

Höchste Aktualität

## Die Ladesäule für E-Autos in der WEG

Rechtsanwalt Andreas Reng, Fachanwalt für Miet- und Wohnungseigentumsrecht, stellvertretender Vorsitzender des BWE-München

Das Thema „Elektromobilität“ war Ausgangspunkt der Reform des Wohnungseigentumsgesetzes. Nach dem alten Recht wurde ein Anspruch eines Eigentümers gegenüber der Eigentümerversammlung auf Zustimmung zum Anbringen einer Elektroleitung von einem Verteilerkasten in der Tiefgarage zu seinem Stellplatz verneint. Da es sich bei einem derartigen Vorhaben um eine bauliche Veränderung handelt, mussten darüber sämtliche betroffene Eigentümer zustimmen. Mit dem seit 01.12.2020 gültigen, modifizierten Wohnungseigentumsgesetz wurde nunmehr jedem Wohnungseigentümer ein Rechtsanspruch gegeben, von der Wohnungseigentümergeinschaft die Zustimmung zur Installation einer Wallbox oder einer Ladesäule zu verlangen. Da gleichzeitig Mieter einen Anspruch gegenüber Vermietern auf Ladeinfrastruktur geltend machen können, die Politik ein mittelfristiges Verbot der Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor diskutiert und die Fahrzeugindustrie in den letzten Monaten dutzende von alltagstauglichen Elektrofahrzeugen auf den Markt gebracht hat, erfährt das Thema nahezu in jeder WEG momentan höchste Aktualität. Nicht zuletzt wegen der starken Förderung von E-Autos findet sich fast immer ein Eigentümer, der eine entsprechende Beschlussfassung zur Ladeinfrastruktur wünscht. Häufig wird das Thema auch von den Verwaltungen der Wohnungseigentümergeinschaften selbst angestoßen.

### Rechtliche Situation

Bei der Installation von Wallboxen oder Ladesäulen handelt es sich um eine bauliche Veränderung. Während eine solche früher meist eines einstimmigen Beschlusses bedurfte, genügt nach dem neuen WEG grundsätzlich ein Mehrheitsbeschluss. Dessen ungeachtet gibt es aber eine Reihe von privilegierten Maßnahmen, zu deren Zustimmung die Wohnungseigentümergeinschaft verpflichtet ist, wenn auch nur ein Eigentümer sie fordert. Nach § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 WEG betrifft dies unter ande-

rem Maßnahmen, die dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen. Darunter fallen nicht nur die Wallbox oder die Ladesäule als solche, sondern auch die Verlegung der Leitungen, Eingriffe in die Stromversorgung oder in die Telekommunikationsinfrastruktur, die dazu notwendig sind, die Lademöglichkeit zu nutzen.

Wichtig ist zu betonen, dass das Bestehen des rechtlichen Anspruchs nicht dazu führt, dass ein einzelner Eigentümer ohne Beschluss irgendeine Maßnahmen am Gemeinschaftseigentum vornehmen darf. Auch wenn ein An-



Rechtsanwalt Andreas Reng, Fachanwalt für Miet- und Wohnungseigentumsrecht, stellvertretender Kreisvorsitzender des BWE-München

spruch auf Schaffung der Lademöglichkeit besteht, bleibt es im Ermessen der Wohnungseigentümerversammlung zu entscheiden, wie sie ihrer Pflicht nachkommt. Sie kann etwa bestimmen, ob sie auf dem gemeinschaftlichen Innenhof eine Ladesäule errichtet oder in der Tiefgarage ein Lademanagementsystem installieren lässt, an das sich jeder Eigentümer anschließen kann.

### Kosten der baulichen Maßnahmen

Selbstverständlich müssen nicht sämtliche Eigentümer die Kosten tragen, die dadurch entstehen, dass ein einzelner oder mehrere wenige Eigentümer eine von ihnen gewünschte Maßnahme durchsetzen. § 21 Abs. 1 WEG sieht vielmehr vor, dass die Kosten nur der oder die Eigentümer tragen, welche die Maßnahme verlangen. Etwas anderes gilt aber dann, wenn der Beschluss mit mehr als 2/3 der abgegebenen Stimmen und der Hälfte aller Miteigentumsanteilen getroffen wird. In diesem Fall tragen alle Eigentümer die Kosten entsprechend ihrem jeweiligen Miteigentumsanteil.

### Bedingungen der Nutzung der baulichen Maßnahmen

Ein Nutzungsrecht an der Ladeinfrastruktur steht nur den Eigentümern zu, welche sich an den Kosten betei-



Foto: istockphoto/vMJones

ligt haben. Abzusehen ist zum jetzigen Zeitpunkt bereits die Situation, dass zahlreiche Eigentümer mangels entsprechendem Auto zunächst kein Interesse an der Erstellung an Ladeinfrastruktur haben, zu einem späteren Zeitpunkt – man denke nur an ein etwaiges Verbrennerverbot – dann aber doch auf vorhandene und von einzelnen Eigentümern bezahlten Einrichtungen zurückgreifen müssen. In diesem Fall können diejenigen Eigentümer, die die Ladestation ursprünglich finanziert haben, den Nachzählern nicht verbieten, sie mitnutzen zu können. Allerdings muss ein später hinzukommender Eigentümer einen angemessenen Ausgleichsbetrag zahlen, sich mithin doch noch nachträglich an den Erstellungskosten beteiligen. Hierzu muss er einen Beschluss der Wohnungseigentümerversammlung herbeiführen. Die Frage, was ein „angemessener Ausgleichsbetrag“ ist, wird die Rechtsprechung in den nächsten Jahren sicherlich noch häufiger beschäftigen.

