

N

Monthly
Newsletter
September 2022

Real Estate

Schellenberg
Wittmer



Rechtliche Aspekte von Elektro-Ladestationen

Josef Caleff, Nicolas Kurz

Key Take-aways

- 1.** Für den Bau von Elektroladestationen ist bei Miteigentumsverhältnissen (noch) eine qualifizierte Mehrheit, aber keine Einstimmigkeit notwendig.
- 2.** Bei Mietverhältnissen besteht kein Anspruch auf eine Ladestation. Stattet der Vermieter Parkplätze aber mit Elektroladestationen aus, kann dies Mietzinserhöhungen zur Folge haben.
- 3.** Bei der Installation von Elektroladestationen müssen die kantonalen Bauvorschriften berücksichtigt werden. Des Weiteren bestehen unterschiedliche kantonale und kommunale Förderprogramme.

1 Einleitung

Auf den schweizerischen Strassen sind immer mehr **Elektrofahrzeuge** zu sehen. Die Zahl der neu zugelassenen Elektroautos hat gemäss dem Bundesamt für Statistik 2021 im Vergleich zu 2020 **um über 62% zugenommen**. Elektroautos werden in der Regel zu Hause an einer privaten Elektroladestation geladen. Dies stellt **Grundeigentümer** von Wohn- und Geschäftsliegenschaften vor verschiedene rechtliche Fragen.

2 Privatrechtliche Aspekte

2.1 Eigentumsverhältnisse

Bei Liegenschaften im **Alleineigentum** stellen sich keine besonderen Fragen. Bei **Stockwerkeigentumsverhältnissen** stehen die auf dem Grundstück befindlichen Parkplätze in der Regel jedoch im gemeinschaftlichen Eigentum der Stockwerkeigentümer. Tiefgaragen sind üblicherweise eine eigene Stockwerkeinheit, welche im **Miteigentum der berechtigten Stockwerkeigentümer** steht. Jeder Parkplatz stellt in diesem Fall in der Regel einen Miteigentumsanteil dar. Die Zuteilung der jeweiligen Parkplätze (ausschliessliches Benutzungsrecht), die Nutzung und das Verhältnis unter den Miteigentümern wird in einer separaten **Nutzungsordnung** geregelt. Möchte ein Stockwerkeigentümer auf dem ihm zugewiesenen Parkplatz eine Elektroladestation installieren, muss er dies von der **Miteigentümerschaft bewilligen lassen**, da dies eine Änderung von gemeinschaftlichen Flächen bewirkt.

Beabsichtigt ein Stockwerkeigentümer nur auf seinem Parkplatz eine Elektroladestation für den eigenen Bedarf zu errichten, dürfte dies keine Komplikationen mit sich bringen, solange er den Einzelanschluss und den Strom selber bezahlt. Schliesst sich eine Vielzahl der Eigentümer an das Stromnetz an, dürfte die Leistung des Hausnetzwerkes nicht ausreichen und entsprechend das Risiko eines Zusammenbruchs bestehen. Entsprechend wird es normalerweise notwendig sein, eine **parkplatzübergreifende Elektroladestationsinfrastruktur mit den notwendigen Kapazitäten zu errichten**. Möglich ist ein Vollausbau der gesamten Garage oder ein Grundausbau, welcher im Bedarfsfall einen Anschluss jedes einzelnen Parkplatzes ans Stromnetz erlaubt. In beiden Fällen besteht Konfliktpotential, wenn **nicht alle Miteigentümer gewillt sind**, sich an einer solchen Investition zu beteiligen.

Das Gesetz adressiert solche Konflikte, indem es je nach Art der baulichen Massnahmen an gemeinschaftlichen Flächen der Liegenschaft bestimmte Zustimmungsquoren der Eigentümer voraussetzt.

