

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?

Das Laderecht für E-Fahrzeuge im Wohnrecht

§§ 16, 28, 29
WEG;
AFI-RL;
EPBD-RL

Elektromobilität;
Lade-
infrastruktur;
Ladestation;
Right to Plug;
Laderecht

Seit Jahren stellt das Zustimmungserfordernis im WEG¹⁾ bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur eine wesentliche Barriere in der Elektromobilität dar. Doch nun kommt Bewegung in die Sache: eine angekündigte Wohnrechtsnovelle mit Einräumung eines Laderechts („Right to Plug“), die Novelle zur Gebäuderichtlinie und ein wegweisendes OGH-Urteil. Zeit für ein Update!

Neue Entwicklungen im Wohnrecht

DAPHNE FRANKL-TEMPL

A. Einleitung

Wer die Dekarbonisierung im Verkehr vorantreiben will, sollte den Zugang zur eigenen Ladestation rechtlich erleichtern. Nachdem die Europäische Kommission 2014 in der europäischen AFI-Richtlinie²⁾ zum Aufbau von Ladeinfrastruktur dieser Forderung an die Mitgliedstaaten Ausdruck verliehen hatte, betonte sie 2018 nochmals im Rahmen der Novelle zur Gebäuderichtlinie³⁾ – die auch umfassende Leitungs- und Ladeinfrastrukturverpflichtungen für den Neubau und bei großen Renovierungen vorsieht – die Notwendigkeit der Vereinfachung im Genehmigungsverfahren.⁴⁾ Die österreichische Bundesregierung hat 2019 das sog. „Right to Plug“ im Wohnrecht – also das Recht auf eine Lademöglichkeit für das Elektrofahrzeug auf dem eigenen Parkplatz – als Zielsetzung in das Regierungsprogramm⁵⁾ aufgenommen. Zu Beginn des Jahres 2021 soll eine Novelle zum WEG diese Vorgabe nun umsetzen. Auch Deutschland hat 2020 einen neuen Gesetzesentwurf zur Privilegierung von Elektromobilität im dWEG und dBGB vorgelegt. In Österreich erging schließlich am 18. 12. 2019 das erste richtungweisende OGH-Urteil (5 Ob 173/19f) zur Errichtung von Ladeinfrastruktur im WEG.

B. Die Rechtslage zur Errichtung von Ladestationen im WEG im Lichte der neuen OGH-Rechtsprechung

Es gab bis zum oben genannten OGH-Urteil keine veröffentlichte Rsp zur Errichtung von Ladestationen in Wohnhausanlagen. Das WEG bot nicht die notwendige Klarheit zur Beantwortung wesentlicher Rechtsfragen, die sich idZ gestellt hatten.

1. Technischer Hintergrund

In dem der OGH-Entscheidung zugrundeliegenden Sachverhalt wollte ein WEer auf seinem Garagenplatz im WE eine Wallbox errichten. Dazu war es nötig, eine Versorgungsleitung zum zentralen Zählerkasten zu verlegen und einen eigenen Netzpunkt anzumelden. Der WEer war bereit, seine Wallbox auf einphasiges Laden mit einer maximalen Ladekapazität von 3,7 kW zu begrenzen, obwohl mit dem ge-

wählten Modell auch dreiphasiges Laden mit bis zu 22 kW möglich gewesen wäre. Die bestehende elektrische Infrastruktur hatte Reserven für entweder zwei Ladestationen mit maximal je 22 kW oder 20 Ladestationen mit je 3,7 kW. Darüber hinaus wäre ein aufwendiger und kostenintensiver Ausbau der Leitungsinfrastruktur und der Energieversorgung nötig. Der WEer begehrte die Duldung dieser baulichen Maßnahmen mit der selbst angebotenen Einschränkung, seine Wallbox abzubauen, sollten mehr als 20 gleichartige Ladestationen mit 3,7 kW installiert und kein entsprechendes Lademanagement in der Tiefgarage vorhanden sein. Für den Fall der Abweisung des Hauptbegehrens beantragte er die Duldung der Verlegung eines dreiphasigen Stromkabels und die Montage einer Ladestation mit einer Ladeleistung bis 22 kW. Die Verknüpfung dieser auflösenden Bedingung mit einem Antrag nach § 16 WEG hielt der OGH für rechtlich unzulässig.⁶⁾ Interessant ist die rechtliche Einschätzung des OGH bezüglich der Errichtung der Ladestation im WEG.

