Gibt es in der Schweiz ein «Recht auf Laden»?

Der Bundesrat sieht derzeit keinen Handlungsbedarf zur Verankerung eines «Rechts auf Laden».[1] Er überlässt es vorläufig den Betroffenen, den aktuellen rechtlichen Rahmen auszuschöpfen und die zur Umsetzung ihrer Interessen nötigen Regelungen zu entwickeln. Im Folgenden beleuchte ich die rechtlichen Rahmenbedingungen für Eigentümerschaften, Verwaltungen und Mieterschaften.[2]

■ **Von Sophie Dorschner**

Das Bedürfnis, E-Fahrzeuge zu Hause zu laden, wächst so stetig wie der E-Fahrzeuganteil auf Schweizer Strassen.[3] Eine passende und rechtmässige Installation entsprechender Ladestationen stellt somit immer mehr Grundeigentümer und Vermieter*innen sowie Liegenschaftenverwaltungen vor Herausforderungen.[4]

Interessen

E-Fahrzeughalter sind interessiert daran, eine Lademöglichkeit «zu Hause» zu haben, um das E-Fahrzeug z.B. über Nacht laden zu können.

Grundeigentümer haben ein grundsätzliches Interesse, in ihr Eigentum zu investieren, dürfen aber nicht beliebig in ihrer Eigentumsfreiheit eingeschränkt werden.[5]

Die Verwaltungen unterstützen ein kostengünstiges respektvolles Nebeneinander der Eigentümer- bzw. Mieterschaft und einfache, transparente Regelungen und Abrechnungsmethoden.[6]

Die Kantone und Gemeinden bieten als Beitrag zum Klimaschutz finanzielle Förderprogramme und verordnen teilweise gar die Erstellung von Ladeanlagen.[7]

Aus Sicht der Eigentümerschaft

Welche rechtlichen Rahmenbedingungen sind bei der Errichtung einer Ladeinfrastruktur zu beachten?

Neben den technischen Aspekten (z.B. Werkvorschriften, Ausbau der Kapazität der Stromzuleitung etc.),[8] auf die ich in diesem Artikel nicht weiter eingehe,[9] ist zunächst die Eigentumsform entscheidend. Ein Alleineigentümer hat es einfacher, auf seinem Parkplatz eine Ladestation zu errichten. In Stockwerkeigentümergemeinschaften aber befinden sich die Parkplätze meistens in der Einstellhalle im **Miteigentum der berechtigten Eigentümer.** Die einzelnen, frei zugänglichen, d.h. nicht abgeschlossenen Parkplätze sind nicht sonderrechtsfähig und bleiben auch bei Zuteilung zu einem sog. ausschliesslichen Nutzungsrecht[10] **gemeinschaftlich.**[11] Die Installation einer Ladeinfrastruktur bedingt somit eine **Beschlussfassung in der Gemeinschaft.**[12]

WICHTIGER HINWEIS

Es besteht kein bedingungsloses Recht, in einer gemeinschaftlichen Tiefgarage eine Ladestation zu errichten und uneingeschränkt zu nutzen. Gemäss derzeit verbreiteter Auffassung stellt die Errichtung einer Ladeinfrastruktur im gemeinschaftlichen Eigentum eine **nützliche bauliche Massnahme** i.S.v. Art. 647d Abs. 1 ZGB[13] dar und bedarf, sofern nicht anders geregelt, eines qualifizierten Mehrs.[14]

