Nachrüstung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge – Wohnrechtliche Umsetzung in der Praxis

Mit der Zunahme der Elektromobilität wächst auch das Bedürfnis, *Elektrofahrzeuge zuhause aufzuladen. Eine nunmehr vorliegende Studie gibt Antworten auf wohnrechtliche Fragen, die sich im Zusammenhang mit der Nachrüstung von E-Ladestationen stellen können.*

VON PHILIPP FIDLER UND WALTER HÜTTLER

DI Walter Hüttler, e7
Ingenieurbüro für Energie- und Umwelttechnik

Univ.Ass. Dr. Philip Fidler,
Wirtschaftsuniversität Wien

Während der Einbau von E-Ladestationen oder entsprechenden Leerverrohrungen im Wohnungsneubau relativ einfach umzusetzen sein wird, wirft die Nachrüstung von Ladestationen in bestehenden Gebäuden neben technischen und energiewirtschaftlichen auch wohnrechtliche Fragen auf. Diese wurden nun erstmals im Rahmen einer Studie für das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) systematisch aufgearbeitet.

Der Ausgangspunkt für die Bearbeitung sind unterschiedliche technisch-organisatorische Varianten, wie die Nachrüstung von Ladestationen bewerkstelligt werden kann:

In **Variante A** (siehe Abbildung unten) werden die bestehenden elektrischen Anschlüsse von Wohnungen zur Versorgung von Ladepunkten an Pkw-Stellplätzen genutzt.

Bei **Variante B** ist die Errichtung eines zusätzlichen Zählerverteilers in zentraler Lage erforderlich. Von dort aus erfolgt die Anspeisung der einzelnen Wallboxen.

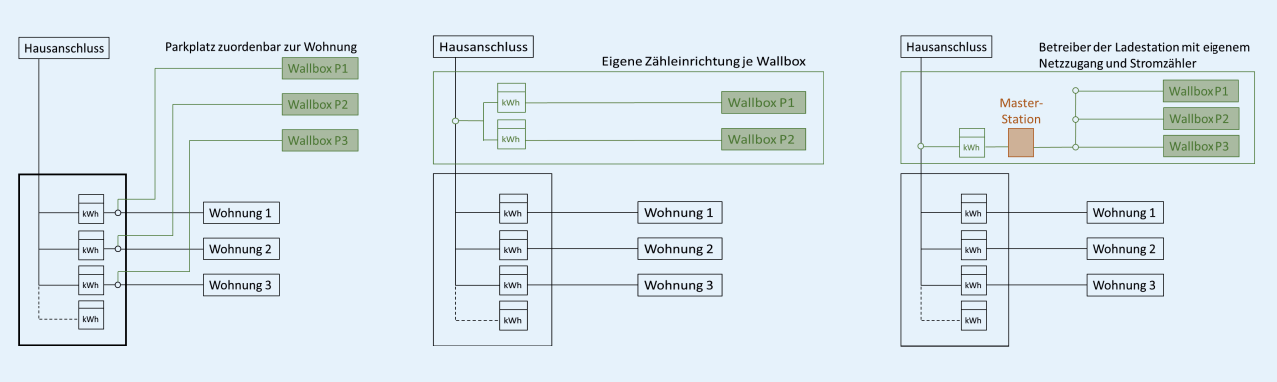
Variante C bedarf eines Ladestellenbetreibers, dessen Aufgaben typischerweise die Errichtung der Infrastruktur, der ordnungsgemäße Betrieb sowie die Verrechnung der Kosten ist.

Die Analyse der Rechtslage hat gezeigt, dass sich die Nachrüstung von Ladestationen in Wohngebäuden bereits durchwegs in die geltende Rechtsordnung integrieren lässt; in entscheidenden Teilen dürfte die Rechtslage wohl auch unstrittig sein.

