

Right2Plug

Studie Right-to-Plug-Umsetzung

Programm / Ausschreibung	Leuchttürme eMobilität, Zero Emission Mobility, Zero Emission Mobility 2022/01	Status	abgeschlossen
Projektstart	01.03.2023	Projektende	29.10.2023
Zeitraum	2023 - 2023	Projektlaufzeit	8 Monate
Keywords	Stromwende; Mobilität; Right-to-Plug; WEG; Wohnrecht		

Projektbeschreibung

Einer der wichtigsten Hebel, um die Mobilitätswende voranzutreiben, ist der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur. Nicht öffentlich zugängliche E-Ladestationen in Wohngebäuden spielen dabei eine wesentliche Rolle. Mit der Novelle des Wohnungseigentumsgesetzes 2022 wurde ein „Right to Plug“ eingeführt (§ 16 (5) WEG). Mit dem eingereichten Forschungsprojekt wird ein umfassender Überblick über den aktuellen Stand der Umsetzung von E-Ladeinfrastruktur im Wohnungsbau geboten werden, einschließlich Angebots- und Nachfrageseite, verschiedenen technischen Lösungen, Kosten, Barrieren etc. Das Projekt wird als Wissensvermittler zwischen Wohnungsverwaltungen und Energiedienstleistern fungieren. Das Wohnungseigentumsgesetz und andere Wohnrechtsmaterien erfordern erhebliche zusätzliche Reformen, u.a. hinsichtlich der Implementierung von E-Ladeinfrastruktur. Das eingereichte Projekt wird dem Gesetzgeber klare Empfehlungen für einfache und wirksame zusätzliche Regelungen als Beitrag zur Erreichung der Regierungsziele bei der Dekarbonisierung von Mobilität und Gebäuden geben.

Abstract

One of the most important levers for driving forward the mobility transition is the expansion of e-charging infrastructure. Non-publicly accessible e-charging stations in residential buildings play an essential role here. With the Condominium Law amendment 2022, a "Right to Plug" was introduced in Condominium Law (§ 16 (5) WEG). With the submitted research project it is aimed to offer a comprehensive overview of the current state of implementation of e-charging infrastructure in housing, including both demand and supply side, different technical solutions, costs, barriers etc. The project will work as a knowledge transmitter between housing management companies and energy service providers. Targeting at decarbonisation of the housing stock until 2040, the Condominium Law and other housing legislation require substantial additional reforms. The submitted project will provide clear recommendations to the legislator regarding simple and effective additional regulations to empower e-charging infrastructure in residential buildings.

Endberichtkurzfassung

Einer der wichtigsten Hebel, um die Mobilitätswende voranzutreiben, ist der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur. Nicht öffentlich zugängliche E-Ladestationen in Wohngebäuden spielen dabei eine wesentliche Rolle. Mit der

Wohnungseigentumsgesetznovelle 2022 (WEG 2022) wurde ein Right-to-Plug im Wohnungseigentumsrecht eingeführt. Mit der vorliegenden Studie wird ein umfassender Überblick über den aktuellen Stand der Umsetzung von E-Ladeinfrastruktur im Wohnbau geliefert, der sowohl die Nachfrage als auch das Angebot, verschiedene technische Lösungen, Kosten und Barrieren umfasst. Eine Besonderheit der vorliegenden Studie ist die Verschränkung rechtlicher, technischer und institutioneller Analysen. Nur so erschien es machbar, die komplexe Aufgabenstellung zu bewältigen und Ergebnisse von hoher Praxisrelevanz liefern zu können.

Die Quantifizierung jenes Wohnungsbestands, der unter die neue Right-to-Plug-Regelung fällt, ist auf weitreichende Schätzungen angewiesen. Einerseits stehen nur recht grobe Daten zu den Beständen in den unterschiedlichen Wohnrechtsregimen zur Verfügung. Andererseits kommt es durch die Vermietung von Eigentumswohnungen wie auch der Parifizierung von Mietwohnungen zu umfangreichen Graubereichen zwischen den Bestandssegmenten. Unter den ca. 2,42 Mio. Geschoßwohnungen sind ca. 22% selbstgenutzte Eigentumswohnungen. Insgesamt dürften aber ca. 40% – knapp 1 Mio. Wohnungen – unter das WEG-Regime fallen.