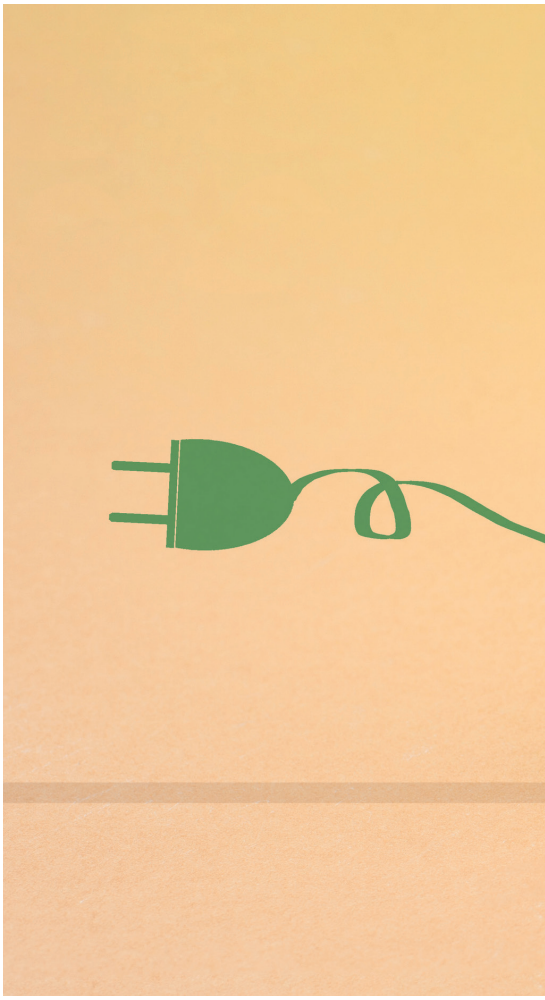
Es empfiehlt sich vorab eine Bedürfnisabklärung, um die finanziellen und technischen Möglichkeiten der Gemeinschaft zu koordinieren. Hier kann die Verwaltung unterstützen. Selbst wenn sich nur eine Eigentümerin zu einer Ladestation entscheidet, ist zumindest ein Grundausbau für eine **parkplatzübergreifende Infrastruktur** zu prüfen, um den späteren Bedürfnissen der anderen Eigentümer bereits Rechnung zu tragen und die notwendigen Kapazitäten zu schaffen.[15] Dazu können in einem **Nutzungsreglement** je nach Bedarf die Kostenbeteiligungen sowie die Kosten für Unterhalt und Betrieb, die Art der Nutzung (z.B. Laderegeln) sowie die Preisgestaltung und Abrechnungsmodalitäten festgelegt werden.[16]

Ohne auf weitere Aspekte (baurechtliche Bewilligungs- bzw. Meldepflichten) einzugehen, hier nur der Hinweis, dass eine Tendenz zu Erleichterungen festzustellen ist. So bedürfen seit diesem Jahr im Kanton Zürich private Ladestationen für Elektrofahrzeuge an bestehenden Fahrzeugabstellplätzen keiner Baubewilligung mehr.[17]

Im Mietverhältnis

Entscheidet sich die Eigentümerschaft zu einer Investition in Ladestationen, stellt sich die Frage, ob entsprechende Kosten auf allfällige Endnutzer und damit auf die Mieter*innen im Rahmen einer Mietzinserhöhung überwälzt werden können.[18]

Grundsätzlich gilt bei Wohnräumen gemäss Art. 269 OR, dass ein Mietzins missbräuchlich ist, wenn damit ein übersetzter Ertrag aus der Mietsache erzielt wird oder wenn er auf einem offensichtlich übersetzten Kaufpreis beruht. Hingegen sind Mietzinse gemäss Art. 269a OR in der Regel nicht missbräuchlich, wenn sie insbesondere durch Kostensteigerungen oder Mehrleistungen des Vermieters begründet sind.[19] Art. 14 Abs. 1 VMWG definiert eine Mehrleistung im Sinne von Art. 269a lit. b OR



als Investition für wertvermehrende Verbesserungen sowie zusätzliche Nebenleistungen. Beim Einbau eines Ladesystems kann nach heutigem Wissensstand von einer solchen Mehrleistung ausgegangen werden, und eine angemessene Mietzinserhöhung wäre damit wohl nicht missbräuchlich.

