

ÖSTERREICHISCHES WOHNHANDBUCH 2023

11. Auflage

Seit den 1990er Jahren liefert das Österreichische Wohnhandbuch Daten und Fakten zum Wohnungswesen in Österreich. Schwerpunkt der 11. Auflage ist neben den Statistiken zu Neubau, Förderung und Wohnungsgemeinnützigkeit die Dekarbonisierung unserer Bestandsbauten.

Bis 2040 sollen Öl und Gas aus unseren Gebäuden verbannt sein. In insgesamt zwölf Beiträgen zu verschiedenen Themen des Wohnungswesens werden unter anderem Antworten gegeben, wie dies gelingen kann.

Das Wohnhandbuch richtet sich an die interessierte Öffentlichkeit ebenso wie an Fachleute, politisch Denkende und in der Politik Tätige. Ihnen liefert das Wohnhandbuch Hintergrundwissen und Vergleichszahlen.

Die Herausgeber:

Wolfgang Amann leitet seit über zwanzig Jahren das IIBW – Institut für Immobilien, Bauen und Wohnen in Wien. Er forscht, lehrt und berät zu Themen des sozialen Wohnbaus, des Immobilienwesens, zu Bau- und Wohnrecht sowie Statistik, zur Dekarbonisierung unserer Gebäude, zur Wohnbaufinanzierung und zum Wohnen im Alter in Österreich und international.

Christian Struber leitet ein großes gemeinnütziges Wohnungsunternehmen in Salzburg, ist in Spitzenfunktionen der österreichischen Wohnungsgemeinnützigkeit tätig und hat führende Funktionen im Hilfswerk Salzburg bzw im Hilfswerk Österreich.

Diesen Titel erhalten Sie auch **online** unter lindedigital.at

ISBN 978-3-7073-4888-0



9 783707 348880

ÖSTERREICHISCHES WOHNHANDBUCH 2023

Amann | Struber (Hrsg)

Linde

Amann | Struber (Hrsg)

ÖSTERREICHISCHES WOHNHANDBUCH 2023

11. Auflage

28.

ST. WOLFGANGER TAGE
14.-15. SEPTEMBER 2023

ARGE
EIGENHEIM

8. Right-to-Plug – E-Ladeinfrastruktur im Wohnbau

Wolfgang Amann/Martin Mayr

8.1. Recht auf Langsamladen im WEG

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 (BGBl I 222/2021) wurde ein Right-to-Plug im Wohnungseigentumsrecht eingeführt.

Im Auftrag des Klima- und Energiefonds (Ausschreibung „Zero Emission Mobility“, 5. Call) lieferte das IIBW im Team mit „e7 energy innovation & engineering“ und „Herry Consult“ einen umfassenden Überblick über den aktuellen Stand der Umsetzung von E-Ladeinfrastruktur im Wohnbau, der sowohl die Nachfrage als auch das Angebot, verschiedene technische Lösungen, Kosten und Barrieren umfasst. Eine Besonderheit der 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, einschließlich strategischer Maßnahmen, um E-Ladeinfrastruktur in Wohnbauten als wichtiges Element auf dem Weg zur Energiewende in großem Maßstab auszurollen.

8.2. Betroffene Wohnungsbestände

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 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–

8.4. Forcierung von Gemeinschaftsanlagen

350.000 Stellplätze unter das Right-to-Plug-Regime fallen. Gemäß Unternehmensbefragung (Mitte 2023) sind 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.

8.3. Wie heiß ist das Thema in der Branche

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.

8.4. Forcierung von Gemeinschaftsanlagen

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.

8. Right-to-Plug – E-Ladeinfrastruktur im Wohnbau

8.5. Dienstleister für den Betrieb

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 vorgeschlagenen verbesserten Rahmenbedingungen zur Dynamik beitragen werden. Komplettanbieter übernehmen Planung, Errichtung, Betrieb und Verrechnung von Ladeinfrastruktur. Je nach Geschäftsmodell ist die Anlage im Besitz des Immobilieneigentümers oder des Anlagenbetreibers.

8.6. Prozedere

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 Einzelanschlüsse 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 neuen Elektrizitätswirtschaftsgesetz (ElWG) erwartet.

8.7. Förderungen

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.

8.8. Wohnrechtlicher Rahmen

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.

8.9. Legistische Weiterentwicklung

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“ durchsetzen. Dies 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 zB 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 Untersuchungen nur wenig Bedarf an Nachbesserungen im WEG gesehen wird. Auch das Fehlen oberstgerichtlicher Verfahren kann dahingehend interpretiert werden.