Dr. Daphne Frankl-Templ, M.A., ist Expertin für Smart Mobility Solutions in der Rechtsanwaltskanzlei Templ.

- 1) Siehe zur bisherigen Rechtslage im Detail: *Frankl-Templ*, Die Errichtung einer Ladestation für E-Fahrzeuge im Wohnrecht, immoLEX 2018/6.
- 2) RL 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. 10. 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ABL L 307/1 (28. 10. 2014).
- 3) RL (EU) 2018/844 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. 5. 2018 zur Änderung der RL (EU) 2010/31 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der RL (EU) 2012/27 über Energieeffizienz, ABL L 156/75 (19. 6. 2018).
- 4) Ergänzung des Art 8 durch Abs 7: „Die Mitgliedstaaten sehen unbeschadet des Eigentums- und Mietrechts der Mitgliedstaaten Maßnahmen zur Vereinfachung der Bereitstellung von Ladepunkten in neuen und bestehenden Wohn- und Nichtwohngebäuden vor und gehen etwaige regulatorische Hindernisse, auch in Bezug auf Genehmigungs- und Zulassungsverfahren, an.“
- 5) Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020–2024, 33. Zum Download: <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/die-bundesregierung/regierungsdokumente.html> (abgerufen Mai 2020).
- 6) Siehe dazu 5 Ob 173/19f.

2. Errichtung der Ladestation als privilegierte Maßnahme

§ 16 WEG regelt den Rechtsrahmen, in dem der WEer zu Änderungen an seinem WE unter Eingriff in die allgemeinen Teile des Hauses berechtigt ist. Bei baulichen Veränderungen unter Einbeziehung der allgemeinen Teile des Hauses gilt, dass die Zustimmung der anderen WEer eingeholt werden muss. Bei sog „privilegierten“ Maßnahmen, wie der Verlegung einer Stromleitung, ist die Zustimmung gerichtlich durchsetzbar, da der Gesetzgeber bei den im Gesetz taxativ aufgezählten Maßnahmen von der Verkehrsüblichkeit und dem wichtigen Interesse des änderungswilligen WEers per se ausgeht.

a) Privilegierte Maßnahme

IdZ stellte sich zunächst die Frage, ob die Errichtung einer Stromleitung als privilegiertes Vorhaben iSd § 16 Abs 2 Z 2 WEG nur für die Verlegung in Wohnungen und Geschäftsräumen oder auch für die Ausrüstung von Stellplätzen im WE gilt. Der Gesetzeswortlaut schränkt nicht ein, jedoch hat der OGH festgestellt, dass der Gesetzgeber bei den im Gesetz aufgezählten verkehrsüblichen Änderungen „an die heute selbstverständlichen Versorgungseinrichtungen *moderner Wohnungen* und nicht an die der Befriedigung von Luxusbedürfnissen dienende Ausstattung von Wohnungen oder Geschäftsräumen“⁷⁾ gedacht hat. Es gibt keine weitere veröffentlichte Rsp zu der Ausstattung von Stellplätzen.

Weiters stellte sich die Frage, ob mit der Verlegung der Stromleitung auch der Anschluss der Ladestation umfasst ist oder diese Installation getrennt zu bewerten ist. Dazu ist anzumerken, dass im Fall einer einfachen Wallbox mit einer Anschlussleistung von nicht mehr als 3,7 kW durchaus von einer (intelligenten) „Steckdose“⁸⁾ gesprochen werden kann. Der Anschluss einer Steckdose wäre grundsätzlich von einer privilegierten Maßnahme zum Zweck der notwendigen Haushaltsführung umfasst.