Zu beachten ist, dass nicht alle Teile der Investitionskosten vollumfänglich auf die Mieter überwälzbar sind. Mehrleistungen im Sinne von Art. 269a OR in Verbindung mit Art. 14 VMWG sind im Umfang gemäss folgender Formel überwälzbar: Wenn die Arbeiten ausgeführt sind und die sachdienlichen Belege vorliegen, kann zu einem angemessenen Satz für Verzinsung, Amortisation und Unterhalt der Investition über denjenigen Teil der Kosten, welche die Kosten der Wiederherstellung oder der Erhaltung des ursprünglichen Zustands übersteigen, unter Abzug von Förderbeiträgen, eine Mietzinserhöhung erfolgen. Interessant in diesem Kontext und zunehmend relevant ist die Frage, inwieweit Investitionen, die zur Einhaltung öffentlich-rechtlicher Bestimmungen (z.B. eine Pflicht zur Installation von Ladestationen[20]) getätigt werden, überhaupt auf den Mietzins überwälzt werden können.[21]

Laufende Kosten für Strom und Unterhalt fallen unter die Definition der «neuen **Nebenkosten**» im Sinne von Art. 269d Abs. 3 OR in Verbindung mit Art. 257a OR. Diese können nur dann eingeführt werden, wenn sie mit dem Gebrauch der Sache zusammenhängen und wenn sie besonders vereinbart sind. Will man die Nebenkosten für die Nutzung einer Ladestation abrechnen können, muss demnach der Mietvertrag in diesem Sinne angepasst werden.

Der Vermieter kann gemäss Art. 269d OR eine Mietzinserhöhung aufgrund der Installation eines Ladesystems jederzeit auf den nächstmöglichen Kündigungstermin umsetzen, er muss dies dem Mieter mindestens zehn Tage vor Beginn der Kündigungsfrist auf einem vom Kanton genehmigten Formular mitteilen und begründen. Abgesehen davon, darf der Vermieter gleichzeitig keine Kündigung androhen oder aussprechen. Auch die neuen Nebenkosten im Sinne von Art. 257a OR sind auf diese Weise einzuführen. Dies betrifft Kosten, die nicht für die Installation etc. einmalig erfolgen, sondern laufenden Kosten entsprechen (d.h. Stromkosten, Servicekosten der Anlage etc.).

Können sich Mieter*innen ohne E-Fahrzeug gegen eine Mietzinserhöhung wehren?

Bei korrektem Vorgehen ist eine Mietzinserhöhung aufgrund des durch die Ladeinfrastruktur erfolgten Mehrwerts des Wohnobjekts wohl als gerechtfertigt zu erachten. Hingegen belasten andere «neue Nebenkosten», die in Zusammenhang mit der Nutzung der Ladestation stehen, wohl nur den kostenverursachenden Mieter.

Anspruch auf eine Ladestation?

Wie eingangs festgestellt, haben Mieter*innen aktuell keinen gesetzlichen Anspruch darauf, dass ihnen die Vermieterschaft eine Ladestation zum Parkplatz zur Verfügung stellt. Au-

sser, die Vermieterschaft hat dies vertraglich zugesichert. Oft decken sich aber die Bedürfnisse – auch die Eigentümerschaft profitiert in der Regel von einer Installation. Diese erhöht schliesslich den Wert der Garage und damit der Liegenschaft und verbessert deren Wirtschaftlichkeit und Gebrauchsfähigkeit.[22] In solchen Fällen ist den Mietvertragsparteien zu empfehlen, eine Regelung zur Installation der Elektroladestation, zu den Kosten für den Strombezug und anderen Modalitäten im Mietvertrag vorzusehen. Zur Klarheit ist auch festzuhalten, dass die Mieterschaft keinen Anspruch auf immer volle Ladeleistung hat.[23] Für den Fall, dass kein solcher vertraglicher Anspruch besteht, darf die Mieterschaft eine Ladestation nur mit Zustimmung der Vermieterschaft selbst einbauen.[24]

Praxisfragen im Mietverhältnis[25]

1. Haftet die Vermieterschaft bei einem Stromausfall oder in einer Strommangellage für einen «Mangel»?

Gemäss geltenden Bestimmungen hat die Mieterschaft keinen Anspruch gegenüber der Vermieterschaft, dass Letztere bei einem Stromunterbruch für allfällige Schäden aufkommt, sofern die Parteien dazu keine spezifische vertragliche Regelung getroffen haben.[26] Davon wäre auch abzuraten, da die Lieferung des Stroms nicht durch die Vermieterschaft erfolgt, sondern regelmässig durch einen Stromlieferanten.[27] Die Vermieterschaft kann auf Letzteren kaum Rückgriff nehmen, da anzunehmen ist, dass in den Stromlieferungsverträgen entsprechende Haftungsausschlussklauseln die Regel bilden.[28] Erst recht in einer Energiemangellage mit behördlich angeordneten Restriktionen könnten Vermieterschaften kaum zu einer Mietzinsreduktion wegen eines Mangels der Mietsache verpflichtet werden. Ohne Verschulden der Vermieterschaft besteht zudem auch kein Schadenersatzanspruch der Mieterschaft.[29]