8.9. Legistische Weiterentwicklung

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 (im technischen Sinn) mit Lastmanagement von den konkreten Nutzern

8. Right-to-Plug – E-Ladeinfrastruktur im Wohnbau

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 Zuteilung 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 WEG 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 verweisenden § 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 privilegierter 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 ca 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 anzuschließen haben (Dominanzregelung).

Im vergleichsweise kleinen MRG-Teilwendungsbereich (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.

8.10. Manual für Hausverwaltungen

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

8.10. Manual für Hausverwaltungen

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.

a) Wie kann ich bei der Errichtung von e-Ladestationen Konflikte bezüglich begrenzter Anschlussleistung vermeiden?

Jedes Haus verfügt über einen Netzanschluss mit einer gewissen Leistung, die maximal vom Stromnetz bezogen werden kann. Die Höhe dieser Leistung wird üblicherweise über die Anzahl der Haushalte und deren gleichzeitigen Energiebedarf geschätzt. Die Auslegung erfolgt üblicherweise mit einer Leistungsreserve, um kurze Leistungsspitzen oder zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen. Da Elektrofahrzeuge mit großen Leistungen laden können, passiert es schnell, dass diese Reserve aufgebraucht wird und keine zusätzlichen Verbraucher angeschlossen werden können.

Über sogenanntes „Lastmanagement“ wird die Ladeleistung der einzelnen Ladestationen überwacht, und bei Bedarf reduziert, sodass die insgesamt verfügbare Leistung in Summe nie überschritten wird. Damit lässt sich dieses Problem gut in den Griff bekommen.

b) Ist der Ausbau von Ladestationen im Wohnbau denn wirklich notwendig?

Es gibt keinen Zweifel mehr, dass rein batterieelektrische Fahrzeuge in den nächsten Jahren PKWs mit Verbrennungsmotor ersetzen werden. Technologien wie Wasserstoff oder E-Fuels werden zwar in Spezialanwendungen und dem Flugverkehr eingesetzt werden, für PKWs wurde die Technologieentscheidung jedoch bereits endgültig getroffen.

Aufgrund momentaner Hochlaufraten lässt sich abschätzen, dass bis 2030 jährlich mindestens 120.000 neue Elektrofahrzeuge zugelassen werden. Es wird geschätzt, dass 2030 1/3 der Fahrzeuge auf Österreichs Straßen Elektrofahrzeuge sein werden (1,6 Mio Fahrzeuge).⁴³ In einem kürzlich abgeschlossenen Forschungs-

⁴³ Österreichs Leitstelle für Elektromobilität/Umweltbundesamt 2022, <https://www.austriatech.at/de/leitstelle-elektromobilitaet/>.

8. Right-to-Plug – E-Ladeinfrastruktur im Wohnbau

projekt wurde berechnet, dass in Österreich bis 2030 2,3 Mio, bis 2040 4,4 Mio private Ladestationen benötigt werden.⁴⁴ Ein Zulassungsverbot für PKWs mit Verbrennungsmotor steht bevor.

Ein weiterer Grund für E-Ladeinfrastruktur in Wohnbauten sind die Kosten und der Aufwand, die bei einer Ladung im öffentlichen Raum hinzunehmen sind. Bei der Ladung in der eigenen Ladestation muss das Auto nach einem Ladevorgang nicht umgeparkt werden, um hohe Gebühren zu vermeiden. Auch Energiekosten können bei einer privaten Ladestation geringer sein, vor allem wenn man die Möglichkeit hat, den Strom direkt von einer PV-Anlage zu beziehen.

c) Geht von Elektroautos eine erhöhte Brandgefahr aus?

In modernen Elektrofahrzeugen werden fast ausschließlich Lithium-Ionen-Akkus verbaut. Diese erzeugen während der Ladung keine Lade-Gase, wie etwa Wasserstoff bei Blei-Akkus, wodurch keine erhöhte Brandgefahr feststellbar ist. In Versuchen konnte zudem nachgewiesen werden, dass sich Elektrofahrzeuge im Brandfall bezüglich der Temperaturentwicklung ähnlich wie Verbrennerfahrzeuge verhalten.