Der OGH stellte zunächst in seiner rechtlichen Beurteilung klar, dass die Installation einer Wallbox zum einphasigen Laden bis 3,7 kW in dieser technischen Ausführung einer einfachen Steckdose gleichzuhalten ist. Daher würde sie zu der Ausrüstung eines Stellplatzes mit einer Stromleitung als privilegierte Maßnahme des § 16 Abs 2 Z 2 WEG zugerechnet. Weiters beurteilte der OGH die Anhebung des Standards von Stellplätzen als sinngemäß den privilegierten Maßnahmen entsprechend, die in einer Wohnung den Erfordernissen der Haushaltsführung dienen. Die Maßnahme am Stellplatz im WE ist als „der Widmung entsprechende, nicht völlig unüblichen Nutzung“ zu interpretieren. Er verwies dabei auf das Interesse des Gesetzgebers an der Förderung von umweltfreundlichen Fahrzeugen laut Novelle (EU) 2018/844 zur Gebäuderichtlinie 2010/31/EU und deren Umsetzung in den nationalen Bauordnungen.

Die dreiphasige Wallbox bis 22 kW qualifizierte der OGH nicht als Teil einer privilegierten Maßnahme, da sie keine technisch einfache Lösung darstelle, die den Erfordernissen üblicher „Haushalts-

führung“ eines Kfz-Abstellplatzes diene. Für die Praxis bedeutet dies, dass der WEer die Verkehrsüblichkeit oder ein wichtiges Interesse an der Errichtung einer solchen Ladestation nachweisen müsste.

b) Verkehrsüblichkeit

Was verkehrsüblich ist, bestimmt sich zunächst schon nach allgemeiner Lebenserfahrung und im Weiteren danach, ob die konkrete Änderung unter Berücksichtigung der bestimmten Beschaffenheit des betreffenden Hauses und seines Umfelds als üblich anzusehen ist.⁹⁾ Mit 31. 3. 2020 weist die Statistik Austria im Bestand 40.944 Elektrofahrzeuge (BEV, PHEV, FCEV) aus, das entspricht einem Anteil von 0,81% am Gesamtbestand der Klasse M1 (Pkw bis 3,5 t zur Personenbeförderung).¹⁰⁾ Grob gesprochen verfügt nicht einmal 1% der Haushalte über eine Ladeinfrastruktur, und hier wird noch nicht einmal zwischen Einfamilienhäusern und Wohnhausanlagen differenziert. Es wird wohl davon auszugehen sein, dass die Verkehrsüblichkeit der Nachrüstung im Bestandsbau derzeit noch fehlen wird.¹¹⁾ Der OGH ist dieser Linie gefolgt und hat die Verkehrsüblichkeit im vorliegenden Fall verneint.

Fehlt die Verkehrsüblichkeit, kann die Änderung trotzdem durch das wichtige Interesse eines WEers daran legitimiert sein.

c) Wichtiges Interesse

Der Begriff des „wichtigen Interesses“ in § 16 Abs 2 Z 2 WEG stellt auf individuelle Gegebenheiten ab, auf die Nachvollziehbarkeit des Wunsches des WEers nach der konkreten Veränderung, die, um schützenswert zu sein, fast an eine *Notwendigkeit* der Durchführung der Veränderung reichen muss, um dem WEer das weitere Bewohnen seiner Wohnung nach heute *üblichem Standard*¹²⁾ zu ermöglichen. Die Steigerung des Wohn- oder Verkehrswerts, die Befriedigung von Luxusbedürfnissen¹³⁾ und bloße Zweckmäßigkeitserwägungen reichen nicht, um ein „wichtiges Interesse“ an der Änderung zu begründen.