Aus dem geltenden Recht[30] kann auch keine durchsetzbare Pflicht der Mietvertragsparteien zum Stromsparen abgeleitet werden, sofern das nicht anders vereinbart wurde. Vorbehalten wären Fälle, in denen ein besonders rücksichtsloses Verhalten von Mieter*innen gegen die Pflicht zur Sorgfalt und Rücksichtnahme verstösst (Art. 257f OR). Ein schonungsvoller Umgang mit den Ressourcen liegt allerdings im Interesse aller Beteiligten, selbst wenn keine Mangellage dazu drängt. Ein geeignetes Lastenmanagement unterstützt zudem eine ausgleichende Regulierung der Ladezeiten.

2. Welche Ansprüche hat die Mieterschaft bei einem Defekt der Ladestation?

Hat der Mieter einen nicht selbst verschuldeten Defekt des Ladegeräts, den er auch nicht auf eigene Kosten zu beseitigen hat, der Vermieterschaft ordnungsgemäss gemeldet,[31] kann er nach Art. 259a OR von der Vermieterschaft wohl vorerst die Mängelbehebung verlangen.[32] Letztere hätte zu prüfen, ob sie gestützt auf allfällige Garantie- und Gewährleistungsansprüche hinsichtlich der Ladesysteme auf ihre Vertragspartner zurückgreifen kann.

PRAXISTIPPS

1. Eigentümerschaften/Verwaltungen holen vor der Beschlussfassung Informationen über verschiedene Ladesysteme, Kosten und Förderprogramme ein und schaffen so die Basis für einen Entscheid zur Installation einer geeigneten Ladeinfrastruktur (Grund- oder Vollausbau).
2. Sie erstellen ein Reglement zu den Kosten, Nutzungs- und Abrechnungsmodalitäten und allfälliger Tarifgestaltung etc.
3. Vermieterschaften überwälzen Investitionskosten über eine gültige und transparente Mietzinserhöhung und decken Betriebskosten verursacherbezogen über eine mietvertragliche Aufnahme «neuer Nebenkosten» im Rahmen der gesetzlichen Regeln.
4. Im Mietverhältnis werden adäquate Regelungen für Stromausfallsituationen und Mangellagen sowie bei Defekten und anderen Störungen getroffen.

Ausblick

Künftig wird es ungewöhnlich sein, eine Liegenschaft ohne Ladestation Mieterschaften und Käufern anzupreisen, nicht weil das Gesetz eine solche Installation zwingend vorschreiben würde, sondern aufgrund des zunehmenden Bedürfnisses an einer nachhaltigen Mobilität. Es kündigte sich eine weitere spannende technische Entwicklung an, die im Beziehungsgeflecht rund um die Kosten und den Strombedarf Auswirkungen auf die Nutzungsreglemente haben wird: E-Fahrzeuge als Solarstromspeicher von Liegenschaften oder gar ganzen Überbauungen.[33] So könnte im E-Fahrzeug noch weniger ein Kostenpunkt als vielmehr ein wirtschaftliches Potenzial erkannt werden.

FUSSNOTEN

1 www.swiss-emobility.ch/de/Aktuell/eblog/blogs/Zwei-Jahre-Stillstand-beim-Recht-auf-Laden.php, Stand 9.3.2023, zuletzt besucht am 30.3.2023. Vgl. Reaktionen darauf: www.tagesanzeiger.ch/mieter-warten-auf-ladestationen-301739213194, zuletzt besucht am 30.3.2023.

2 Dieser Artikel erfolgt im Nachgang zum Webinar vom 12.10.2022, das ich zusammen mit der Energieberaterin Selina Davatz durchgeführt habe, vgl. www.keller-law.ch/webinar-recht-auf-laden.

