicht zentralisierter Anlagen – einschließlich Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge – grundsätzlich keiner vorherigen Zustimmung der Eigentümerversammlung, vorbehaltlich Vorgaben zum Schutz von Sicherheit, architektonischem Erscheinungsbild oder Gebäudestatik.

Gemeinschaftliche oder kollektive Ladeinfrastrukturen bedürfen hingegen eines Beschlusses der Eigentümerversammlung mit den nach Art. 1136 ZGB vorgesehenen Mehrheiten.

5.2 Vereinfachungsdekret SCIA und genehmigungsfreie Bautätigkeit

Baurechtlich ist die Installation von Ladeinfrastrukturen im GVD 257/2016 geregelt, das den Ausbau von Ladepunkten auf nationaler Ebene fördert. Das GVD 76/2020 (Vereinfachungsdekret) stellt ausdrücklich klar:

- Das Laden von Elektrofahrzeugen – öffentlich oder privat – gilt als Dienstleistung und nicht als Stromlieferung (Art. 57 Abs. 2-bis).
- Die Installation von Ladeinfrastrukturen zählt zur genehmigungsfreien Bautätigkeit.
- Eine SCIA, Baugenehmigung oder andere Genehmigungen sind nur bei besonderen Einschränkungen oder baulichen

Eingriffen erforderlich.

Dieser Grundsatz wurde durch das GVD 77/2021 (Vereinfachungsdekret bis) weiter gestärkt. Mit der Aufhebung des Ministerialdekrets vom 3. August 2017 entfiel die Pflicht, bei Änderungen oder neuen Stromanschlüssen Unterlagen zur SCIA beizufügen.

Daraus folgt, dass ein neuer POD, eine Leistungserhöhung oder der Anschluss einer Wallbox allein kein baurechtliches Genehmigungsverfahren auslösen.

5.3 Elektrischer Anschluss und Anlagenvorschriften

Für die Installation von Ladepunkten gelten die technischen Vorschriften für Elektroanlagen, insbesondere das MD 37/2008. Dieses schreibt vor:

- ein Elektroprojekt bei einer Anschlussleistung über 6 kW (unter 6 kW nicht erforderlich);
- die Ausstellung der Konformitätserklärung (DiCo) durch den zugelassenen Installateur.

Zusätzlich gelten die CEI-Normen, insbesondere CEI 64-8, Abschnitt 722, mit den Sicherheitsanforderungen für Ladeinfrastrukturen von Elektrofahrzeugen, einschließlich Fehlerstromschutz, Überstromschutz und Lastmanagementsystemen.

5.4 Rundschreiben Nr. 2/2018 der Feuerwehr

Nach DPR 151/2011 unterliegen Garagen mit einer Fläche von mehr als 300 m² den Brandschutzkontrollen (Tätigkeit Nr. 75).

Für diese Garagen ist das Rundschreiben Nr. 2/2018 des Innenministeriums (Leitlinien für die Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge) die maßgebliche Grundlage. Es stellt klar, dass Ladeinfrastrukturen keine brandschutzkontrollpflichtigen Anlagen sind und das bestehende Brandschutzniveau nicht verschlechtern.

Erfolgt die Installation jedoch in einer brandschutzkontrollpflichtigen Anlage, gilt sie als:

a) nicht wesentlich, wenn sie fachgerecht und gemäß den Leitlinien ausgeführt wird. In diesem Fall sind bei der regelmäßigen Brandschutzprüfung die Konformitätserklärung (DiCo) sowie die von einem zugelassenen Fachtechniker unterzeichnete Erklärung über die Einhaltung der Leitlinien bei der Feuerwehr einzureichen.

b) wesentlich, wenn sie nicht den Leitlinien entspricht. In diesem Fall sind gemäß Landesgesetz Nr. 4/2025 ein neues Brandschutzprojekt oder eine neue Brandschutz-SCIA erforderlich.

5.5 Landesgesetz und Bestimmungen

Dekret des Landeshauptmanns Nr. 6/2025 – Energieeffizienz

Bestimmt, vorbehaltlich Ausnahmen:

Bei Neubauten und Wohngebäuden mit umfassender Sanierung müssen mindestens 50 % der Stellplätze mit Leerrohren für die spätere Installation von Ladesystemen ausgestattet werden.

Dekret des Landeshauptmanns Nr. 16/2020 – Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden

Bestimmt, vorbehaltlich besonderer Ausnahmen:

Neue Wohngebäude und Wohngebäude mit umfassender Sanierung mit mehr als zehn Stellplätzen müssen für jeden Stellplatz mit Leerrohren für Elektrokabel ausgestattet sein, um die spätere Installation von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge zu ermöglichen.

Das Landesgesetz Nr. 4/2025 regelt die Verwaltungsverfahren und Brandschutzaufgaben für kontrollpflichtige Anlagen in der Autonomen Provinz Bozen.