Mit Verweis auf die oben genannte Rsp sieht der OGH bei einer dreiphasigen Wallbox bis 22 kW nicht die Notwendigkeit der Umsetzung, sondern vielmehr die Befriedigung eines Luxusbedürfnisses als gegeben an. ME kann dem nicht ohne Weiteres gefolgt werden und hängt es von der Betrachtung des Einzelfalls ab. § 16 Abs 2 WEG räumt dem Außerstreitrichter einen weiten Wertungs- und Ermessensspielraum ein.¹⁴⁾ Zunächst ist zu berücksichtigen,

7) 5 Ob 269/98 i immolex 1999/100.

8) *Fidler*, Elektromobilität im Wohnungseigentumsrecht, wobl 2017, 376f.

9) 5 Ob 236/11 h.

10) *Austria Tech*, Elektromobilität in Österreich. Zahlen, Daten & Fakten (März 2020), <http://austriatech.at> (Stand Mai 2020).

11) *Frankl-Templ*, Elektromobilität und Recht 85 ff.

12) 5 Ob 97/09 i wobl 2010/16, 42 (*Vonkilch*) = wobl 2010/28 (*Cerba*); zuletzt 5 Ob 70/11 x Zak 2011/478, 256.

13) 5 Ob 24/08 b.

14) 5 Ob 47/06 g wobl 2006/96 (*Call*).

dass 90% der Ladevorgänge zuhause¹⁵⁾ erfolgen, auch aufgrund des Mangels an öffentlicher Infrastruktur, insb im urbanen Bereich, womit also per se schon ein wichtiges Interesse an einer Lademöglichkeit besteht. Das Bestehen einer Lademöglichkeit hat beim Käufer eines Elektrofahrzeugs einen ausschlaggebenden Einfluss auf die Kaufentscheidung. Der Nachweis, warum ein wichtiges Interesse an einer beschleunigten Ladung mit 22 kW besteht, könnte zum Beispiel bei einer Ärztin oder einem Taxifahrer in Bereitschaft, die/der jederzeit über ein fahrbereites Fahrzeug verfügen muss, gegeben sein. Die von den Netzbetreibern favorisierten Gemeinschaftsanlagen im großvolumigen Bestandsbau werden meist auf der Basis von dreiphasigen Anschlüssen mit verschiedenen Ladeleistungen – je nach Tarif – angeboten. Berücksichtigung bei der Beurteilung sollten auch die Ausstattung und die aktuell verfügbaren Leistungsreserven des Hauses finden. Wenn genügend Leistungsreserven für eine solche Ladestation vorhanden sind bzw der WEer bereit ist, für eine zusätzliche Anschlussleistung auf eigene Kosten zu sorgen, sodass es zu keiner Beeinträchtigung der anderen WEer kommen kann, was sollte dann dagegensprechen – die Sicherstellung der zukünftigen Energieversorgung?

3. Zukünftige Energieversorgung ist bei Beurteilung der Interessenbeeinträchtigung der anderen WEer nicht zu berücksichtigen

Ist die Errichtung den übrigen WEern wegen einer wesentlichen Beeinträchtigung ihrer schutzwürdigen Interessen nicht zumutbar, hat sie zu unterbleiben, selbst wenn wichtige Interessen des änderungswilligen WEers bestehen.¹⁶⁾ IdZ wurden zwei Argumente¹⁷⁾ diskutiert, die möglicherweise für eine Beeinträchtigung sprechen würden: zum Einen die Instandhaltungspflicht der anderen WEer an den allgemeinen Teilen des Hauses (dort befindet sich meist die Leitungs- und Ladeinfrastruktur) gem § 28 Abs 1 Z 1 WEG und dadurch (unkalkulierbare) Kosten, die über die Instandhaltungspflicht gem § 16 Abs 3 WEG 2002 des einzelnen WEers hinausgehen. Das zweite – besonders unter Netzbetreibern viel diskutierte Thema – ist die Sicherstellung der zukünftigen Energieversorgung des Hauses zB auch für zukünftig zu errichtende Ladestationen.