3 Gemäss Statistik von Swiss eMobility kann jeder vierte Neuwagen am Netz geladen werden (Marktanteil 24,7%), vgl. www.swiss-emobility.ch/de/Aktuell/Statistiken/?navid=635254635254#tab_809c8b2e1187f835c7709e90ce5055ad_5, zuletzt besucht am 30.3.2023.

4 In Zusammenhang mit der Messung und Abrechnung des Stromverbrauchs und der damit verbundenen Bearbeitung von Personendaten stellen sich auch hier nicht weiter erörterte Fragen zum Datenschutz. Vgl. dazu Sophie Dorschner und Tobias Stahel, Datenschutz im ZEV, «ZEV-Lösungen vertraglich und datenschutzkonform regeln», WEKA, Bau- und Immobilienrecht Newsletter 08, September 2021, S. 6 ff.

5 Vgl. dazu den Entscheid des Kantonsgerichts Luzern vom 23.5.2022, 7H 21 6, wonach eine Initiative, die Grundeigentümer und mutmasslich Baurechtsinhaber von Mehrfamilienhäusern mit mehr als vier Parkplätzen dazu verpflichten sollte, Leerrohre für den Anschluss von Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu installieren, als mit der Eigentumsgarantie nicht vereinbar erachtet wurde. Dass es bei dieser Frage auf die konkreten Umstände ankommt, zeigen andere Beispiele, dazu unten Fn. 7.

6 Vgl. zu diesem Themenkreis das Merkblatt für Verwaltungen von Stockwerkeigentümer- und Miteigentümergemeinschaften, Branchenempfehlungen 01.21, Fassung 1.0, Juli 2021, des SVIT in: E-Mobilität Stockwerkeigentum, Version Juli 2021, www.svit.ch/sites/default/files/2021-07/svit_empfehlungen_e-mobilit%C3%A4t_2107_5.pdf, zuletzt besucht am 30.3.2023.

7 Vgl. Markus Schreiber, I. Mobilität und Gesellschaft/E-Mobility in der Schweiz: Zur rechtlichen Förderung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, HSG – Schriften der Assistierenden der Universität St. Gallen, S. 43–68, Band/Nr. 10, 2015., ab Kap. IV zur Förderung der privaten Ladeinfrastruktur; vgl. auch die Förderprogramme der Stadt Zürich, www.stadtzuerich.ch/energie/de/index/energiebewusst-leben/mobilitaet/elektromobilitaet.html; zuletzt besucht am 30.3.2023; und zur Installationspflicht das Beispiel Basel-Stadt, § 74 Abs. 4 Bau- und Planungsgesetz.

8 Vgl. die Branchenempfehlung Werkvorschriften CH 2021/Technische Anschlussbedingungen für den Anschluss von Verbraucher-, Energieerzeugungs- und elektrischen Energiespeicheranlagen an das Niederspannungsnetz, www.sak.ch/downloads/netz/werkvorschriften/werkvorschriften_ch_-_wvch_.pdf.

9 Vgl. zusammenfassend das Webinar mit grundlegenden technischen Erläuterungen von Selina Davatz: www.keller-law.ch/webinar-recht-auf-laden. In jedem Fall ist es ratsam, von Beginn weg ein langfristiges Konzept zu entwickeln, da sich allfällige Inkompatibi-

litäten technischer Natur auf die Kosten oder die Erweiterung der Anlagen nachteilig auswirken können.

10 Auch «Sondernutzungsrecht» oder «ausschliessliches Benutzungsrecht» genannt.

11 Die Parkplatzzuteilung und die Modalitäten zur Nutzung werden in einer Nutzungs- und Verwaltungsordnung geregelt, vgl. Art. 647 ZGB.

12 Vgl. zum Entscheidungs- und Umsetzungsprozess für eine Ladeinstallation das in Fn. 6 erwähnte Merkblatt SVIT.

13 Eine Ladestation dient zwar nicht nur der Verschönerung oder Bequemlichkeit (Art. 647e ZGB), ist aber auch (noch) nicht als notwendige Investition in den Unterhalt der Sache zu qualifizieren (Art. 647c ZGB).