Zusammengefasst lässt sich das wohnrechtliche Normenmaterial zur Nachrüstung von Kfz-Abstellplätzen mit E-Ladestationen wie folgt bezeichnen: Einschlägig sind das **Änderungsrecht** des Wohnungseigentümers oder Mieters (§ 16 WEG, § 9 MRG [iVm § 20 WGG]), der Anspruch auf **Investitionsersatz** (§ 10 MRG, § 20 Abs 5 WGG, § 1097 Satz 2 ABGB), das **Verwaltungsregime** im WEG (§§ 28 f WEG) sowie die **Verbesserungspflicht** des Vermieters (§ 4 MRG) oder gemeinnütziger Bauvereinigungen (§ 14b WGG). Die Nachrüstung von E-Ladestationen spielt sich damit im **wohnrechtlichen Kernbestand** der Rechtsordnung ab.

Der Beitrag konzentriert sich folgend auf die Rechtslage nach dem **WEG** und setzt dabei voraus, dass der Kfz-Abstellplatz dem Wohnungseigentümer **dinglich zugeordnet** ist, also Wohnungseigentum daran begründet wurde. Damit hat der Wohnungseigentümer ein dingliches Nutzungs- und Verfügungsrecht am Kfz-Abstellplatz (§ 2 Abs 1 WEG).

Dort hat die Umsetzung aller technischen Varianten einen gemeinsamen rechtlichen Ausgangspunkt: Zunächst fragt sich, wer die Errichtung der Ladeinfrastruktur überhaupt **baulich umsetzen kann**, nämlich der ➜



Schematische Darstellung der Variante A, B und C (Grafik: e7)

einzelne an einer Ladestation interessierte Wohnungseigentümer oder die Eigentümergemeinschaft. Dies hängt davon ab, ob die Errichtung der Ladeinfrastruktur als Änderung nach § 16 WEG oder als Maßnahme der Verwaltung nach den §§ 28 f WEG qualifiziert wird. Aus der Einordnung folgen etwa die **Zustimmungserfordernisse**, die **Art der Willensbildung** und vor allem auch die **Kostentragung.** Die Abgrenzung richtet sich bei baulichen Veränderungen auf allgemeinen Liegenschaftsteilen nach ständiger Rechtsprechung vor allem nach dem **Interessensbezug:** Maßnahmen im Gemeinschaftsinteresse sind Verwaltung (§§ 28 f WEG), Maßnahmen im Individualinteresse sind Verfügung, also Änderung (§ 16 WEG). Die **technischen Varianten A und B** können daher praktisch in der Regel als **Änderung** nach § 16 WEG umgesetzt werden.

Für die **Zustimmungserfordernisse** folgt daraus, dass ausnahmslos **alle Mit- und Wohnungseigentümer** dem Einbau der Ladestation zustimmen müssen. Die Zustimmung kann aber gerichtlich im Außerstreitverfahren ersetzt werden. Dazu beurteilt der Richter die **Genehmigungsfähigkeit** der Änderung, was im Einzelfall naturgemäß mit Unsicherheiten verbunden ist. Zu beachten ist aber, dass für die Errichtung von **E-Ladestationen in einfacher technischer Form** (elektrische Leitungen und Wallbox) der Nachweis eines wichtigen Interesses oder der Verkehrsüblichkeit der Maßnahme entfällt (**»privilegierte Änderung«** nach § 16 Abs 2 Z 2 WEG). Damit wird die gerichtliche Durchsetzung jedenfalls praktisch erheblich erleichtert. Eine bloße Formsache ist das Verfahren aber nicht, denn der Richter könnte dennoch zum Ergebnis kommen, dass durch den Einbau der Ladestation schutzwürdige Interessen der anderen Wohnungseigentümer beeinträchtigt werden und die Maßnahme daher nicht genehmigt wird.