Der OGH hat klargestellt, dass die Instandhaltungspflicht gem § 28 Abs 1 Z 1 WEG an der Leitungs- und Ladeinfrastruktur der Ladestation ausschließlich den errichtenden WEer trifft, hat er sich doch im vorliegenden Fall verpflichtet, sämtliche Kosten iZm der Herstellung, dem laufenden Betrieb, der Wartung und Erhaltung der Wallbox selbst zu tragen, sodass die WEer mit keinen unkalkulierbaren Kosten konfrontiert würden.

Der nachträgliche Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur im Bestandsbau eventuell zu einer Gemeinschaftsanlage¹⁸⁾ und eine Erhöhung der Anschlussleistung sind sehr kostenintensive Maßnahmen in einer Wohnhausanlage. Möglicherweise reicht die vertraglich zugesicherte Energieversorgung des Hauses für die Errichtung und Ladung der ersten zehn Ladestationen. Aber wer trägt die Kosten, wenn

eine Erhöhung der Anschlussleistung und ein Ausbau der Infrastruktur notwendig werden sollte?¹⁹⁾

Der OGH hat dazu festgestellt, dass es erforderlich sein kann, die Beispielswirkung einer genehmigten Änderung nicht ganz außer Betracht zu lassen,²⁰⁾ jedoch hat er gleichzeitig klargestellt, dass bei der Wertung von befürchteten Beispielsfolgen als wesentliche Interessen der übrigen WEer beeinträchtigend äußerste Zurückhaltung geboten ist, weil an sich jede weitere Änderung, die nicht die Zustimmung aller Miteigentümer findet, einem alle Umstände berücksichtigenden Genehmigungsverfahren zu unterziehen ist.²¹⁾ Zukünftige rein theoretische Entwicklungen wie eine mögliche Ungleichbehandlung der WEer, die später eine Ladestation errichten und die Kosten für einen Ausbau der Ladeinfrastruktur bzw die Erhöhung der Anschlussleistung übernehmen müssen (im Gegensatz zu dem „ersten“ Errichter einer Ladestation im Haus, der noch genügend Leistungsreserven in Anspruch nehmen kann), oder der hypothetische Status quo der Energieversorgung des Hauses ab zwanzig oder mehr Ladestationen haben bei der Beurteilung des konkreten Sachverhaltes außer Betracht zu bleiben. Es ist bei der Entscheidung über das Änderungsbegehren von der derzeitigen Sachlage auszugehen.²²⁾

C. „Right to Plug“ – Laderecht für eigenen Parkplatz?

Die Europäische Kommission betont in ihrer Empfehlung an die Mitgliedstaaten zur Modernisierung von Gebäuden²³⁾ die europaweite Einführung eines „Laderechts“ für Nutzer von Elektrofahrzeugen. Gemeint ist damit ein Rechtsanspruch auf eine Lademöglichkeit auf seinem eigenen Parkplatz in einem Mehrparteienhaus, ohne die Zustimmung der anderen Eigentümer oder Vermieter einholen zu müssen.

Im österreichischen Regierungsprogramm²⁴⁾ findet man im Kapitel Wohnen unter der Überschrift „Wohnrecht“: die Zielsetzung, das ‚Right to Plug‘ zu

15) Bundesverband Elektromobilität Österreich, „My home is my Ladestation! Klimawende mit E-Mobilität.“, <https://www.beoe.at/my-home/> (abgerufen Mai 2020).

16) *Illedits/Illedits-Rohr*, Wohnungseigentum⁶ Rz 769.

17) ZB LG München 21. 1. 2016, Az.: 36S 2041/15 WEG, welches sich für eine Beeinträchtigung ua mit dem Argument der zukünftigen Energieversorgung ausgesprochen hat, siehe im Detail: *Frankl-Templ*, Elektromobilität und Recht 91.