- **Notwendige bauliche Massnahmen** dienen dem Unterhalt, der Wiederherstellung und Erneuerung der gemeinschaftlichen Flächen. Sie sind für den Erhalt des Werts und der Gebrauchsfähigkeit der gemeinschaftlichen Flächen nötig. Beschlüsse werden nach dem **einfachen Mehr an Köpfen** gefällt.
- **Nützliche bauliche Massnahmen** zielen auf eine Wertsteigerung, Verbesserung der Wirtschaftlichkeit oder Gebrauchsfähigkeit der gemeinschaftlichen Flächen ab. Erforderlich ist eine **Mehrheit an Kopfstimmen, die zugleich den grösseren Teil der Miteigentumsanteile vertritt**.
- **Luxuriöse bauliche Massnahmen** dienen lediglich der

Verschönerung, der Ansehnlichkeit der gemeinschaftlichen Flächen oder der Bequemlichkeit im Gebrauch. Sie bedürfen grundsätzlich der **Zustimmung aller Miteigentümer**. Ausnahmsweise genügt eine qualifizierte Mehrheit (Mehrheit der Stimmen und Anteile), sofern die ablehnenden Miteigentümer durch die Massnahme **nicht in ihrem Nutzungs- und Gebrauchsrecht dauernd beeinträchtigt** werden und die übrigen Miteigentümer **ihren Kostenanteil übernehmen**.

Die Mehrheit an Kopfstimmen und Miteigentumsanteilen ist erforderlich.

Von dieser gesetzlichen Regelung kann im Miteigentümerreglement abgewichen beziehungsweise können für bestimmte Anlagen Sonderregeln bestimmt werden. Sofern keine besondere Regelung besteht, fragt sich, ob die Installation einer **Elektroladestation eine notwendige, nützliche oder luxuriöse bauliche Massnahme** darstellt. Bislang gibt es **noch kein klärendes gerichtliches Urteil**. Lehre und Praxis gehen mehrheitlich davon aus, dass der Bau einer Elektroladestation im gemeinschaftlichen Eigentum der Miteigentümer eine **nützliche bauliche Massnahme** ist. Eine Elektroladestation dient also nicht nur der Bequemlichkeit, ist aber auch nicht als notwendige Investition in den Unterhalt der Sache zu betrachten. Vielmehr erhöht die Installation den Wert der Garage und verbessert die Wirtschaftlichkeit sowie insbesondere die Gebrauchsfähigkeit. Entsprechend ist grundsätzlich die **Mehrheit an Kopfstimmen und Miteigentumsanteilen** für den Beschluss zur Installation einer Lade-Infrastruktur erforderlich. Sofern in Zukunft als Neufahrzeuge nur noch elektrische Autos zulässig sind, könnte der Bau einer Elektroladestation wahrscheinlich als notwendige bauliche Massnahme qualifiziert werden, was nur noch die Zustimmung der Mehrheit der Miteigentümer voraussetzen würde.

Entscheiden sich die Miteigentümer für die Investition in eine Elektroladestation, empfiehlt es sich, die Organisation und die Nutzung der Elektroladestation bzw. Elektroladestationen sowie insbesondere die Kosten des jeweiligen Strombezuges im Nutzungsreglement zu regeln.

Stimmt eine Miteigentümergeinschaft der Installation zu, sind alle Miteigentümer verpflichtet, **im Verhältnis ihrer Anteile die Kosten zu tragen**. Wenn sich die Installation auf den Grundausbau beschränkt, sind die Handlungsmöglichkeiten der Miteigentümergeinschaft jedoch beschränkt, wenn ein Miteigentümer sein Fahrzeug weiterhin an einer allgemeinen Steckdose in der Garage (ohne separaten Zähler) auflädt, um die Kosten für den Anschluss an den Grundausbau zu vermeiden. Grundsätzlich sollte darauf geachtet werden, im Nutzungsreglement eine Pflicht zum Anschluss an die Infrastruktur

vorzusehen. Diesfalls könnte die Miteigentümergeinschaft gegen den entsprechenden Miteigentümer gerichtlich vorgehen. Faktisch dürfte dies aufgrund der damit verbundenen Kosten jedoch kaum sinnvoll sein. Ein Ausschluss aus der Miteigentümergeinschaft dürfte ebenfalls nicht möglich sein, da der Verstoß wohl zu wenig schwerwiegend ist.