Von Interesse ist natürlich auch die **Kostentragung** beim Einbau der E-Ladestation. Die **Herstellungs-** und **Errichtungskosten** für die Ladestation samt den notwendigen Leitungen trägt der änderungswillige Wohnungseigentümer. Die Kosten der **Wartung** und **Instandhaltung** der **elektrischen Leitungen** trägt nach Maßgabe von § 16 Abs 3 WEG ebenfalls der Wohnungseigentümer, vorausgesetzt, die Leitungen sind seinem WE-Objekt (Wohnung und Kfz-Abstellplatz) technisch zuordenbar. Für sonstige allgemeine Liegenschaftsteile ist die Eigentümergemeinschaft erhaltungspflichtig. Es ist derzeit allerdings nicht geklärt, ob das auch für die (künftige) Erhaltung jener Liegenschaftsteile gilt, die der Wohnungseigentümer im Zuge des Einbaus der Ladestation geändert, also baulich adaptiert hat. Große Bedeutung hat das bei Ladestationen aber wohl nicht, da die technischen Änderungen vorrangig die Errichtung von elektrischen Leitungen betreffen. Der Wohnungseigentümer hat aber jedenfalls sämtliche **Kosten der Wallbox** zu tragen.

Variante C unterscheidet sich in einem wichtigen Punkt von den Varianten A und B: Konzeptionell ist die Variante auf eine technische Gesamtlösung für die Liegenschaft ausgerichtet, die jeden interessierten Wohnungseigentümer miteinbezieht und auch auf eine künftige Erweiterung von Stellplätzen ausgerichtet ist, zumal die Benutzung der Ladeinfrastruktur jedem Interessenten offenstehen soll. Die Variante verfolgt also ein klares **Gemeinschaftsinteresse** und fällt daher unter das Verwaltungsregime des WEG. In diesem Fall kann die Maßnahme von der Eigentümergemeinschaft baulich umgesetzt werden, wofür allerdings ein **Beschluss der Eigentümergemeinschaft** erforderlich ist. Da es sich in der Regel um eine Maßnahme der **außerordentlichen Verwaltung** nach §29 WEG handelt, erfordert ein wirksamer Beschluss die Zustimmung der **Mehrheit der Wohnungseigentümer.** Es sind jedoch gewisse Minderheits- und Anfechtungsrechte zu beachten. ➔

Um – künftige – Streitigkeiten der Wohnungseigentümer untereinander zu vermeiden, muss besonders auf die Formulierung des **Beschlussgegenstands** geachtet werden, also welche technischen Umbauarbeiten durchgeführt werden sollen. Praktisch wäre es am einfachsten, wenn im Beschluss zunächst die Errichtung des Zählerverteilers und der Masterstation vorgesehen ist; und auch für jeden Wohnungseigentümer, der bereits eine Wallbox auf seinem Stellplatz montieren möchte, die elektrische Anbindung an die Masterstation »in einem Aufwasch« mitbeschlossen werden. Zugleich könnte die Hausverwaltung durch den Beschluss ermächtigt werden, die Nachrüstung »auf Abruf« auch für andere Stellplätze durchzuführen, falls ein Wohnungseigentümer erst künftig eine Wallbox auf seinem Stellplatz errichten möchte.

Die **Kosten** der **Verwaltungsmaßnahme** treffen die Eigentümergemeinschaft und sind daher aus der Rücklage oder anderen Gemeinschaftsmitteln zu finanzieren.

(P. Fidler (WU Wien), P. Lampersberger (e7), J. Kulovics und K. Katschinka (Wien Energie) erörterten beim Business-Frühstück im Oktover im Palais Esterhazy technische und wohnungseigentumsrechtliche Fragen zur Nachrüstung von E-Ladestationen im Wohnungsbestand.

Ist ein externer Ladestellenbetreiber in die Errichtung eingebunden, können jedoch **(zivilrechtliche) Vertragsverhältnisse** die Kostentragung nach dem WEG überlagern, die der Betreiber mit den einzelnen Wohnungseigentümern eingeht. Das hängt natürlich auch von seinem Geschäftsmodell ab. Generell wird die Rechtslage durch die Einbindung eines externen Ladestellenbetreibers komplexer. Die genaue Aufarbeitung der Rechtslage wäre gewiss eine eigene Untersuchung wert.