18) Dazu ist ergänzend anzumerken, dass bei der Errichtung einer Gemeinschaftsanlage, die von allen WEern genutzt werden könnte, nur eine einfache Mehrheit iSd § 29 WEG der WEer zustimmen muss. Eine Gemeinschaftsanlage kann unter Einsatz eines intelligenten Lademanagements Spitzenlasten vermeiden und die Ladezeiten und -leistungen der einzelnen Ladestationen so verteilen, dass es zu keiner Erhöhung der Kapazität des Hauses kommen muss.

19) *Illedits/Illedits-Rohr*, Wohnungseigentum⁶ Rz 793 a.

20) 5 Ob 120/89 (es ging um die Aufstellung einer Saunakabine auf einer Terrasse als einen das äußere Erscheinungsbild des Hauses beeinträchtigenden architektonischen Fremdkörper).

21) 5 Ob 88/94.

22) 5 Ob 120/91; auch *Markl* in GeKo Wohnrecht II § 16 WEG Rz 86.

23) Empfehlung (EU) 2019/1019 der Kommission vom 7. 6: 2019 zur Modernisierung von Gebäuden, Abl L 165/70, 120.

24) Siehe FN 5.

implementieren“. Es gibt bereits europäische Länder, die ein solches „Laderecht“ in verschiedenen Ausprägungen haben.

1. Deutschland

Seit 2013 wurde in Deutschland an einer Novelle zum geltenden WEG und BGB (Mietrecht) gefeilt, um die Errichtung von Ladestationen in Wohnhausanlagen zu erleichtern. Nach längerem Ringen wurde ein Wohnungseigentumsmodernisierungs-Gesetz idF DS 19/18791, 19/19369 am 17. 9. 2020 vom Bundestag ²⁵⁾ angenommen.

Dieses sieht die Privilegierung baulicher Maßnahmen zur Errichtung einer Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge vor. Es differenziert nicht in technischer Hinsicht. Diese Maßnahmen sollen künftig mit einfacher Mehrheit im Rahmen der ordnungsmäßigen Verwaltung beschlossen werden. Jeder WEer soll grundsätzlich einen „Rechtsanspruch“ darauf haben (Erläut zu § 20 Abs 2 dWEG S 26). Die Eigentümerversammlung darf die Baumaßnahmen in der Regel nicht verwehren. Die Kosten der Maßnahme (und auch deren alleinigen Nutzen) soll der begünstigte WEer tragen. Dieser Anspruch soll auch dem Mieter bei voller Kostenübernahme gegen seinen Vermieter zustehen (§ 554 dBGB). Der Mieter kann sich iZm der baulichen Veränderung zur Leistung einer besonderen Sicherheit verpflichten. Dieser sog „Rechtsanspruch“ wird jedoch gem § 20 Abs 4 dWEG dahingehend eingeschränkt, dass bauliche Veränderungen, die die Wohnanlage grundlegend umgestalten oder einen WEer ohne sein Einverständnis gegenüber anderen unbillig benachteiligen, nicht beschlossen und gestattet werden dürfen. Ähnliches gilt für den Mieter in § 554 BGB. Der Anspruch besteht nicht, wenn die bauliche Veränderung dem Vermieter auch unter Würdigung der Interessen des Mieters nicht zugemutet werden kann. Einerseits schaffen diese Formulierungen wieder Raum für Interpretation, andererseits versucht der deutsche Gesetzgeber in den Erläuterungen zum Entwurf dahingehend zu beschwichtigen, dass diese Einschränkung nur in Ausnahmefällen auftreten und bei den privilegierten Maßnahmen zumindest typischerweise nicht der Fall sein würde (Erläut 26).