2.2 Mietverhältnisse

Bei Mietverhältnissen besteht grundsätzlich **kein Anspruch des Mieters** auf die Bereitstellung oder den Einbau einer Elektroladestation, es sei denn, dass dies vom Vermieter explizit zugesichert wurde. Kommt der Vermieter dem Wunsch des Mieters freiwillig oder aufgrund einer vertraglichen Pflicht nach, sind die Organisation der Installation der Elektroladestation sowie insbesondere die Kosten für den Strombezug verbindlich zu regeln.

Besteht kein vertraglicher Anspruch auf eine Elektroladestation und installiert der Vermieter auch auf freiwilliger Basis keine Elektroladestation, kann der Mieter lediglich **auf eigene Kosten eine Elektroladestation auf dem gemieteten Parkplatz** installieren. Jedoch ist diesfalls die Zustimmung des Vermieters einzuholen (Art. 260a OR). Stimmt der Vermieter der Installation einer Elektroladestation durch den Mieter auf dem gemieteten Parkplatz bzw. auf den betroffenen Flächen zu, so darf er bei Beendigung bzw. Ablauf des Mietverhältnisses die Wiederherstellung des früheren Zustandes nur dann verlangen, wenn dies schriftlich vereinbart worden ist. Ansonsten steht es dem Mieter frei, die Elektroladestation bei Beendigung oder Ablauf des Mietverhältnisses entweder zu entfernen oder am Mietobjekt zurückzulassen. Entscheidet sich der Mieter für Letzteres, kann er eine **Mehrwertentschädigung fordern**, da das Mietobjekt aufgrund der vom Mieter finanzierten Elektroladestation an Wert zugenommen hat.

Der Anstoss zu einer Investition in eine Elektroladestation bzw. Elektroladeinfrastruktur muss nicht zwingend von Mietern stammen. Auch Vermieter dürften den eingangs erläuterten Trend hin zur Elektromobilität festgestellt haben und ein entsprechendes Interesse an der Modernisierung und Anpassung ihrer Liegenschaften an die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse haben. Hier stellt sich die Frage, ob der Vermieter die Kosten für eine Investition in eine Elektroladeinfrastruktur **auf den Mieter überwälzen** darf.

Grundsätzlich ist eine **Mietzinserhöhung stets auf den nächstmöglichen Kündigungstermin** möglich, sofern dies nicht zu einem missbräuchlichen Mietzins führt. Bei Mehrleistungen ist die Erhöhung auch während der festen Laufzeit eines Mietvertrags zulässig, wenn dies ausdrücklich vorbehalten wurde. Keine Missbräuchlichkeit liegt in der Regel vor, wenn die Mietzinserhöhung aufgrund einer Mehrleistung des Vermieters erfolgt (Art. 269a let. b CO). Die Installation eines Ladegeräts stellt wohl eine solche Mehrleistung dar. Gemäss Art. 14 Abs. 4 VMWG sind Mietzinserhöhungen nicht missbräuchlich, wenn sie auf einem angemessenen Satz für Verzinsung, Amortisation und Unterhalt der Investition beruhen. Entsprechend ist eine **angemessene Mietzinserhöhung bei der Installation einer Ladestation wohl zulässig**. Der Vermieter muss dem Mieter die Mietzinserhöhung jedoch mindestens zehn Tage vor Beginn der Kündigungsfrist auf dem vom jeweiligen Kanton genehmigten Formular mitteilen und begründen.

3 Öffentlich-rechtliche Aspekte

Bauten und Anlagen dürfen grundsätzlich nur mit **behördlicher Bewilligung** errichtet oder geändert werden. Ob auch die Errichtung einer Elektroladestation auf einem Parkplatz oder in einer Einstellhalle einer **Baubewilligung** bedarf, ist je nach Kanton unterschiedlich zu beurteilen. So bedürfen z.B. im Kanton Zürich der Bau von Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen sowie der Bau von Fahrzeugabstellplätzen einer Baubewilligung. Auch die Installation einer Elektroladestation dürfte darunter fallen. Im Kanton Zürich kann die Bewilligung im Anzeigeverfahren eingeholt werden (ausgenommen im Falle einer erhöhten kommerziellen Nutzung).