Entgegen der weitverbreiteten Meinung brennen Autos mit Elektroantrieb weniger oft als Autos mit Verbrennungsmotoren. Man kann eine überproportional hohe mediale Berichterstattung zu dem Thema beobachten. Berücksichtigt man die gesundheitlichen Auswirkungen von Autoabgasen in Tiefgaragen, fällt die Bilanz klar positiv für Elektrofahrzeuge aus. Bei fachgerechter Installation durch einen Elektrofachbetrieb geht auch von Elektro-Ladestationen selbst keine erhöhte Gefahr aus.

d) Sind Elektroautos umweltfreundlicher als konventionelle Autos?

Elektrofahrzeuge verbrauchen bei ihrer Herstellung mehr Ressourcen als Autos mit Verbrennungsmotoren. Das ist vor allem auf die Herstellung des Antriebsakkus zurückzuführen.

Bei der Herstellung werden auch große Mengen an problematischen Rohstoffen wie Lithium, Kobalt und seltene Erden wie Neodym, Yttrium und Lanthan benötigt. Die stark erhöhte Nachfrage nach günstigen Rohstoffen wirkt sich auf Kosten des Umweltschutzes und Ausbeutung der lokalen Bevölkerung aus. Es wird intensiv am Aufbau einer europäischen Batterie-Zellenherstellung gearbeitet, die auch die starke wirtschaftliche Abhängigkeit von China vermindern soll.

Ohne diese Probleme zu vernachlässigen, stellt der Klimawandel aus heutiger Sicht allerdings eine weitaus größere Bedrohung dar. Die konkreten Auswirkungen für Österreich sind unter anderem eine Bedrohung der Landwirtschaft durch

⁴⁴ Käfer et al, Guidelines enabling renewable energy supply for zero emission road traffic infrastructure (Greenroad), Traffix, UBA, e7, 2023.

8.10. Manual für Hausverwaltungen

Trockenheit und Extremwetterereignisse, extreme Hitzeperioden in Städten, Waldbrände und ein Absinken des Grundwasserspiegels.

Unser Wohlstand und unsere Lebensweise hängt sehr stark von einer globalisierten Wirtschaft ab, welche durch den Klimawandel noch stärker beeinflusst wird. Es ist wahrscheinlich, dass große Landstriche in Zukunft nicht mehr so belebt werden können, wie es seit Jahrtausenden der Fall war. Die Folge sind Hungersnöte, Konflikte und Migration.

Da etwa 30 % der österreichischen Emissionen durch den Transportsektor verursacht werden, stellen Elektrofahrzeuge technologisch einen großen Schritt in die richtige Richtung dar. Über ihre Lebenszeit verursachen Elektrofahrzeuge (Herstellung und Betrieb) signifikant weniger CO₂-Emissionen als Autos mit Verbrennungsmotoren vergleichbarer Größe. Bei der Verwendung von Strom mit dem durchschnittlichen österreichischen Strommix lassen sich etwa 50 % der Emissionen einsparen, bei der Nutzung von Ökostrom bis zu 70 %.

Im Gegensatz zu Verbrennungsmotoren befindet sich die Elektromobilität noch in einer Anfangsphase ihrer Entwicklung und wird sich in Zukunft weiter in Richtung CO₂-Neutralität und Umweltschutz entwickeln, was bei Verbrennungsmotoren nicht möglich ist.

e) Wie hilft mir die WEG-Novelle bei der Errichtung von Ladestationen?

Die WEG-Novelle 2022 erleichtert nicht nur die Errichtung von einzelnen Ladestationen mit Leistungen unter 5,5 kW, sondern auch die Errichtung von gemeinschaftlichen Ladestationen (GLS).

Wenn eine einzelne Ladestation auf dem eigenen Parkplatz errichtet werden soll, reicht es aus, die anderen Eigentümer ordnungsgemäß zu informieren und eine zweimonatige Frist abzuwarten. Eine aktive Zustimmung ist nicht notwendig.