14 Vgl. dazu das in Fn. 6 erwähnte Merkblatt SVIT. Sollten zukünftig nur noch E-Fahrzeuge zugelassen werden, wäre die Installation einer Ladestation vermutlich als notwendige bauliche Massnahme zu qualifizieren, welche mit einfachem Mehr beschlossen werden kann.

15 Vgl. die Darstellungen zu Grund- und Vollausbau im in Fn. 6 erwähnten Merkblatt SVIT, S. 3.

16 Vgl. dazu das in Fn. 6 erwähnte Merkblatt SVIT. Zu empfehlen ist auch eine Verpflichtung zum Anschluss an die Ladeinfrastruktur bzw. ein Verbot, an einer normalen Steckdose zu laden.

17 § 1 lit. k BVV ZH; www.zh.ch/de/planen-bauen/baubewilligung/baueingabe-verfahren/meldeverfahren-solaranlagen-waermepumpen-eladestationen/e-ladestation-melden.html. Hingegen unterliegen öffentlich zugängliche Ladestationen an bestehenden Fahrzeugabstellplätzen, bei denen mit Mehrverkehr zu rechnen ist, der Meldepflicht (§ 2 lit. j BVV ZH).

18 Ich gehe hier davon aus, dass der Abstellplatz zusammen mit der Mietwohnung gemietet wird (Art. 253a OR/Art. 1 VWWG), und klammere die besonderen Aspekte der Vermietung von Geschäftsräumen aus.

19 Art. 269 OR bildet eine Schranke gegen offensichtlich überteuerte Anschaffungen zulasten von Mietzinsanpassungen. Implizit verpflichtet diese Bestimmung die Vermieterschaft, sich über das Angebot von Ladestationen, Software und auch über kantonale Förderbeiträge zu informieren, um dann eine vernünftige Auswahl treffen zu können.

20 Vgl. oben Fn. 7.

21 Vgl. dazu Sarah Brutschin, Ausgewählte Fragen zur Überwälzung von Mehrleistungen auf den Mietzins, in: mp 2013 S. 81 ff. Bei der Frage kommt es auf das konkrete Vertragsverhältnis an und auf die Leistungen, zu welchen sich der Vermieter verpflichtet hat bzw. welche die Mieterin hinsichtlich des vereinbarten Verwendungszwecks erwarten durfte. Angesichts der derzeitigen technischen und klimapolitischen Entwicklungen ist denkbar, dass eine Ladestation schon bald zum «vorausgesetzten Standard» gehören wird.

22 Vgl. www.energieschweiz.ch/programme/fahr-mit-dem-strom/ladestation-mietwohnung/, zuletzt besucht am 30.3.2023.

23 Das Risiko z.B. eines Stromausfalls, der vom Energieversorger verursacht wird, kann kaum von der Vermieterschaft übernommen werden. Zudem bietet das breite Netz an öffentlichen Ladestationen für die Mieterin eine praktikable Ladealternative.

24 Art. 260a OR. Allenfalls ist dabei eine Rückbaupflicht nach Beendigung des Mietverhältnisses vorzusehen, und es ist zur Vermeidung von Uneinigkeiten beim Auszug zu empfehlen, dies bereits vorgängig zu regeln.

25 Vgl. die weiteren Ausführungen zu Praxisfragen im Kontext des Mietverhältnisses: www.keller-law.ch/webinar-recht-auf-laden, im Q&A zum Webinar: www.keller-law.ch/_files/ugd/820671_238cde2b313a46ccbd205e13c7329af1.pdf.

26 Vgl. zum Thema Energiemangellage im Mietverhältnis Urban Hulliger in: MietRecht Aktuell (MRA) 3/22 S. 121 ff. Der Autor untersucht die Frage, ob «Mieterinnen und Mieter unter Berufung auf Mängel wegen einer allfälligen Energiemangellage Forderungen (Herabsetzung des Mietzinses oder Schadenersatz) gegenüber ihrer Vermieterin bzw. ihrem Vermieter erheben können.»