### Behandlung von Kapazitätsproblemen

Ist die Ladeinfrastruktur dann einmal erstellt, werden sich viele Wohnungseigentümergeinschaften mit der Frage von Kapazitätsproblemen beschäftigen müssen. Eine im Innenhof stehende Ladesäule kann nicht von einer unbegrenzten Zahl von Autos genutzt werden. Per Beschluss wird hier eine Nutzungsordnung aufzustellen sein. Kommen zu einem späteren Zeitpunkt weitere Nutzer hinzu, werden sie einen Anspruch darauf haben, ebenfalls berücksichtigt zu werden.

Kapazitätsengpässe können aber selbst dann entstehen, wenn jeder Eigentümer die Möglichkeit hat, an einem eigenen TG-Stellplatz eine Wallbox zu betreiben. Oftmals werden die Stromnetze nicht darauf ausgelegt sein, eine große Zahl von Fahrzeugen gleichzeitig zu laden. Technisch lässt sich dieses Problem durch ein intelligentes Lademanagementsystem lösen. Dieses sorgt dafür, dass nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig geladen werden, sondern eine Aufladung in einer bestimmten Reihenfolge erfolgt. Dabei ist es möglich zu bestimmen, welches Fahrzeug wie viel Strom erhält. Die entsprechende Einteilung muss ebenfalls per Beschluss festgelegt werden. Ordnungsgemäßer Verwaltung entspricht ein derartiger Beschluss nur dann, wenn der Grundsatz der Gleichbehandlung aller Eigentümer berücksichtigt wird.

### Förderung vom Staat

Momentan fördert der Staat aufgrund eines laufenden Programms jeden Ladepunkt für ein Elektroauto mit einem Zuschuss von 900,00 €. Voraussetzung dafür ist, dass die Ladestation eine Normalladeleistung von 11 kW aufweist, der Strom zu 100 % aus erneuerbaren Energien stammt und die Ladestation intelligent und steuerbar ist, sodass eine Überlastung der örtlichen Stromnetze vermieden wird.

Tatsächlich dürfte es in sehr vielen Fällen momentan wirtschaftlich sinnvoll sein, dass Wohnungseigentümergeinschaften ihre Garagen oder Parkplätze mit entsprechenden Ladesystemen ausrüsten. Aufgrund der Förderung sind die Kosten für den einzelnen Eigentümer meist überschaubar, gleichzeitig wird sichergestellt, dass eine eventuell auch erst spätere Nutzung eines Elektroautos ohne größere Umstände möglich ist.

### Verweigerung der Zustimmung durch die Wohnungseigentümerversammlung

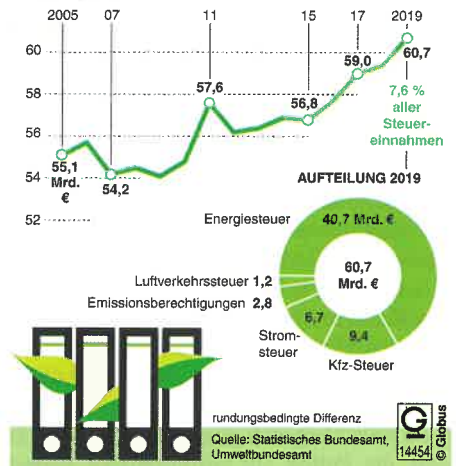
Verweigert die Wohnungseigentümerversammlung einem oder mehreren Eigentümern trotz entsprechenden Antrags die Installation von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge, so können der oder die Eigentümer beantragen, dass das zuständige Gericht den Beschluss ersetzt (sogenannte Beschlussersetzungsklage). In diesem Fall wird das Ermessen über das „Wie“ der Ausführung durch das Gericht vorgenommen.

Jeder Wohnungseigentümergeinschaft wird deshalb zu raten sein, sich zeitnah mit der Materie „E-Mobilität“ zu beschäftigen, da eine bloße Abwehrhaltung im Zweifel mehr Schaden als Nutzen bringen wird.



### Steuersache Umwelt

Aufkommen aus umweltbezogenen Steuern in Deutschland in Milliarden Euro



### Größte Einnahmen durch Energiesteuer

Rund 60,7 Milliarden Euro umweltbezogene Steuern sind 2019 in die öffentlichen Kassen in Deutschland geflossen. Damit liegt der Anteil der Umweltsteuern am gesamten Steueraufkommen bei 7,6 Prozent. Der größte Posten war die Energiesteuer. Durch diese Steuer auf den Verbrauch von Kraft- und Heizstoffen – vor allem Benzin, Diesel, Heizöl sowie Erdgas und Kohle – nahm der Staat im Jahr 2019 knapp 41 Milliarden Euro ein. Auf 9,4 Milliarden Euro beliefen sich die Abgaben für Kraftfahrzeuge, 6,7 Milliarden Euro brachte die Stromsteuer. Umweltbezogene Steuern sind ein staatliches Mittel, das umweltschädliches Verhalten bei Verbrauchern und Unternehmen teurer machen und somit umweltfreundliches Verhalten fördern soll. Darüber hinaus werden die Unternehmen motiviert, neue umweltfreundlichere Technologien zu entwickeln. Auch die Erlöse aus dem Handel mit Emissionsberechtigungen werden als umweltbezogene Steuern (2,8 Milliarden Euro) erfasst.