Zur Zahl an privaten Stellplätzen stehen keine statistischen Quellen zur Verfügung. Anhand der projektbezogen durchgeführten Erhebung wird davon ausgegangen, dass pro drei Wohnungen etwa zwei Stellplätze verfügbar sind, bei Eigentums- und Mietwohnungen gemeinnütziger Bauvereinigungen (GBV) sind es mehr, bei privaten Miet- und Kommunalwohnungen weniger. Gleichzeitig ist an vielen Stellplätzen in Eigentumsbauten kein Wohnungseigentum begründet. Unter Berücksichtigung dieser Unwägbarkeiten wird geschätzt, dass österreichweit 300.000-350.000 Stellplätze unter das Right-to-Plug-Regime fallen. Gemäß Unternehmensbefragung sind derzeit etwa 1,1% mit E-Ladeinfrastruktur ausgestattet. Das sind ca. 4.000 Stellplätze. Die Dynamik der Neuinstallation ist schon bisher hoch und wird noch deutlich zulegen, sobald rechtssichere, preiswerte und faire Umsetzungsmodelle zur Verfügung stehen.

Die projektbezogen durchgeführte empirische Erhebung erreichte bei Bauträgern und Hausverwaltungen eine bemerkenswert große Stichprobe von 25% aller Geschoßwohnungen in Österreich. Die teilnehmenden Unternehmen haben einen Verwaltungsbestand von ca. 670.000 Wohneinheiten. Die starken Unterschiede zwischen den Unternehmen im Umgang mit E-Ladeinfrastruktur mit 0% bis 20% Anteil am Bestand an Stellplätzen sind auffällig. Die Dynamik beim Ausbau ist groß. Typischerweise wird Ladeinfrastruktur bis max. 11 kW Ladeleistung angeboten. Rund die Hälfte der Respondenten bezeichnet sich selbst als „Second Mover“, dass sie also abwarten wollen, bis bewährte Modelle verfügbar sind. Immerhin 20% der befragten Immobilienunternehmen sehen sich demgegenüber als „Pioniere“, also als Unternehmen mit der Bereitschaft, Neuland zu betreten. Das Interesse der Bewohner an E-Ladeinfrastruktur wächst zwar, von starker Nachfrage kann aber noch nicht gesprochen werden. Erst ein Drittel der Immobilienunternehmen hat Angebote für interessierte Haushalte für E-Ladeinfrastruktur parat, ein weiteres Drittel bereitet solche vor. Es besteht also erhebliches Potenzial zu besserer Vorbereitung seitens der Wohnungsunternehmen. Als die größte Barriere beim Ausrollen wurden Unsicherheiten bei technischen Lösungen bzw. Überschreiten der Kapazitätsgrenzen der E-Infrastruktur genannt.

In wohnrechtlicher und technischer Hinsicht macht es einen großen Unterschied, ob einzelne Eigentümer einen E-Ladepunkt installieren oder eine Gemeinschaftsanlage umgesetzt wird. In technischer Hinsicht ist bei Einzelanschlüssen der volle Leistungsbezug ohne Berücksichtigung von Gleichzeitigkeiten zu hinterlegen, bei Gemeinschaftsanlagen, zumal solchen mit dynamischem Lastmanagement, können demgegenüber die vorhandenen Leistungspotenziale optimal ausgenutzt werden. Bei Einzelladestationen sind die Leistungskapazitäten eines typischen Wohngebäudes sehr rasch erreicht. Der weitere

Ausbau der E-Ladeinfrastruktur ist dann nur mit massiven Investitionen in die elektrischen Anlagen möglich. Beim zweiten Modell zeigen bisherige Forschungsergebnisse, dass sogar eine weitgehende Elektrifizierung des Fahrzeugbestands ohne Ausbau der Leitungsinfrastruktur möglich ist.

