

Novelle des WEG – Elektro-Mobilität wird endlich geregelt!

Analyse des Gesetzentwurfs vom 27. April 2020

Dem Bundestag liegt zur Beratung und Verabschiedung ein etwa 100-seitiger Entwurf für ein novelliertes WEG (Wohnungs-Eigentums-Gesetz) vor. Neben dem Hauptteil (Seiten 1-24) mit den textlichen Änderungen von Paragraphen des alten WEG und insgesamt 15 weiteren Gesetzesanpassungen, enthält der Entwurf die Gesetzes-Begründung (Seiten 25-37) sowie einen „Besonderen Teil“ (Seiten 38-93). Dieser Aufsatz zeigt auf, warum sich in Bezug auf Elektromobilität aus der Zusammenschau dieser Inhalte ergibt: Der Gesetzgeber erwartet ein nachhaltiges Vorgehen bei der Integration von Ladetechnik in die Gebäude – wer dem folgt, vermeidet Kostenrisiken für die Zukunft.

Wohnungs-Eigentümer und auch deren Mieter sollen grundsätzlich das Recht erhalten, auf ihre Kosten Ladetechnik an ihren Stellplätzen zu installieren – diese sogenannte **privilegierte Maßnahme** soll erfolgen vorbehaltlich einer neuen Klausel im BGB: „Der Anspruch besteht nicht, wenn die bauliche Veränderung dem Vermieter auch unter Würdigung der Interessen des Mieters nicht zugemutet werden kann.“

In der Gesetzesbegründung heißt es des Weiteren bzgl. Ladetechnik:

I. Antrags-Ablehnung?

„Die Eigentümerversammlung darf die Baumaßnahmen **in der Regel nicht verwehren**. Sie darf aber auf die Art der Durchführung der Maßnahme Einfluss nehmen und zum Beispiel beschließen, dass die Gemeinschaft die Baumaßnahme organisiert, damit diese den Überblick über den baulichen Zustand der Wohnanlage behält.“ (siehe S. 26 Mitte)

II. Stimmenmehrheit

„Insbesondere sollen bauliche Veränderungen grundsätzlich **mit einfacher Stimmenmehrheit** beschlossen werden können.“ (siehe S. 26 unten)

III. Benachteiligung

„... kein Wohnungseigentümer darf durch die Baumaßnahme **unbillig benachteiligt** werden. Dies dürfte nur in Ausnahmefällen auftreten und bei den privilegierten Maßnahmen (§ 20 Absatz 2 WEG-E) zumindest typischerweise nicht der Fall sein.“ (siehe S. 27 oben)

IV. Zeitgemäßer Zustand

„Die Kosten baulicher Veränderungen, insbesondere von energetischen Sanierungsmaßnahmen, die sich innerhalb eines angemessenen Zeitraums amortisieren, sollen von allen Wohnungseigentümern zu tragen sein; das Gleiche gilt für Maßnahmen, die der Anpassung der Wohnungs-Eigentumsanlage an einen **zeitgemäßen Zustand** dienen (§ 21 Absatz 2 Satz 1 WEG-E).“ (S. 27 oben)

Streitpotential in Sicht?

Beschränkte Hausanschlussleistung – auf den ersten Blick irrt der Gesetzestext bei III. und erzeugt einen Widerspruch zu I. Denn die Errichtung von Ladepunkten in einem Gebäude kann durchaus zu „unbilliger Benachteiligung“ von Eigentümern und Mietern führen, wenn nämlich die Ladepunkt-Nutzer die bestehende Leistungs-Reserve des Gebäudes „aufbrauchen“ bzw. für sich verwenden. In aller Regel wäre das auch der Fall, wenn den Ladepunkten wie jedem anderen Strom-Verbraucher jeweils eine feste Leistung zugewiesen wird. Für Stellplätze ohne Ladepunkt bliebe dann in Zukunft nur eine reduzierte oder gar keine

Leistung mehr verfügbar. Bleiben die im WEG-Beschluss genehmigten Ladepunkte insgesamt noch unter 11kW Leistung, muss noch nicht einmal der Ortsnetzbetreiber zustimmen.

Begrifflichkeit - bei IV. wird dann ein „zeitgemäßer Zustand“ als Begriff etabliert, ohne zu erklären, ob Ladetechnik nun darunter fällt?

„**Zumutung**“ nach geplanter **BGB-Änderung** – was kann dem Vermieter im Zusammenhang mit Ladetechnik „zugemutet“ werden und was nicht ..??

Wer an dieser Stelle aufhört zu lesen, wird glauben, dass diese drei Punkte zu Konfrontationen führen und wohl auch die Gerichte beschäftigen werden. Auf Seite 64 im „Besonderen Teil“ finden sich allerdings wertvolle Hinweise, die zumindest den Umgang mit beschränkter Anschlussleistung klären.