Wesentliche Bestimmungen:

1. Brandschutzprojekt

- Das Brandschutzprojekt ist vor Beginn der Arbeiten einzureichen und bleibt gültig, solange keine wesentlichen Änderungen mit Auswirkungen auf den Brandschutz erfolgen. Andernfalls ist es durch eine Brandschutz-SCIA

oder ein neues Projekt zu aktualisieren.

- Die Einreichung erfolgt durch den Verantwortlichen der Tätigkeit.

2. Brandschutz-SCIA

- Die Brandschutz-SCIA ist nach Abschluss der Arbeiten und vor Aufnahme oder Änderung einer brandschutzkontrollpflichtigen Tätigkeit einzureichen.
- Sie ist bei wesentlichen Änderungen (z. B. Erweiterungen, Nutzungsänderungen oder wesentlichen Änderungen der Anlagen) sowie bei neuen Tätigkeiten erforderlich.
- Sie berechtigt zur sofortigen Aufnahme der Tätigkeit nach Einreichung.
- Der Verantwortliche der Tätigkeit reicht die Brandschutz-SCIA über SUAP/SUE mit der Bescheinigung eines qualifizierten Fachtechnikers über die Einhaltung der Brandschutzvorschriften ein.

3. Wiederkehrende Prüfung

Alle 5 Jahre hat der Verantwortliche der Tätigkeit zu prüfen, ob sich die Brandschutzbedingungen gegenüber den Angaben in der SCIA bzw. im Projekt geändert haben, und sie gegebenenfalls zu aktualisieren.

Das Landesamt für Brandverhütung überwacht die Einhaltung der Vorschriften, berät und erteilt Auskünfte zu Einzelfällen (brandverhuetung@provinz.bz.it)

6 FAQ und nützliche Links

6.6 Fragen und Antworten

F. Brennen Elektrofahrzeuge leichter?

A. Nein. Das Brandrisiko ist geringer als bei Benzin- oder Dieselfahrzeugen. Die Batterien verfügen über moderne Schutzsysteme. Statistiken zeigen, dass batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) sicherer sind als Benzin-, Diesel- oder Hybridfahrzeuge. (Statistiken und weitere Informationen: siehe Link.)

F. Wie ist die Lebensdauer der Batterien und müssen sie oft ausgetauscht werden?

A. Nein. Die meisten Batterien behalten auch nach 8–10 Jahren noch rund 80 % ihrer Kapazität. Studien und Praxiserfahrungen zeigen, dass ihre Lebensdauer häufig die des Fahrzeugs übersteigt und auch nach mehr als zehn Jahren noch etwa 80 % Restkapazität erreicht.

F. Sind Brände von Lithium-Ionen-Batterien schwieriger zu löschen als Brände bei Benzinern?

A. Ja. Elektrofahrzeuge geraten zwar deutlich seltener in Brand als Benzinfahrzeuge, Batteriebrände sind jedoch aufgrund der Lithium-Ionen-Batterien schwieriger zu löschen und erfordern den Einsatz speziell geschulter Einsatzkräfte.

F. Ist für die Installation einer privaten Wallbox die Zustimmung der Eigentümerversammlung erforderlich?

A. Nein, sofern ein privater oder häuslicher POD genutzt und keine Gemeinschaftsbereiche verändert werden. Andernfalls ist ein Beschluss der Eigentümerversammlung gemäß Art. 1136 ZGB erforderlich.

F. Kann die Eigentümergemeinschaft einen gemeinsamen POD mit interner Verbrauchsabrechnung nutzen?

A. Ja. Das Laden gilt als Dienstleistung und nicht als Stromlieferung. Dadurch wird die steuerliche und buchhalterische Abwicklung erheblich vereinfacht.

F. Gibt es eine Höchstzahl an Ladepunkten in einer Eigentümergemeinschaft?

A. Ja. Die Zahl der Wallboxen oder Ladestationen in Gemeinschaftsbereichen (Gemeinschaftsparkplatz oder Innenhof) darf die Zahl der Wohneinheiten nicht überschreiten. Dies ist von der ENEA (Italienische Agentur für neue Technologien, Energie und nachhaltige Entwicklung) festgelegt worden.

6.7 Links und Kontakte

Amt für Infrastrukturen und nachhaltige Mobilität
inframob@provinz.bz.it / 0471 414640

Amt für Brandschutz
brandverhuetung@provinz.bz.it / 0471 416020

STA – Südtiroler Transportstrukturen AG
info@sta.bz.it / 0471 312888

Nützliche Links

Landesförderungen für Ladesysteme und Elektrofahrzeuge
<https://mobilitaet.provinz.bz.it/de/elektromobilitaet>

Rundschreiben Nr. 2/2018 des Innenministeriums, Abteilung Feuerwehr, für die Installation von Ladesystemen
<https://www.vigilfuoco.it/servizi-le-aziende-e-i-professionisti/prevenzione-incendi/testi-coordinati-di-prevenzione/testi-coordinati-di-prevenzione-incendi-disposizioni-general>