Der Markt stellt umfangreiche Dienstleistungen für den Betrieb von E-Ladeinfrastruktur zur Verfügung, in Wohnbauten bislang allerdings erst in geringem Umfang. Es ist zu erwarten, dass die in der vorliegenden Studie vorgeschlagenen verbesserten Rahmenbedingungen zu einer Verbesserung beitragen werden. Komplettanbieter übernehmen Planung, Errichtung, Betrieb und Verrechnung von Ladeinfrastruktur. Je nach Geschäftsmodell ist die Anlage im Besitz des Immobilieneigentümers oder des Anlagenbetreibers.

E-Ladeinfrastruktur ist von konzessionierten Elektro-Fachbetrieben umzusetzen. Auch Anfragen an die Netzbetreiber über Kapazitäten der Gebäudezuleitung können nur über diese Elektro-Fachbetriebe erfolgen. Elektro-Installateure sind daher oft die ersten Ansprechpartner für Nutzer. Elektro-Installateure füllen die damit verbundene Schlüsselrolle bei der Skalierung nur eingeschränkt aus, einerseits wegen erheblicher Qualitätsunterschiede in der Branche – bisherige Ausbildungsschienen sollten ausgeweitet werden –, andererseits wegen des noch bestehenden Fokus auf Einzelanschlüssen statt Gemeinschaftsanlagen. Die Rolle der Hausverwaltungen in diesem Prozess sollte ausgeweitet werden.

Ladestationen bis 3,7 kW Leistung sind meldepflichtig, Anlagen ab 3,7 kW bewilligungspflichtig. Netzbetreiber haben eine Anschlusspflicht. Die Prüfung der verfügbaren Anschlusskapazitäten ist häufig zeitaufwendig. Verbesserungen werden mit dem (heute noch regional unterschiedlich fortgeschrittenen) Roll-out von Smart Metern und dem im Jänner 2024 in Begutachtung gegangenen Elektrizitätswirtschaftsgesetz (EIWG) erwartet.

Es stehen in allen Ländern Förderungen für die Errichtung von E-Ladeinfrastruktur zur Verfügung, typischerweise im Rahmen der Sanierungsförderung. Die Unterschiede sind erheblich. Kumulativ stehen Bundesförderungen zur Verfügung. Gemeinschaftsanlagen mit Lastmanagement werden höher gefördert.

Wenn es im Wohnungseigentum um die Inanspruchnahme allgemeiner Teile geht – und das ist bei E-Ladeinfrastruktur in Garagen und bei Stellplätzen der Fall – werden gesetzlich gemeinschaftliche gegenüber Einzelinteressen grundsätzlich bevorzugt. Für die Umsetzung gemeinschaftlicher Anlagen reichen einfache Mehrheiten. Die Anforderungen wurden mit der WEG-Novelle 2022 noch weiter erleichtert, indem zwei Drittel der bei einer Eigentümerversammlung oder -befragung abgegebenen Stimmen (nach Miteigentumsanteilen) für einen gültigen Beschluss ausreichen, sofern diese mindestens ein Drittel der Eigentumsanteile repräsentieren. Initiativen einzelner Eigentümer auf allgemeinen Teilen der Liegenschaft erfordern demgegenüber bisher 100% Zustimmung. Für das „Right-to-Plug“ wurde mit der WEG-Novelle 2022 eine Ausnahme geschaffen. Mit der sog. „Zustimmungsfiktion“ (§ 16 Abs 5 WEG) kann der/die einzelne Eigentümer:in einen Anschluss für „Langsamladen“ durchzusetzen. Die entspricht derzeit einer Ladeleistung bis 5,5 kW. Die Bevorzugung gemeinschaftlicher Anlagen bleibt allerdings aufrecht, indem nach Beschlussfassung für eine Gemeinschaftsanlage die Einzelladestellen binnen fünf Jahren aufzulassen bzw. in die Gemeinschaftsanlage zu integrieren sind.