27 Hier nicht behandelt wird der Fall, wenn die Vermieterschaft der Mieterschaft (im Rahmen eines ZEV) den selbst produzierten Solarstrom verkauft. Zum Thema ZEV vgl. das Webinar «Strom als Energieform der Zukunft – Wann ist Photovoltaik und ein Zusammenschluss zum Eigenverbrauch (ZEV) sinnvoll?», www.keller-law.ch/webinar-zev.

28 Mit öffentlichen Ladestationen bestehen Ladealternativen, vgl. Fn. 23.

29 Vgl. Urban Hulliger, a.a.O., S. 128.

30 Die Rechte und Pflichten der Mietvertragsparteien ergeben sich aus den Artikeln 253 ff. OR und der VMWG. Vgl. zum Thema Energiemangellage: www.bwo.admin.ch/bwo/de/home/wie-wir-wohnen/energiemangel.html#accordion1678185386793, zuletzt besucht am 30.3.2023.

31 Der Mieter hat bei einer gemieteten Ladeanlage i.d.R. kein direktes Vertragsverhältnis mit Anlageverkäufern, Software-Herstellern oder anderen Drittdienstleistern.

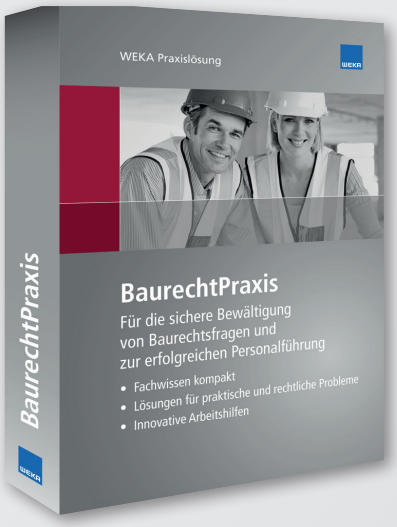
32 Bleibt die Vermieterschaft untätig, wäre je nach Umständen eine Ersatzvornahme gestützt auf Art. 259b lit. b OR denkbar, wenn der Defekt die Tauglichkeit der gemieteten Wohnung samt Stellplatz mit Ladestation zwar nicht erheblich beeinträchtigt, jedoch den vorausgesetzten Gebrauch zum Laden des E-Fahrzeugs vermindert. Weitere Ansprüche, namentlich Schadenersatz, wären zu prüfen.

33 Vgl. «E-Autos könnten zu fahrenden Batterien werden» (NZZ vom 22.2.2023); vgl. zur Möglichkeit, E-Autos und Solaranlagen zu kombinieren, www.ewz.ch/de/private/elektromobilitaet-privatkunden/zuhause-laden/elektroauto-und-solaranlage.html, zuletzt besucht am 30.3.2023.

AUTORIN

Sophie Dorschner, Partnerin bei KELLER Rechtsanwälte AG (keller-law.ch), ist Fachanwältin SAV Bau- und Immobilienrecht und Mediatorin SAV und unterrichtet am Campus Sursee Bildungszentrum Bau AG (campus-sursee.ch) Baufachleute im Modul Recht.

Mit Unterstützung von lic. iur. Danijela Ružić, Juristische Mitarbeiterin bei KELLER Rechtsanwälte AG (keller-law.ch).



WEKA

BaurechtPraxis

Bauprojekte sicher nach SIA-Norm 118 und OR umsetzen

Fundiertes Expertenwissen für den rechtssicheren Umgang mit dem Schweizer Baurecht – inbesondere der Norm SIA 118

Profitieren Sie jetzt von aktuellem Experten-Know-how, rechtssicheren Vertragsvorlagen, Kommentaren zur SIA-Norm 118 und vielen konkreten Rechtstipps. Damit vermeiden Sie Unklarheiten mit SIA-Normen und OR schon im Voraus und sparen sich kostspielige und zeitraubende Abklärungen.

Zusatzleistungen im Preis inbegriffen

- ✓ Online-Rechtsberatung
- ✓ Laufende Aktualisierungen
- ✓ Neue Inhalte und Arbeitshilfen
- ✓ 3 Nutzungslizenzen

Bestellung und weitere Informationen: www.weka.ch/shop