In gewissen Kantonen besteht unter gewissen Voraussetzungen die **Pflicht zur Installation** von Ladestationen. Im Kanton Bern sind Betreiber von verkehrsintensiven Vorhaben (im Jahresdurchschnitt 2000 oder mehr Fahrten pro Tag) verpflichtet, Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu errichten. Ähnliches gilt auch für den Kanton Basel-Stadt, in welchem jeweils ein angemessener Anteil – jedoch mindestens 25% – der Parkplätze mit Ladestationen für Elektroautos ausgerüstet sein müssen (§ 74 Bau- und Planungsgesetze des Kantons Basel-Stadt).

Kantone und Gemeinde fördern Investitionen in Elektroladestationen.

4 Kantonale Förderprogramme

Der wachsende Bedarf an Elektroladestationen ist aufgrund des Trends hin zu mehr Elektromobilität unbestreitbar. Es gibt verschiedene politische Vorstösse, um die Erfüllung dieses Bedarfs sicherzustellen. So wurde der **Bundesrat** mittels Motion Nr. 21.3371 beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen für einen Anspruch von Mietern und Stockwerkeigentümern auf den Zugang zu einer Ladestation für Elektroautos zu schaffen. Der Bundesrat hat die Ablehnung der Motion beantragt. Die Beratung dieser Angelegenheit im Nationalrat ist ausstehend.

Zur weiteren Förderung der Elektromobilität sehen diverse Kantone und Gemeinden **kantonale und kommunale Förderprogramme** vor. So fördert z.B. der Kanton Bern Ladestationen für Elektroautos bei Unternehmen mit max. CHF 20'000 pro Ladestation bzw. max. CHF 60'000 pro Standort. Im Kanton Zürich hat der Regierungsrat erst kürzlich beim Kantonsrat einen Rahmenkredit im Umfang von CHF 50 Millionen beantragt. Die Stadt Zürich hat ein Förderprogramm lanciert, welches für private Elektroladestationen einen Förderbeitrag von bis 60% der Kosten der Ladeinfrastruktur und der direkten Installationskosten oder CHF 150 pro kW Anschlussleistung vorsieht.

5 Fazit

Aufgrund der zunehmenden Elektromobilität besteht je länger je mehr ein Bedürfnis nach neuen Elektroladestationen. Im Falle von Miteigentümergeinschaften wird sich in Zukunft wohl regelmässig die Frage der Installation von Elektroladestationen stellen. Hier bedarf es zumindest heute noch einer qualifizierten Mehrheit an Köpfen und Anteilen, aber keine Einstimmigkeit. Auch bei Mietverhältnissen wird der Bedarf steigen, wobei Vermieter berechtigt sein dürften, die Kosten der Installation durch angemessene Mietzinserhöhungen zumindest teilweise auf die Mieter zu überwälzen.



Josef Caleff
Partner Zürich
josef.caleff@swlegal.ch



Katherine Bell
Partnerin Zürich
katherine.bell@swlegal.ch



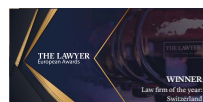
Yves Jeanrenaud
Partner Genf
yves.jeanrenaud@swlegal.ch



Amanda Burnand Sulmoni
Counsel Genf
amanda.burnand@swlegal.ch

Der Inhalt dieses Newsletters stellt keine Rechts- oder Steuerauskunft dar und darf nicht als solche verwendet werden. Sollten Sie eine auf Ihre persönlichen Umstände bezogene Beratung wünschen, wenden Sie sich bitte an Ihre Kontaktperson bei Schellenberg Wittmer oder an eine der oben genannten Personen.

Schellenberg Wittmer AG ist Ihre führende Schweizer Wirtschaftskanzlei mit mehr als 150 Juristinnen und Juristen in Zürich und Genf sowie einem Büro in Singapur. Wir kümmern uns um alle Ihre rechtlichen Belange – Transaktionen, Beratung, Prozesse.



Schellenberg Wittmer AG
Rechtsanwälte

Zürich
Löwenstrasse 19
Postfach 2201
8021 Zürich / Schweiz
T +41 44 215 5252
www.swlegal.ch

Genf
15bis, rue des Alpes
Postfach 2088
1211 Genf 1 / Schweiz
T +41 22 707 8000
www.swlegal.ch

Singapur
Schellenberg Wittmer Pte Ltd
6 Battery Road, #37-02
Singapur 049909
T +65 6580 2240
www.swlegal.sg