Ergänzungen und Klarstellungen:

V. Lösung bzgl. Leistungsreserven:

„Es ist deshalb **nicht zulässig**, den Anspruch aus § 20 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 **mit Blick auf beschränkte Kapazitäten etwa der gemeinschaftlichen Elektroinstallationen abzulehnen**. Entweder teilen sich in einem solchen Fall alle an der Nutzung interessierten Wohnungseigentümer die beschränkten Kapazitäten der bestehenden Elektroinstallationen oder sie rüsten diese gemeinsam auf (zum Beispiel durch die **Installation eines Lastmanagementsystems oder die Erweiterung der Hausanschlussleistung**) und tragen die dafür notwendigen Kosten gemeinsam (vergleiche § 21 Absatz 1 Satz 1 WEG-E);“

VI. Erweiterung der Gruppe der Ladepunkt-Betreiber:

„der Anspruch auf Aufrüstung ergibt sich wiederum aus § 20 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2. Die Nutzung und **Kostenbeteiligung durch später hinzutretende Wohnungseigentümer** in diesem Fall regelt § 21 Absatz 4 WEG-E (vergleiche auch die dortige Begründung).“

§21 (4): „Ein Wohnungseigentümer, der (bisher) nicht berechtigt ist, Nutzungen zu ziehen, kann verlangen, dass ihm dies nach billigem Ermessen gegen angemessenen Ausgleich gestattet wird.“

VII. Eingriff in die Hauselektrik und spätere Verbesserungen:

„Dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen alle baulichen Veränderungen, die es ermöglichen, die Batterie eines Fahrzeugs zu laden. Der Anspruch beschränkt sich deshalb nicht nur auf die Anbringung einer Ladestation an der Wand (sogenannte Wallbox), sondern betrifft zum Beispiel **auch die Verlegung der Leitungen und die Eingriffe in die Stromversorgung** oder die Telekommunikations-Infrastruktur, die dafür notwendig sind, dass die Lademöglichkeit sinnvoll genutzt werden kann. Der Anspruch beschränkt sich nicht nur auf die Ersteinrichtung einer Lademöglichkeit, sondern betrifft **auch deren Verbesserung**.“

VIII. Auch Motorräder und Pedelecs:

„.... aus den gleichen Gründen ist auch der Begriff des Fahrzeugs ohne Rückgriff auf das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) zu verstehen; erfasst sind neben den im EmoG genannten Fahrzeugen etwa **auch elektrisch betriebene Zweiräder** oder spezielle Elektromobile für Gehbehinderte, die nicht in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes fallen.“

Bewertung:

Auch wenn das Textzitat (V) betreffend die Leistungsreserven nur aus dem Erläuterungsteil des Gesetzes stammt, liefert er doch zwei entscheidende Hinweise zu Art und Qualität der Ladetechnik, die die Forderungen erfüllt. Zum Einen ist es die Pflicht der E-Mobilisten, die Anschlussleistung des Gebäudes

gerecht unter sich aufzuteilen, entweder durch zeitliches staffeln oder eine andere Form des Lastmanagements. Zum Zweiten müssen später hinzukommende E-Mobilisten gleichberechtigt beteiligt werden. Wenn die E-Mobilisten also Fehl-Investitionen vermeiden wollen, bleibt ihnen nur ein Weg beim Errichten ihrer Ladetechnik: sie müssen von vorn herein die gesamte Tiefgarage im Blick haben. Später fällige Zusatzkosten bei der Integration weiterer Ladepunkte gehen nicht nur aber auch zu ihren Lasten! So ist zum Beispiel der Zubau von Schukodosen zur Fahrzeug-Beladung zumindest bei größeren Garagen ein riskantes Vorgehen. Denn überschreiten diese in Summe die Leistung von 11kW, müssen sie nach DIN 14010 regelbar sein, was nur durch eine teure Ergänzung von Schützen möglich ist. Zudem muß der Ortsnetzbetreiber Ladeleistungen über in Summe mehr als 11kW auf Verfügbarkeit prüfen und genehmigen – bereits im Vorfeld wird er auch die Regelbarkeit einfordern.

Ausblick:

Obige Herleitung zeigt, dass für Interessenten von Ladetechnik in Tiefgaragen eine Konzeption für den gesamten Parkbereich schon von der ersten Wallbox an Sinn macht. Auch Hausverwaltungen müssen auf dieses Vorgehen drängen, wenn sie im Sinne aller Eigentümer das Thema Ladetechnik nun in ihre ordentliche Verwaltung eingliedern.

Der zunächst unausgereift erscheinende Gesetzestext erhält durch die Hinweise im „Besonderen Teil“ die erforderliche praktische Handhabbarkeit. Unklar bleibt dennoch, ob und unter welchen Bedingungen Ladetechnik auch zum „zeitgemäßen Zustand“ des Gebäudes gehört und in welcher Form sie evtl. dem Wohnungs- oder Gebäudeeigentümer nicht mehr „zumutbar“ ist?

Stand der Reform:

www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw19-de-wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz-692668

München, 6.Juni 2020