2. Frankreich

Das „droit à la prise“ (Recht auf die eigene Steckdose)²⁶⁾ wurde in Europa zuerst in Frankreich, und zwar bereits am 1. 11. 2014, eingeführt: Der Nutzer eines Elektrofahrzeugs darf auf eigene Kosten in einem Mehrparteienhaus auf seinem überdachten und abgegrenzten Parkplatz eine Ladestation bis 22 kW installieren, wenn er über ein Mess- und Einzelabrechnungssystem für den Stromverbrauch verfügt. WEer müssen die anderen Eigentümer in einem Antrag, der innerhalb von drei Monaten auf die Tagesordnung der Eigentümerversammlung gesetzt werden muss, umfassend über das Vorhaben informieren. Diese hat innerhalb von sechs Monaten über den Antrag zu entscheiden. Ein Mieter muss vorher die Einwilligung des Eigentümers der Wohnung einholen und an die Hausverwaltung schicken. Diese

legt der Eigentümerversammlung den Antrag innerhalb von drei Monaten zur Entscheidung vor. Diese hat wieder sechs Monate Zeit für die Entscheidung. Trifft sie keine, dann kann der Eigentümer/Mieter seine Arbeiten fortsetzen.

3. Spanien

In Spanien bedarf es gem Art 17.5 Ley de Propiedad Horizontal (LPH) nicht der Zustimmung der anderen WEer zur Errichtung einer Ladestation zum privaten Gebrauch auf dem eigenen Parkplatz, wenn der WEer die anderen Eigentümer im Voraus über sein Unterfangen informiert und die Kosten für die Ladestation und den Stromverbrauch trägt.

D. Ausblick Österreich: Das Laderecht im Lichte der neuen OGH-Rechtsprechung

Das OGH-Urteil hat wesentlich zur Klarheit der aktuellen Rechtslage beigetragen. Es ist ein erster Schritt auf dem Weg zur Erleichterung des Zugangs zur eigenen Ladeinfrastruktur im Bestandsbau. Die rechtliche Umsetzung in den Wohnrechtsgesetzen fehlt nach wie vor. Grundsätzlich wäre eine „Right-to-Plug“-Regelung für Österreich mit einem Kriterienkatalog, der für einen guten nachvollziehbaren Interessenausgleich zwischen den WEern sorgt, sehr zu begrüßen. Im Lichte des neuen OGH-Urteils ist jedoch Vorsicht geboten. Für den WEer, der als „first mover“ jahrelang in seinem Haus um eine Lademöglichkeit gekämpft hat, ist die Entscheidung des OGH selbstverständlich ein Meilenstein. Eine generelle „Right-to-Plug“-Regelung mit der technischen Einschränkung auf einphasige Ladestationen mit einer Ladeleistung bis 3,7 kW würde den technischen Fortschritt bei der Ladeinfrastruktur behindern und Einzellösungen fördern. Als effizienter gelten Gemeinschaftsanlagen, die die Ladevorgänge der Fahrzeuge effektiv steuern können. Dies funktioniert meist mit „intelligenten“ Ladestationen, die über einen dreiphasigen Anschluss und wenigstens 11 kW Ladeleistung verfügen. In der für Herbst angekündigten Wohnrechtsnovelle gilt es daher sicherzustellen, dass unter Wahrung berechtigter Sicherheits- und Energieversorgungsinteressen dem Stand der Technik nicht vorgegriffen wird.

Im aktuellen Regierungsprogramm findet man parallel zur „Right-to-Plug“-Zielsetzung zum WE auch die Maßnahme der Novellierung und Modernisierung des WEG (S 33). Dazu kommt die „Schaffung von neuen Mehrheitsverhältnissen (zB Elektro-Tankstellen und Photovoltaik-Anlagen) unter Wahrung berechtigter Minderheitsrechte“. Auch diese

25) Entwurf eines Gesetzes zur Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes und zur Änderung von kosten- und grundbuchrechtlichen Vorschriften <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw19-de-wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz-692668> (abgerufen am 30. 9. 2020).