Die wohnrechtlichen Analysen kommen zum Schluss, dass die neuen Regelungen zum „Right-to-Plug“ im Großen und Ganzen ihren intendierten Zweck erfüllen. Dies betrifft gleichermaßen das Rechtsinstrument der „Zustimmungsfiktion“ für die Durchsetzung eines Einzelanschlusses, den Übergang von Einzelanschlüssen zu Gemeinschaftsanlagen und die weiterhin

gegebene Bevorzugung von Gemeinschaftsanlagen. Auch der bewusste Verzicht auf gesetzliche Regelungen z.B. des Begriffs des „Langsamladens“ oder der „E-Mobilitätsgemeinschaft“ ist im Vertrauen auf Technologieentwicklung und Rechtsprechung zu begrüßen. Dieser positive Befund äußert sich darin, dass als Ergebnis der vorliegenden Studie nur wenig Bedarf an Nachbesserungen im WEG gesehen wird. Auch das Fehlen oberstgerichtlicher Verfahren kann dahingehend interpretiert werden.

Dennoch erscheint die Dynamik des Ausbaus von E-Ladeinfrastruktur in Wohnbauten zu gering. Einzel-Ladestationen haben den Nachteil möglicher Lock-in-Effekte. Hausverwaltungen haben wenig Anreiz, ihre Umsetzung zu forcieren. Die Überwälzung aller Kosten auf den einzelnen Nutzer kann kostspielig werden. Das „Überbrückungsmodell“ der E-Mobilitätsgemeinschaft – also der Zusammenschluss mehrerer umstellungswilliger Eigentümer zwecks wirtschaftlicher und technischer Vorteile – wird derzeit weder von Hausverwaltungen, noch von Elektro-Installateuren und auch nicht von sonstigen bestehenden Rahmenbedingungen forciert.

Die Autoren kommen zum Schluss, dass insbesondere die Rahmenbedingungen für Gemeinschaftsanlagen verbessert werden sollten. Es wird ein praktikables Umsetzungsmodell mit einer Zweiteilung in „Basis-“ bzw. „Ausbau-Infrastruktur“ skizziert. Die „Basis-Infrastruktur“ umfasst all jene Maßnahmen einer Gemeinschaftsanlage, die untrennbar mit dem Gebäude verbunden sind, insbesondere Kabeltrassen, notwendige Durchbrüche bei Brandabschnitten sowie die räumliche Vorsorge für Anlagen-Hardware und sollte alle Garagen- bzw. Stellplätze umfassen. Angesichts der moderaten Kosten, des Nutzens für die gesamte Wohnungseigentümergeinschaft und der damit verbundenen Wertsteigerung der Immobilie sollte sie von allen Eigentümer:innen bezahlt werden, vorzugsweise aus der Rücklage. Die „Ausbau-Infrastruktur“ sollte demgegenüber als Gemeinschaftsanlage mit Lastmanagement von den konkreten Nutzern bezahlt werden. Sie umfasst die gesamte sonstige Hardware, Verkabelung, Wallboxen und die allfällig nötige Ausweitung der Leistungskapazitäten des Hausanschlusses und damit den größeren Teil der Investition. Hier können Anlagenbetreiber einbezogen werden. Für die Forcierung dieser Zweiteilung sollten zielgerichtet Förderungen eingesetzt werden.