Website der Agentur für Bevölkerungsschutz mit nützlichen Informationen zum Brandschutz
<https://bevoelkerungsschutz.provinz.bz.it/de/brandverhuetung/home>

IMPRESSUM

Herausgeber
Ressort für Infrastrukturen und Mobilität
Abteilung Mobilität
Amt für Infrastrukturen und nachhaltige Mobilität

Redaktion und Inhalt
Monica Carmen

Mitwirkung und Beratung
Daniel Rier
Alexander Alber
Marco Lombardozzi
Giuseppe Marazzi
Stefano Pezzetta
Harald Reiterer
Arianna Villotti
Dario Toccolini
Florian Alber
Daniel Rier

Übersetzung
Simone Messner

Design & Grafik
William-Jacopo D’Alessandro

Druck
Landesdruckerei

Ausgabe
1-2026

Anhang A

Leitfaden für die Installation von Infrastrukturen zum Laden von E-Fahrzeugen

Revision 07/2026

Checkliste zur Überprüfung bzw. Bestätigung der Konformität der Anlage unter vollständiger Einhaltung des Rundschreibens Nr. 2/2018 der Feuerwehr*
HINWEIS: Für die Nutzung wenden Sie sich an befugte Fachkräfte und/oder die Hausverwaltung. Beachten Sie eventuelle Aktualisierungen.

Standort:	Kondominium (Adresse)
Bezeichnung des Vorhabens:	Installation einer privaten Wallbox in der Garage von Frau/Herrn XXXXX
Verantwortliche/r:	Name der Eigentümerin/des Eigentümers
Wartungsverantwortliche/r:	Name der Eigentümerin/des Eigentümers oder andere verantwortliche Person
Hausverwaltung:	Name und Adresse der Hausverwaltung
Lieferant:	Name der befugten Fachkraft (befugte/r Elektroinstallateur/in, Unternehmen usw.)
Planer:	Name der befugten Fachkraft (befugte/r Elektroinstallateur/in, Unternehmen usw.)
Kontrollpflichtige Tätigkeit?	ja/nein
Ausnahmegenehmigung?	ja/nein

Ladestation		ja / nein	Notizen
Abschaltung	Wirkt die elektrische Not-Hauptabschaltung der Garage (vorgeschrieben für Garagen > 300 m² bzw. brandschutzkontrollpflichtige Anlagen) auch auf die Ladestation?	☐ ☐	
Typ	Verwendet die Ladestation den Lademodus 3 (fest installierte AC-Ladestation) oder den Lademodus 4 (fest installierte Ladestation mit integriertem Gleichrichter)?	☐ ☐	
Feuerlöscher	Ist die Ladestation zusätzlich zu den vorhandenen Feuerlöschern mit geeigneten tragbaren Feuerlöschern (CO ₂ oder Pulver, mindestens 1 je 5 Ladepunkte) ausgestattet?	☐ ☐	
Schilder	Sind der Bereich der Ladestation und deren Zubehör durch eine geeignete, auch für Dritte gut sichtbare Beschilderung gekennzeichnet?	☐ ☐	

Verbindung zwischen Ladestation und Fahrzeug		ja / nein	Notizen
Kabel	Ist das Anschlusskabel verschleißfest (Ja, wenn die Wallbox eine CE-Kennzeichnung trägt)?	☐ ☐	
	Ist das Kabel sichtbar und kann vor jeder Benutzung einer Sichtprüfung unterzogen werden? Ist alternativ eine vorhandene Metallschirmung geerdet?	☐ ☐	

Eigenschaften des Elektrofahrzeugs		ja / nein	Notizen
Fahrzeug	Ist der Ladeplatz bzw. die Ladestation für das Laden zugelassener Fahrzeuge vorgesehen?	☐ ☐	

Dokumentation		ja / nein	Notizen
Bericht	Liegt ein technischer Bericht über die Ladeinfrastruktur vor? Dieser enthält:	☐ ☐	
	Lademodus (3 oder 4) einschließlich Abmessungen, Farbe, Benutzerschnittstelle und gegebenenfalls vorhandener Schutzeinrichtungen	☐ ☐	
	Anzahl der vorgesehenen Ladeinfrastrukturen	☐ ☐	
	Angabe des Eigentümers und der für die regelmäßige Wartung verantwortlichen Person	☐ ☐	
	Informationen und Hinweise für Nutzer (allgemeine Beschilderung)	☐ ☐	
Konformitäts- erklärung	Liegt die Konformitätserklärung der Elektroanlage gemäß MD 37/2008 vor?	☐ ☐	

*Neue Ladeinfrastrukturen (Ladesysteme), die gemäß den Leitlinien im Rundschreiben Nr. 2 vom 05.11.2018 (Prot. Nr. 15000) des Leiters der Nationalen Feuerwehr („Leitlinien für die Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge“) errichtet werden, gelten brandschutzrechtlich als nicht wesentliche Änderung. Für sie gelten die Verfahren für Änderungen, die keine Erhöhung des Brandrisikos bewirken.

Unterschrift