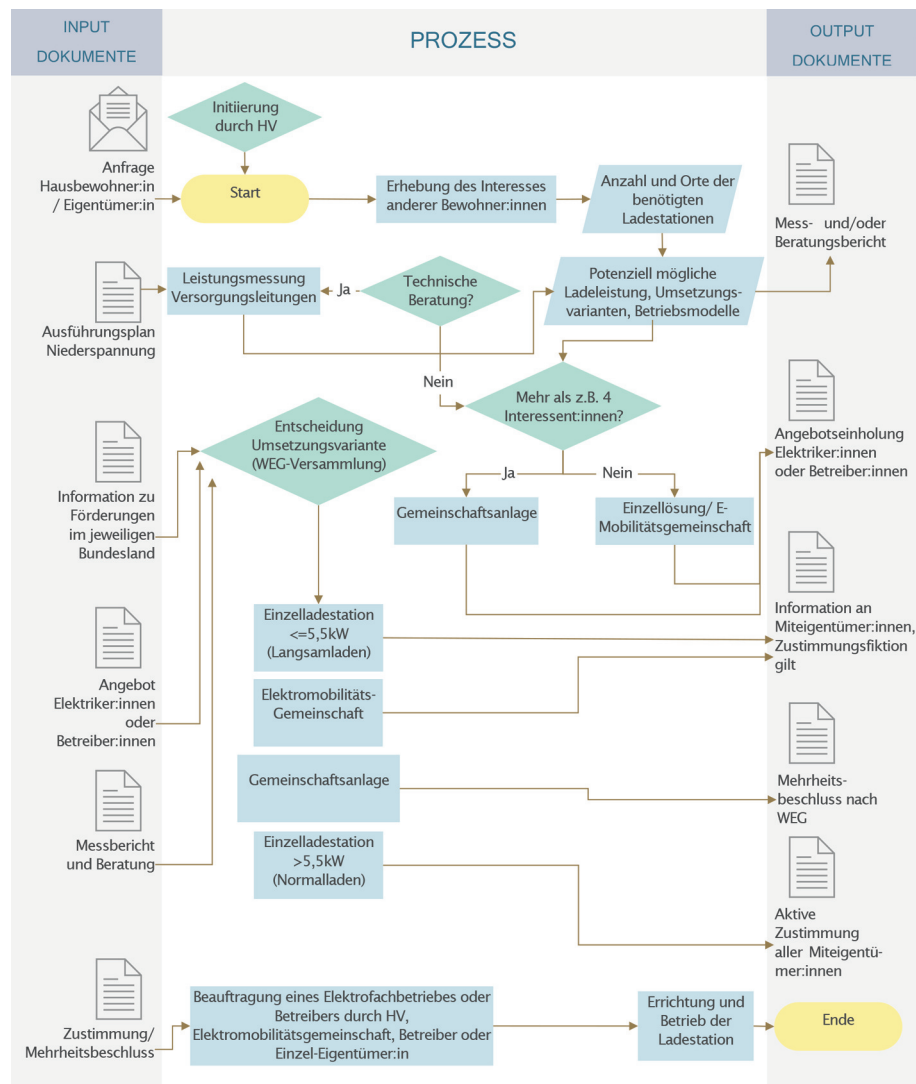
Eine GLS besteht aus mehreren einzelnen Ladepunkten, die entweder kabelgebunden oder per Funk miteinander kommunizieren und mithilfe von Lastmanagement die Auswirkung auf den allgemeinen Teil des Hauses minimieren. Die Errichtung braucht keine Zustimmung aller Eigentümer:innen. Es reicht, wenn sich eine 2/3-Mehrheit unter den Abstimmenden findet, wenn diese Mehrheit mindestens 1/3 aller Miteigentumsanteile repräsentiert. Bei einer Weigerung durch andere Miteigentümer:innen gegen eine einzelne Ladestation unter 5,5 kW Leistung oder eine GLS, kann eine Zustimmung gerichtlich ersetzt werden. Die Gesetzesnovelle schafft einen klaren Rechtsrahmen, wie mit der erwarteten Nachfrage nach Heimladestationen umgegangen werden kann.

Bauträger:innen sollten bei der Errichtung von Gebäuden ein vollständiges Konzept für die nachträgliche Errichtung von Ladestellen auf etwa 50 % der Stellplätze berücksichtigen. Die entsprechende Planungsreserve der Netzanschlussleistung sollte 5,5 kW pro Ladestelle betragen.

8. Right-to-Plug – E-Ladeinfrastruktur im Wohnbau

Hausverwaltungen sollten über die technischen Möglichkeiten in dem verwalteten Haus informiert sein, ein Ausbaukonzept ausarbeiten und die Bewohner:innen über dieses in Kenntnis setzen. Bauträger:innen und Hausverwaltungen können mit wenig Aufwand große Hürden für den Ausbau der Elektromobilität aus dem Weg räumen und somit einen signifikanten Beitrag zu nachhaltigen Entwicklungen leisten.

Grafik 31: Prozess für Hausverwaltungen



[Quelle: Martin Mayr]