Zum „Right-to-Plug“ im Wohnungseigentumsgesetz werden seitens der Autoren nur geringfügige Klarstellungen empfohlen:

a) Die vereinfachte Durchsetzung für „Langsamladen“ bezieht sich auf Einzelanschlüsse. Wenn mehrere Eigentümer:innen dies als „E-Mobilitätsgemeinschaft“ tun und ein (dynamisches) Lastmanagement einsetzen, kann deutlich schneller geladen werden. Gleichzeitig können Lock-in-Effekte entstehen. Eine Klarstellung, ob dies mit geltendem Recht abgedeckt ist oder nicht, wäre hilfreich. b) Nach derzeitiger Rechtslage ist nicht auszuschließen, dass eine solche Gemeinschaft die Aufnahme weiterer Eigentümer:innen verweigert, insbesondere dann, wenn die Kapazitätsgrenzen der Hauszuleitung erreicht sind und zusätzliche Investitionen anstehen. Eine gesetzliche Regelung könnte Barrieren abbauen. c) Die Rolle der Hausverwaltungen sollte gestärkt werden, etwa durch eine gesetzliche Vollmacht für Anfragen an Netzbetreiber hinsichtlich der Leistungsbereitstellung.

Zur Skalierung von E-Ladeinfrastruktur in Wohnbauten sollten entsprechende Regelungen auch in anderen Wohnrechtsmaterien implementiert werden: Mit einer vergleichsweise einfachen Ergänzung könnte das „Right-to-Plug“ des WEGs auch im Vollenwendungsbereich des Mietrechtsgesetzes (MRG, Mietwohnungen in Bauten vor 1953/1945, Kommunalwohnungen) sowie bei GBV-Mietwohnungen implementiert werden. In § 9 Abs 1 MRG und den darauf verweisende § 20 Abs 1 Z 1 lit b WGG besteht für diese Bestandssegmente bereits eine „Zustimmungsfiktion“. Es müsste lediglich ein sechster Punkt in den taxativen Katalog privilegierte Maßnahmen – „Anbringung einer Vorrichtung zum Langsamladen eines

elektrisch betriebenen Fahrzeugs“ – aufgenommen werden. Schwieriger ist es bei parifizierten Mietwohnbauten (Altbaueigentum).

Eine wachsende Zahl von GBV-Bauten hat aufgrund einer gesetzlich vorgesehenen Kaufoption eine gemischte Eigentümerstruktur. In den vergangenen 20 Jahren nahmen 60.000 Nutzer von GBV-Mietwohnungen eine solche in Anspruch. Zur Skalierung von E-Ladeinfrastruktur in solchen Bauten wäre noch eine Präzisierung hilfreich, dass GBV als Mehrheitseigentümerinnen sich einem zu definierenden Quorum der anderen Wohnungseigentümer anschließen haben (Dominanz-Regelung).

Im vergleichsweise kleinen MRG-Teil Anwendungsbereich (Mietwohnungen in nach 1945/1953 errichteten Gebäuden) steht dem Mieter leider kein solches Änderungsrecht zur Verfügung. Für dieses Bestandssegment konnte kein rechtliches Modell gefunden werden, mittels dessen ein Rechtsanspruch auf Langsamladen mit überschaubarer Komplexität eingeführt werden könnte.

Auch ohne dieses Bestandssegment könnte mit der einfachen Reform des § 9 Abs 1 MRG der weit überwiegende Teil der Stellplätze im Geschoßwohnungsbestand elektrifiziert werden!

Als Kommunikationstool zum möglichst raschen Ausbau von E-Ladeinfrastruktur in Wohnbauten erarbeitete das Projektteam ein Manual für Hausverwaltungen. Mit Zielrichtung auf Mitarbeiter:innen in Hausverwaltungen vermittelt es einen schematischen Ablaufplan von den ersten Anfragen für die Errichtung von E-Ladestellen bis zur Umsetzung von Gemeinschaftsanlagen mit Lastmanagement. Darüber hinaus bietet es einfache und dennoch technisch versierte Antworten auf die wichtigsten Fragen in diesem Zusammenhang.

Projektkoordinator

- IIBW - Institut für Immobilien, Bauen und Wohnen GmbH

Projektpartner

- e7 GmbH
- HERRY Consult GmbH