26) Art R.136–2 du Code de la construction et de l'habitation (Chapitre IV Infrastructures pour la recharge des véhicules électriques dans les bâtiments et le stationnement sécurisé des vélos), umgesetzt mit Dekret Nr 2011–873 vom 25. 7. 2011.

Maßnahmen können hoffentlich Eingang in die Wohnrechtsnovelle finden.

Zur Erläuterung dieser Maßnahmen trägt ein aktueller Beitrag von *Stabentheiner*,²⁷⁾ dem zuständigen Abteilungsleiter für Wohnrecht im Justizministerium, bei. Die Interessen der WEer würden sich im Lauf der Jahre immer mehr unterscheiden: einerseits WEer, die noch in der eigenen Wohnung wohnen und ein Interesse an der Erhaltung und Modernisierung des Hauses haben, und andererseits WEer, die die Wohnung als Wertanlage vermietet haben und oft wenig Interesse an kostenintensiven Maßnahmen haben, die alle Eigentümer tragen müssen. Dieser Interessenkonflikt und die geltende Rechtslage führen zu einer „Versteinerung“ des baulichen Zustands der Liegenschaft und verhindern Maßnahmen, die für einzelne WEer besonders bedeutsam und aus gesamtgesellschaftlicher Perspektive sinnvoll sind.²⁸⁾ Zusammengefasst schlägt *Stabentheiner* bei Änderungen im eigenen Interesse gem § 16 WEG ua vor, bei der Einholung der Zustimmung der anderen WEer den Spieß umzudrehen: Die Zustimmung eines WEers gilt als erteilt, wenn er ordnungsgemäß von der geplanten Veränderung verständigt wurde und nicht binnen einer angemessenen Frist widerspricht. Bezüglich der Beschlussfassung in der EigG gem § 28 und 29 WEG (zB Umsetzung einer Gemeinschaftsanlage) könnte sich die einfache Mehrheit nur mehr auf Grundlage der abgegebenen Stimmen (und nicht aller Stimmen) unter Einhaltung bestimmter Mindestquoten (zB ein Drittel aller Miteigentumsanteile) errechnen.²⁹⁾

Eine generelle Erleichterung von Entscheidungen und baulichen Maßnahmen im Wohnrecht, wie sie *Stabentheiner* vorschlägt, auch unter Einsatz digitaler

Kommunikationsmittel, die jetzt in der schwierigen Corona-Zeit den Lackmustest absolvieren, ist längst überfällig. Durch eine solche Reform des Änderungsrechts in Kombination mit einer Privilegierung ua in Form eines „technologieneutralen Laderechts“ könnten wichtige Modernisierungs-, Umweltschutz- und Energieeffizienzmaßnahmen, wie die Errichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge, endlich Eingang in bestehende Wohnhausanlagen finden.

Leider lag bei Redaktionsschluss der Gesetzesentwurf noch nicht vor. Man darf gespannt sein, was von den oben genannten Punkten umgesetzt wird.

27) *Stabentheiner*, Gedanken zum Wohnungseigentumsrecht und zur Erhöhung seiner Praxistauglichkeit, in *Liber Amicorum Helmut Böhm* 243 [247].

28) Begründung zum Entwurf des WEMoG S 26.

29) FN 27 (252 ff).

SCHLUSSTRICH

Das neue OGH-Urteil kann nur ein erster Schritt auf dem Weg zur Erleichterung des Zugangs zur eigenen Ladeinfrastruktur im Wohnbau sein. Eine generelle Erleichterung von Entscheidungen und baulichen Maßnahmen im Wohnrecht, auch unter Einsatz digitaler Kommunikationsmittel, ist längst überfällig. Bei einem zukünftigen Gesetzesentwurf müsste sichergestellt werden, dass unter Wahrung berechtigter Sicherheits- und Energieversorgungsinteressen dem Stand der Technik nicht vorgegriffen wird.