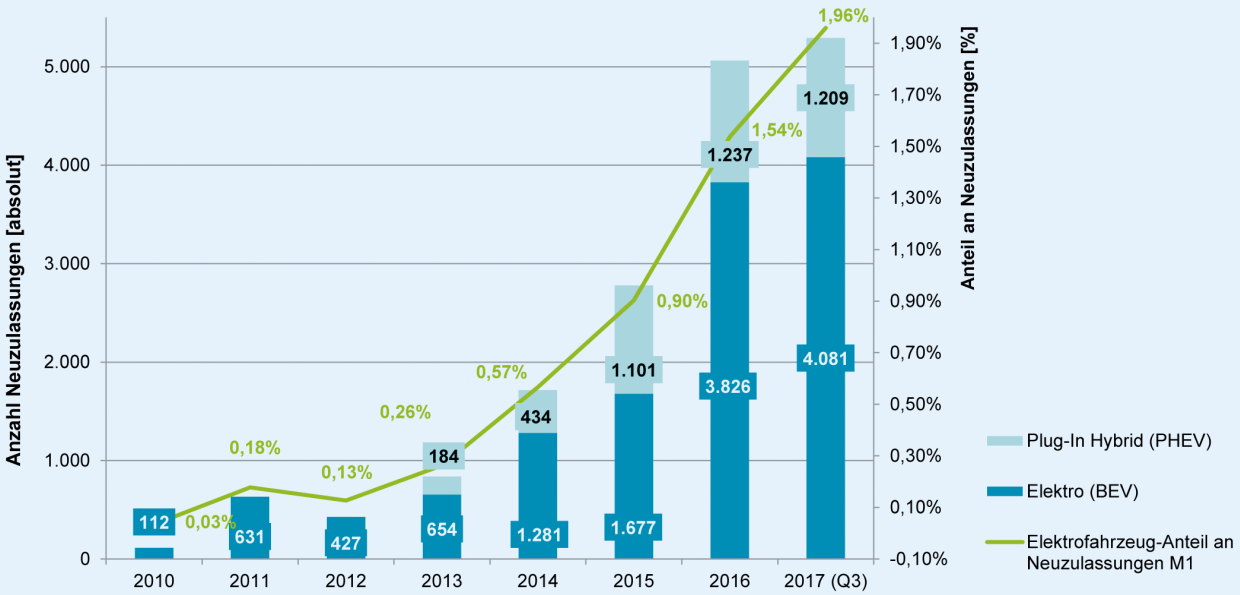
Download-Tipp

Das Ergebnis der Studie von e7 in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsuniversität Wien (P. Fidler) steht als Download zur Verfügung unter

→ www.e-sieben.at/downloads/publikationen/Studie_Nachruestung_von_Ladestationen.pdf

Zahlen und Fakten zur Elektromobilität

Der Fahrzeugbestand an Elektrofahrzeugen in Österreich ist mittlerweile auf rund 17.000 Fahrzeuge angewachsen. Dies stellt zwar gemessen am Gesamtbestand an Personenkraftwägen noch einen verschwindend geringen Anteil von 0,34 % (Stand: 3. Quartal 2017) dar, allerdings steigt die Zahl rein elektrisch betriebener Fahrzeuge stark an. Rund 5.000 Elektrofahrzeuge wurden in den letzten beiden Jahren neu zugelassen. Bei den Neuzulassungen beträgt der Anteil der Elektrofahrzeuge aktuell rund zwei Prozent.
Bis zum dritten Quartal 2017 wurden insgesamt 269.878 PKW neu zugelassen. Davon waren 4.081 reine Elektroautos und 1.209 Plug-In Hybrid Fahrzeuge. In den ersten drei Quartalen 2017 wurden bereits um knapp 250 Elektroautos mehr zugelassen, als im gesamten Jahr 2016. Die in Summe 5.290 Elektrofahrzeuge entsprechen einer Steigerung von 39,28 % im Vergleich zum dritten Quartal des Vorjahres.



Quelle: Statistik Austria; Datenstand: jeweils 31.12. des entsprechenden Jahres bzw. 30.09.2017; Darstellung: AustriaTech